



Doc 9921

Organización de Aviación Civil Internacional

INFORME ANUAL DEL CONSEJO



2009

“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;

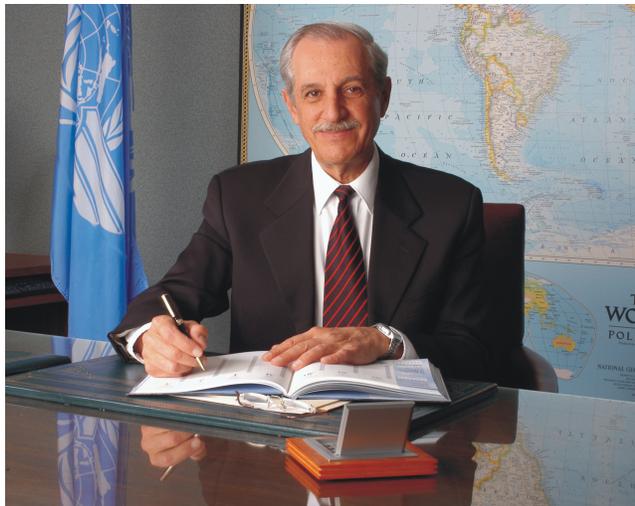
CONSIDERANDO que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

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 2009, 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 miembros a título informativo. También se enviará al Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, de conformidad con el Artículo VI, párrafo 2 a) del Acuerdo entre las Naciones Unidas y la OACI.

En 2009, los participantes tradicionales y no tradicionales de la aviación demostraron un nivel excepcional de cooperación internacional en relación con iniciativas que indudablemente supondrán mejoras importantes en materia de seguridad operacional, seguridad de la aviación, sostenibilidad y eficacia del sistema de transporte aéreo mundial. Una de dichas iniciativas fue el primer Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar, en el que representantes de estas dos jurisdicciones adquirieron conocimientos mucho más amplios sobre las responsabilidades y restricciones de ambas. Al concluir el Foro, se manifestó el compromiso de trabajar juntos más estrechamente para el logro de una utilización más eficiente del espacio aéreo, respondiendo a la vez a las necesidades operacionales, de defensa nacional y de protección del medio ambiente.

La OACI también inició el desarrollo de una nueva estrategia global para mejorar los niveles de seguridad operacional en todo el mundo y abordar situaciones potencialmente críticas, tales como la falta de profesionales aeronáuticos cualificados, que se vislumbran para más adelante en este decenio. La atención se centró en la reorientación hacia un nuevo paradigma en materia de seguridad operacional de la aviación — el intercambio de información y la transparencia — lo cual formaba parte del orden del día de una Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional que se celebraría en marzo de 2010.

En términos de seguridad de la aviación, la Organización se ocupó del desarrollo de una nueva estrategia global de seguridad de la aviación, de la OACI, destinada a abordar las amenazas nuevas y emergentes relacionadas con la aviación civil. El intento de sabotaje de un vuelo comercial a finales del año puso de relieve la sensatez y urgencia de contar con un enfoque basado en vigilancia sostenida, medidas proactivas e intercambio de información. El incidente subrayó la continua vulnerabilidad del transporte aéreo a los ataques terroristas y la necesidad de contar con vigilancia continua mediante una red de seguridad más sólida en cada punto de contacto. Se desplegó considerable energía para apoyar a los Estados en cuanto al fortalecimiento de sus capacidades de facilitación, comprendida la introducción de los documentos de viaje de lectura mecánica y el cumplimiento de la fecha límite de abril de 2010 para la expedición de pasaportes de lectura mecánica.

Si bien la OACI desempeñó una función clave respecto a reunir a la comunidad aeronáutica y a la comunidad política en torno a metas de seguridad operacional y seguridad de la aviación, posiblemente fue en las áreas preeminentes de la protección del medio ambiente y el cambio climático en que la Organización demostró mayor productividad en el logro de resultados tangibles en 2009.

Gracias a la cooperación ejemplar de todos los socios bajo los auspicios de la OACI, se produjo a tiempo para la Conferencia de las Partes (COP 15) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, celebrada en Copenhague, el primer, y hasta la fecha único acuerdo globalmente armonizado para abordar el cambio climático realizado por un sector. El mismo incluyó el objetivo de una mejora del 2% anual en la eficiencia en el consumo de combustible hasta el año 2050; una norma CO₂ para las aeronaves; un marco para las medidas basadas en criterios de mercado en la aviación internacional; y medidas para facilitar el acceso de los Estados en desarrollo a recursos financieros, transferencia de tecnología y creación de capacidades. Además, en 2009, se adoptó un marco mundial de la OACI relativo al desarrollo y la implantación de combustibles alternativos para la aviación en todo el mundo, con lo cual la aviación pasó a ser el primer sector que utiliza combustibles alternativos sostenibles sobre una base mundial.

El sector de la aviación podría servir de modelo para la conciliación del desarrollo económico y la sostenibilidad ambiental, especialmente en un momento en que la comunidad mundial intenta llegar a un consenso en torno al mejor modo de proceder en este sentido.

El transporte aéreo prospera frente a los retos, ya sean técnicos, operacionales o relacionados con la política social. En este Informe anual se ponen de relieve el liderazgo de la OACI, las medidas adoptadas y los logros alcanzados en cuanto a promover la intensificación de la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la sostenibilidad en los cielos del mundo.



Roberto Kobeh González
Presidente del Consejo

SEDE Y OFICINAS REGIONALES

Sede

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

Oficinas regionales

Oficina África occidental y central (WACAF)
15, boulevard de la République
Dakar
Senegal

Oficina África oriental y meridional (ESAF)
P.O. Box 456294
00100, Nairobi
Kenya

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

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

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

Oficina Oriente Medio (MID)
Complejo del Ministerio de Aviación Civil
Cairo Airport Road, El Cairo, 11776
Egipto

Oficina Sudamérica (SAM)
Av. Víctor Andrés Belaúnde 147
Centro Empresarial Torre 4
Piso 4, Lima 27
Perú



ESTADOS MIEMBROS

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 Arabes 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
Hungria
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)
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 de Moldova
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 MIEMBROS DEL CONSEJO

Alemania
Arabia Saudita
Argentina
Australia
Brasil
Camerún
Canadá
China
Ecuador
Egipto
El Salvador
Emiratos Árabes Unidos
España
Estados Unidos
Federación de Rusia
Francia
Ghana
India

Islandia
Italia
Japón
Malasia
México
Namibia
Nigeria
Reino Unido
República de Corea
República Dominicana
Rumania
Singapur
Sudáfrica
Suiza
Túnez
Uganda
Uruguay
Venezuela

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

©OACI 2010

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

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

NOTAS

Los apéndices de este informe se encuentran exclusivamente en:

www.icao.int/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 (USD), excepto si se especifica otra cosa.

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

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

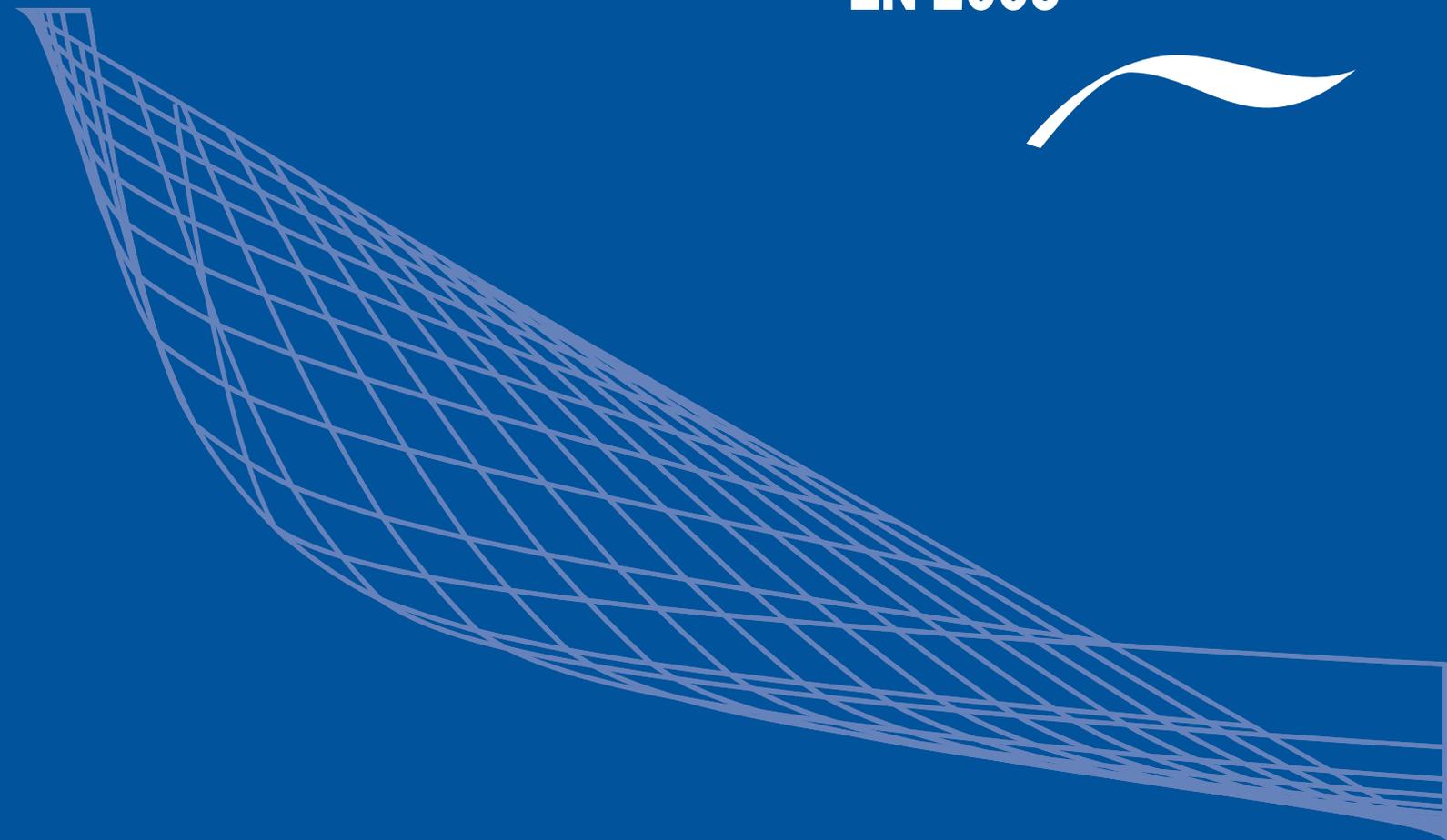


ÍNDICE

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

El mundo del transporte aéreo en 2009	3
Plan de actividades de la OACI	17
Seguridad operacional	21
Seguridad de la aviación	33
Protección del medio ambiente.....	45
Eficiencia	55
Continuidad	65
Imperio de la ley	69
Estrategias de implantación básicas	75
Programa de cooperación técnica	81
Estados financieros	91
Apéndices	www.icao.int/annualreports

**EL MUNDO
DEL TRANSPORTE AÉREO
EN 2009**



EL MUNDO DEL TRANSPORTE AÉREO EN 2009

ACONTECIMIENTOS ECONÓMICOS MUNDIALES Y REGIONALES

En 2009, la economía mundial entró en una recesión generada por la continuación de la crisis financiera en el mundo. Como resultado, según cálculos de Global Insight¹, el producto interno bruto (PIB) mundial — expresado en términos reales y calculado según la paridad del poder adquisitivo² — disminuyó en aproximadamente un 0,8% (véase la Figura 1).



Figura 1. Evolución del PIB mundial en precios constantes
cambios de año en año, 2000 – 2009

Los países industrializados experimentaron una pronunciada disminución en sus actividades económicas, con una tasa de disminución del PIB de $-3,2\%$. En los mercados emergentes y en los países en desarrollo, el crecimiento se tornó mucho más lento, $2,0\%$, que siguió siendo superior a la media mundial, pero con variaciones regionales significativas.

1. Global Insight es un proveedor de datos internacionalmente reconocido.
2. Medido en términos de la paridad del poder adquisitivo (PPP), que es una teoría económica que vincula los tipos de cambio con los precios de bienes y servicios que se pagan en dos países cualesquiera.

La economía norteamericana resultó muy afectada y sufrió un deterioro de aproximadamente 2,5% del PIB global de los Estados Unidos y Canadá mientras la crisis financiera persistía, especialmente durante los tres primeros trimestres del año y la confianza de los consumidores disminuía. La contracción del PIB de los Estados Unidos reflejó los efectos de las inversiones residenciales y la pronunciada disminución del consumo.

Si bien en el cuarto trimestre los resultados de las exportaciones y en el mercado de trabajo fueron buenos, el PIB de los Estados Unidos registró una disminución negativa de un 2,4%. La economía canadiense se vio afectada de modo similar (-2,6%) como consecuencia de la crisis en los Estados Unidos y la caída de los procesos en la industria de transformación de la energía y de las materias primas.

El PIB de África creció más lentamente, llegando a 2,7%, debido parcialmente a una menor contribución de los países exportadores de petróleo por la baja de los precios del petróleo a niveles anteriores a 2008.

La economía global de la Región Asia y Pacífico creció a un ritmo de 3,4%, un crecimiento mucho más lento que el del año anterior. Los países en desarrollo contribuyeron considerablemente, ya que sus economías crecieron en un 5,6%. El PIB de China y el de la India mostraron crecimientos más lentos que el año anterior, con tasas de crecimiento de 8,7% y 6,6%, respectivamente, aunque los estímulos para el crecimiento de las inversiones, un consumo acelerado y el resurgimiento de las exportaciones respaldaron las actividades. Las economías recientemente industrializadas de Asia presentaron una disminución de 1,0% del PIB, mientras que el PIB del Japón disminuyó el 5,2%, reflejando las menores exportaciones y una reducción en el consumo interno. Paralelamente, la economía australiana registró un crecimiento de 1,3%.

Frente a una recesión mundial, la economía de la Región Europa obtuvo los peores resultados del decenio, con una tasa media de disminución del PIB de 4,7%. A pesar de los signos de expansión del cuarto trimestre, gracias a las medidas de estímulo monetario y fiscal y a la ayuda proporcionada por los sectores bancarios, el PIB global de la zona del euro experimentó un deterioro de 4,1% en 2009. La actividad económica de Europa central y oriental se contrajo aproximadamente el 3,9%, debido principalmente a la dependencia de la demanda externa y los préstamos externos a fin de sostener la demanda interior para estimular el crecimiento. El crecimiento del PIB de las economías de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) se deterioró aún más, alrededor del 7,1%, que refleja la dependencia de las economías predominantes respecto a las exportaciones de productos básicos y a los sistemas bancarios débiles.

Los países de la región de Latinoamérica y el Caribe también entraron en recesión, acusando una disminución del PIB de 1,8%, como resultado de las condiciones financieras difíciles, los precios bajos del petróleo y los efectos de la tendencia a la recesión de los Estados Unidos.

El PIB de la Región Oriente Medio aumentó apenas en un 0,2%, contribuyendo para ello los precios bajos del petróleo, los problemas bancarios y la debilidad de los mercados inmobiliarios.

En 2009, el comercio mundial de bienes y servicios, expresado en términos reales, se debilitó en 12%, en comparación con el aumento de 3% en 2008.

Según los datos preliminares correspondientes a 2009 publicados por la Organización Mundial del Turismo (OMT) de las Naciones Unidas, las llegadas de turistas disminuyeron en 4,2% y alcanzaron un volumen de cerca de 880 millones. África fue la única región que registró un aumento de llegadas de turistas (3,1%). Las demás regiones registraron disminuciones que van de 1,7% (Asia y Pacífico) a 5,6% (Europa). Se estima que los ingresos provenientes de las llegadas de turistas internacionales en 2009 disminuyeron en aproximadamente 9,6% de 942 mil millones USD³ a 852 mil millones USD (véase la Figura 2).

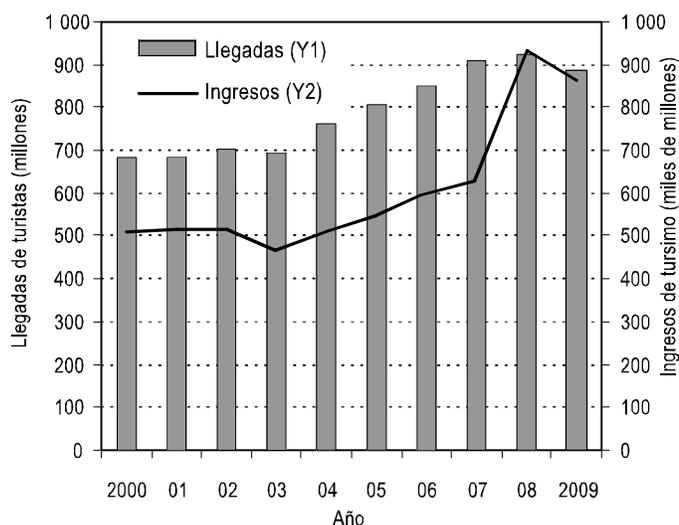


Figura 2. Ingresos y llegadas de turismo internacional
2000 – 2009

Reglamentación económica

La liberalización de la reglamentación del transporte aéreo internacional continuó evolucionando en varios niveles. Los acuerdos bilaterales de servicios aéreos de "cielos abiertos" y los acuerdos y arreglos regionales liberalizados incluyeron cerca del 32% de los pares de países con servicios aéreos de pasajeros internacionales sin escala y casi el 57% de las frecuencias ofrecidas.

3. Todas las cifras que figuran en este documento están expresadas en dólares estadounidenses (USD), salvo cuando se indica de otro modo.

En el plano bilateral, 18 Estados concertaron 14 nuevos acuerdos de “cielos abiertos”, elevando el total a 167 acuerdos en los que participan 101 Estados. En estos acuerdos se prevé pleno acceso a los mercados sin restricciones en cuanto a designaciones, derechos de ruta, capacidad, frecuencias, compartición de códigos y tarifas.

En el plano multilateral, la Organización Mundial del Comercio (OMC) prosiguió el segundo examen del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS). Continúa el examen de las propuestas para ampliar el ámbito de aplicación del Anexo.

A escala nacional, cerca de 16 Estados han adoptado políticas de “cielos abiertos” que liberalizan el acceso de las líneas aéreas extranjeras al mercado en sus territorios, en su totalidad o en parte, sobre una base unilateral. Algunos Estados emprendieron el examen de sus políticas de transporte aéreo teniendo en cuenta la tendencia mundial hacia un mayor grado de liberalización.

Muchos Estados continuaron proporcionando ayuda estatal a sus líneas aéreas nacionales que enfrentaban dificultades financieras.

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 y la competencia.

- En enero, la Comisión australiana sobre libre competencia y consumo (ACCC) rechazó oficialmente un acuerdo de alianza entre Air New Zealand y Air Canada; en diciembre, la ACCC aprobó un acuerdo de empresa conjunta entre Virgin Blue y Delta Air Lines.
- En mayo, la Comisión Europea aprobó la propuesta de adquisición de bmi British Midland por Lufthansa y también aprobó condicionalmente la propuesta de adquisición de Brussels Airlines por Lufthansa.
- En julio, el Departamento de Transporte (DOT) de los Estados Unidos aprobó la solicitud de inmunidad antimonopolio para un acuerdo de alianza entre 10 líneas aéreas de Star Alliance, incluido un acuerdo de empresa conjunta entre Air Canada, Continental Airlines, Lufthansa y United Airlines.
- En agosto, la Comisión Europea aprobó la propuesta de adquisición de Austrian Airlines por Lufthansa, con sujeción a algunas medidas para reducir las inquietudes respecto a la libre competencia; y
- En septiembre, la Comisión Europea emitió una declaración de objeciones con respecto a un acuerdo de alianza entre British Airways, American Airlines e Iberia.

Debido a la rapidez de los cambios en la distribución de los productos de las líneas aéreas, se cuestionó la necesidad y eficacia de las reglas y la reglamentación vigentes respecto al sistema de reserva por computadora (CRS). En marzo, la Comisión Europea simplificó su reglamento CRS con el objetivo de reducir los costos de reserva y aumentar las opciones de viaje para los consumidores y agentes de viaje, manteniendo al mismo tiempo las salvaguardias básicas.

LÍNEAS AÉREAS

La adopción de medidas de liberalización por parte de los Estados para abrir el sector del transporte aéreo ha sido una de las principales fuerzas motrices de la transformación estructural de la industria de las líneas aéreas. El modelo de negocios tradicional de la principal red de líneas aéreas ha sido objeto de escrutinio, especialmente en el caso de las líneas aéreas de alcance mundial. El fenómeno de los transportistas económicos (LCC) continuó expandiéndose no sólo en el plano nacional sino también a escala regional y aún en el ámbito mundial.

Servicios regulares

Tráfico total

El tráfico regular total transportado por las líneas aéreas de los 190 Estados miembros de la OACI ascendió a aproximadamente 2 280 millones de pasajeros y 38 millones de toneladas de carga. El total general de toneladas-kilómetros de pasajeros, carga y correo disminuyó un 4,3% en comparación con 2008, con un total internacional de toneladas-kilómetros de 5,9% (véase el Apéndice 1⁴, Tablas 1 y 2). En la Figura 3 se muestra la tendencia de 2000 a 2009.

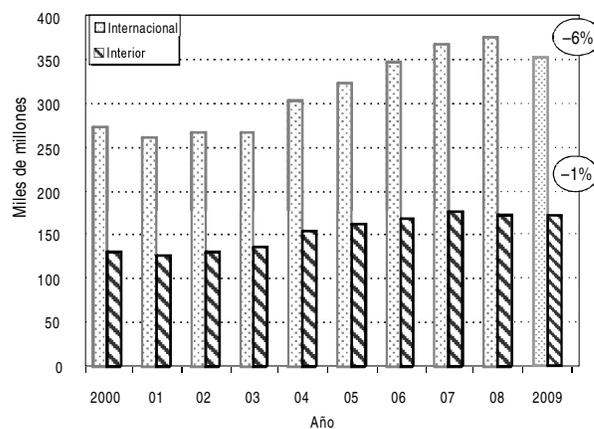


Figura 3. Tráfico regular
toneladas-kilómetros efectuadas, 2000 – 2009

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

El tráfico de pasajeros disminuyó, en general, a la par con la reducción en la capacidad de asientos ofrecidos. Como resultado, el coeficiente medio de ocupación-pasajeros sobre el total de servicios regulares (interiores e internacionales) fue de 76%, casi los mismos niveles que se registraron en 2008. El coeficiente de utilización en peso se redujo, de 63% a 62,4%, debido principalmente al escaso transporte de carga durante la desaceleración de la economía en 2009 (véase el Apéndice 1, Tabla 3).

En términos de volumen total del tráfico (pasajeros, carga y correo) desglosado por región, las líneas aéreas de Norteamérica transportaron el 30%, las de Asia y el Pacífico transportaron el 29%, las de Europa el 27%, las del Oriente Medio el 7%, las de Latinoamérica y el Caribe el 4% y las de África el 2% (véase el Apéndice 1, Tabla 4).

Con respecto a cada país (Apéndice 1, Tablas 5 y 6), los datos indican que aproximadamente el 41% del volumen total del tráfico regular 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 28%, 8% 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%, 7% y 6%, respectivamente.

Tráfico internacional de pasajeros

El porcentaje de crecimiento del tráfico internacional de pasajeros se redujo de 4,2% en 2008, a -3,3% en 2009. El desglose en términos de porcentaje del tráfico total transportado y del crecimiento de los transportistas es el siguiente: Europa, 41 y -3,4; Asia y Pacífico, 25 y -6,5; Norteamérica, 17 y -5; Oriente Medio, 10 y 9,7; Latinoamérica y el Caribe, 4 y -2,5; y África, 3 y -3,0.

Tráfico interior de pasajeros

A escala nacional, se detuvo el descenso en el crecimiento del tráfico, de -2% en 2008 a 0,4% en 2009. Los transportistas norteamericanos, que representan casi el 55% del tráfico interior mundial, registraron una disminución de 3,4%. Se trata de un descenso importante a gran escala y repercute desfavorablemente en el crecimiento mundial. Los transportistas de Asia y el Pacífico, que representan aproximadamente el 30% del tráfico interior, registraron un significativo crecimiento de 9,6%, en comparación con cerca de 3,9% alcanzado en 2008. En cuanto a los transportistas europeos, que transportan el 8% del tráfico interior mundial, se produjo una disminución de 7,4%, mientras que los transportistas latinoamericanos y del Caribe, que transportan aproximadamente el 5% del tráfico mundial, lograron un crecimiento de 5,2%.

Tráfico total de carga

El impacto de la desaceleración económica se sintió con más intensidad en el crecimiento del tráfico de carga. En 2009, el tráfico total de carga disminuyó aproximadamente el 10% en comparación con el 1,3%, del año anterior. Las toneladas de carga transportadas en todo el mundo en los servicios regulares disminuyó hasta cerca de 37,8 millones de toneladas, en comparación con los 40,7 millones de toneladas en 2008, y el ritmo de crecimiento bajó de -3% a aproximadamente -7%.

Resumen de la disminución del tráfico en 2009

La disminución en el crecimiento del tráfico de pasajeros y carga se debió principalmente al descenso en el crecimiento de la economía en todas las regiones del mundo. La tendencia en cuanto al producto interno bruto (PIB) real cambió significativamente, pasando de un crecimiento del 2,9% en 2008, a un descenso estimado de 0,8% en 2009, lo que repercutió en el tráfico de todas las regiones. El tráfico de pasajeros en 2009 podría haber disminuido aún más de 2%, de no haber sido por las importantes mejoras en el crecimiento del tráfico que tuvieron lugar en la última parte del año. Esto fue más pronunciado en el caso de crecimiento del tráfico interior que mejoró considerablemente en la última parte de 2009 en las economías emergentes de Asia y Latinoamérica. El hecho de que se contuviera el ritmo de disminución del crecimiento experimentado en el mercado interior de mayor magnitud, es decir Norteamérica, también contribuyó a limitar al 2% el pronunciado descenso del tráfico total de pasajeros en 2009.

Panorama del tráfico en 2010

Tras la disminución de alrededor de 0,8% en 2009, se prevé que el PIB se recuperará en 2010 y se proyecta un crecimiento de 3,9%; por consiguiente, la OACI ha pronosticado que el crecimiento del tráfico mundial será de 3,3% aproximadamente en el mismo año.

Servicios comerciales no regulares

Se calcula que, en 2009, el total de pasajeros-kilómetros efectuados por los servicios internacionales no regulares disminuyó en un 11%, en comparación con 2008, y que la parte de servicios no regulares del total del tráfico internacional de pasajeros disminuyó un punto porcentual, llegando a aproximadamente al 7% (véanse la Figura 4 y el Apéndice 1, Tabla 7). El tráfico de pasajeros de los servicios interiores no regulares representa un 6% del total del tráfico de pasajeros de los servicios no regulares y aproximadamente el 1% del total del tráfico de pasajeros de los servicios interiores de todo el mundo.

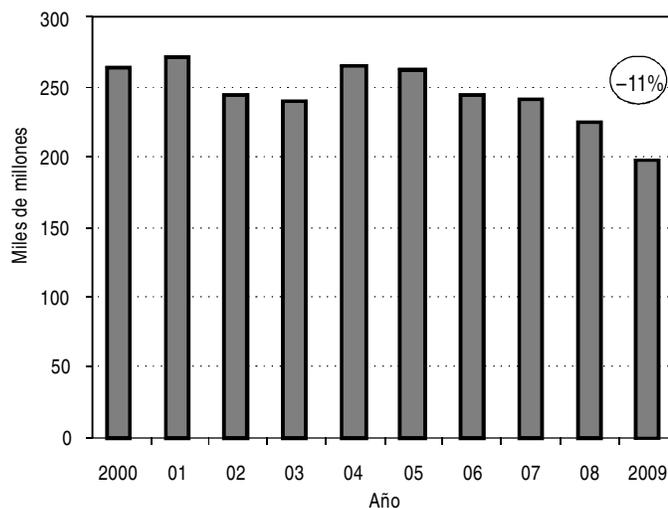


Figura 4. Tráfico internacional no regular
pasajeros-kilómetros efectuados, 2000 – 2009

Operaciones de aeropuertos

En 2009, los 25 aeropuertos más grandes del mundo despacharon alrededor de 1 217 millones de pasajeros, según los cálculos preliminares (Apéndice 1, Tabla 8). Durante el mismo período, los aeropuertos en cuestión (12 de los cuales están situados en Norteamérica, 5 en Europa, 7 en Asia y 1 en Oriente Medio) también se ocuparon de alrededor de 11,5 millones de movimientos de transporte aéreo.

Finanzas

Debido a las variaciones en cuanto a la definición de ejercicio financiero aplicable por las líneas aéreas del mundo entero, fue imposible calcular los resultados financieros de la industria del transporte aéreo mundial correspondientes al año 2009, en el momento de la publicación del presente Informe. Sin embargo, las notificaciones recibidas hasta la fecha (mediante el Formulario EF), así como las previsiones preliminares, parecerían indicar que el resultado de las operaciones podría encontrarse en la gama de -4,1 mil millones USD.

Por lo que respecta a 2008 (Apéndice 1, Tabla 9), se calcula que los ingresos de explotación de las líneas aéreas regulares de los Estados miembros de la OACI son aproximadamente 563,6 mil millones USD y que los gastos de explotación de las mismas líneas aéreas se elevan a 572,5 mil millones USD, lo cual arroja una pérdida de explotación del 1,6%, respecto a los ingresos de explotación. En el año 2007 las ganancias de explotación fueron del 3,9%. Los ingresos de explotación por toneladas-kilómetros se elevaron a unos 97,6 centavos (89 centavos en 2007), mientras que los gastos de explotación por toneladas-kilómetros disponibles fueron de aproximadamente 62,6 centavos (54,2 centavos en 2007).

Aeronaves

Entre 2000 y 2009, el número de aeronaves de transporte aéreo comercial en servicio aumentó alrededor del 18%, pasando de 20 456 a 24 110 (excluyendo las aeronaves con masa máxima de despegue inferior a 9 000 kg). En el marco de estos totales, los números correspondientes a las aeronaves de turboreactor aumentaron en un 27%, pasando de 16 004 a 20 275, durante el mismo período (Apéndice 1, Tabla 10).

En 2009 se hicieron 635 pedidos de aeronaves de reacción (en comparación con 1 750 en 2008), y se entregaron 1 227 (en comparación con 1 153 en 2008). El cúmulo de pedidos pendientes a fines de 2009 se elevaba a 7 548 aeronaves, en comparación con la cifra de 8 143 a fines de 2008.

ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

En el curso del año, se registraron 23 actos de interferencia ilícita. Estos consistieron en ocho actos de apoderamiento ilícito o intentos de apoderamiento ilícito, un ataque a instalaciones, un ataque en vuelo, dos casos de intento de sabotaje y otros 11 actos de interferencia ilícita. Estos actos se incluyen en las estadísticas anuales para facilitar el análisis de tendencias y acontecimientos (véanse la Figura 5 y el Apéndice 1, Tabla 11).

AEROPUERTOS

La continua disminución del tráfico aéreo constituyó un reto para numerosos explotadores de aeropuertos. Durante 2009, tanto los ingresos aeronáuticos como los no aeronáuticos disminuyeron como resultado del menor número de vuelos con menos pasajeros. Al mismo tiempo, los costos aumentaron como resultado de la contracción del crédito. En este contexto, los aeropuertos de todo el mundo respondieron con diversas medidas, que incluyen reducción de costos, reconsideración de las inversiones de capital, congelamiento de la contratación y reducción de la dotación de personal. Muchos aeropuertos no aumentaron los derechos y tarifas o limitaron los aumentos planificados, mientras que algunos disminuyeron temporalmente los derechos que cobraban. Los organismos de evaluación dieron una clasificación más baja a varios aeropuertos privados. Sin embargo, las mejoras en la infraestructura aeroportuaria siguió siendo una prioridad. Según el Consejo Internacional de Aeropuertos, las inversiones de capital en los aeropuertos de todo el mundo para la ampliación o nueva construcción de infraestructura en 2009 ascendieron a, según cálculos, 46 mil millones USD.

En 2009, hubo poca actividad con respecto a privatización o cambios de propiedad de aeropuertos. En el Reino Unido, el explotador de aeropuertos BAA anunció la venta del aeropuerto de Gatwick por 2,33 mil millones USD. BAA apeló contra una decisión de la Comisión sobre la competencia del Reino Unido, según la cual debería vender tres de sus aeropuertos (Gatwick, Stansted y otro, Edinburgh o Glasgow). Un importante explotador de aeropuertos de Australia

ofreció vender su 19,9% de participación en el aeropuerto Haneda de Tokio. Una empresa neozelandesa de inversiones en infraestructura vendió su 3,87% que poseía en el Aeropuerto internacional de Auckland. En los Estados Unidos, fracasó una operación de 2,5 mil millones USD, la primera de este tipo, para privatizar el Aeropuerto Midway de Chicago durante la contracción del crédito mundial, dado que los inversores privados no podían reunir los fondos necesarios.

Con respecto a la reglamentación, se produjo la siguiente evolución:

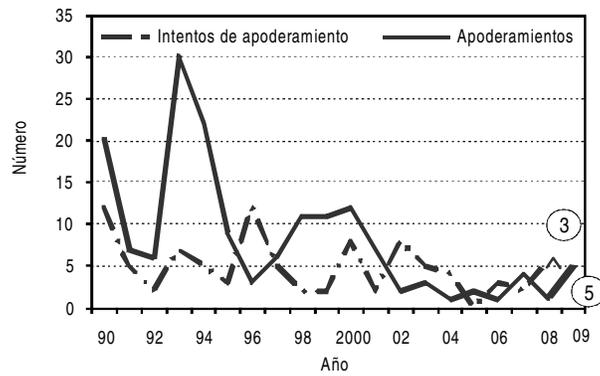
- En febrero, el Consejo Europeo de Ministros aprobó oficialmente la nueva directiva de la Unión Europea (UE) sobre derechos aeroportuarios. La directiva se aplica a todos los aeropuertos europeos con un tráfico anual de más de 5 millones de pasajeros y deben ponerla en práctica todos los Estados miembros de la UE antes de marzo de 2011. La directiva ofrece un marco jurídico claro para establecer derechos aeroportuarios y, una vez implantada, la nueva legislación promoverá un diálogo mejor entre aeropuertos y usuarios. Esto asegurará la transparencia, la no discriminación y consultas adecuadas entre usuarios y aeropuertos bajo una entidad de control independiente en cada Estado miembro.
- En marzo, el Gobierno del Reino Unido publicó un documento de consulta sobre propuestas para reformar la reglamentación económica de los aeropuertos. El primer cambio importante es que el principal foco de atención de la entidad de control sea la protección de los pasajeros y no de las líneas aéreas. Se le da una base jurídica oficial a la representación de los consumidores respecto a los pasajeros por avión, transfiriendo las funciones y los expertos del Consejo de Usuarios del Transporte Aéreo a una entidad de consumidores multimodal, para los pasajeros por vía aérea, ferrocarril y autobús. Se propone un nuevo régimen de autorización para los aeropuertos a fin de armonizar la reglamentación de los aeropuertos con la de otros servicios. También se propone un nuevo procedimiento de apelación a fin de mejorar el plan existente que tiene una función de revisión intermedia para la Comisión sobre la competencia pero carece de derecho de apelación.

SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

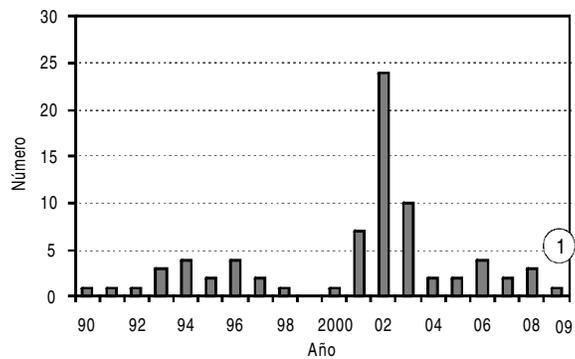
Al igual que en el caso de los aeropuertos, la situación financiera de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) también se deterioró en 2009 como resultado de la pronunciada disminución del tráfico aéreo. Los ANSP de todo el mundo realizaron ejercicios de reducción de costos y postergaron inversiones de capital para proyectos que no eran indispensables. Muchos ANSP no aumentaron los derechos cobrados por servicios de navegación aérea y algunos disminuyeron temporalmente los derechos.

Además, se produjeron las siguientes novedades:

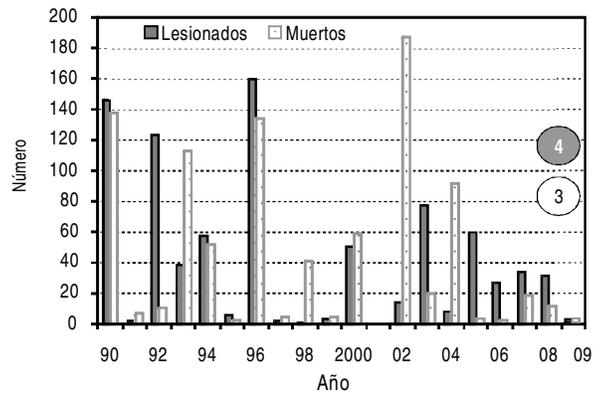
- En marzo, el Parlamento Europeo adoptó el segundo paquete de la legislación del Cielo Único Europeo (SES II). La legislación recibió el respaldo político del Consejo de Transporte. La adopción del SES II tuvo lugar después de debates a fondo entre la Comisión Europea, el Parlamento Europeo y el Consejo. Esto representa un paso importante para mejorar la actuación del sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM) en Europa, proporcionando objetivos vinculantes en las áreas claves de seguridad operacional, capacidad de la red, eficiencia de vuelo, eficacia con relación al costo y sostenibilidad del medio ambiente. También pone nuevo énfasis en los bloques de espacio aéreo funcionales (FAB) para una organización más racional del espacio aéreo europeo a través de las fronteras nacionales.
- En septiembre, el Equipo de trabajo para la implantación a mediano plazo de Next Generation (NextGen) de la Comisión radiotécnica aeronáutica (RTCA) presentó su informe final a la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos. Más de 300 especialistas de la comunidad de la aviación, pertenecientes a más de 110 organizaciones, participaron en la labor del equipo de trabajo y llegaron a un consenso sobre las mejoras operacionales NextGen recomendadas para el control del tránsito aéreo, que habrán de implantarse entre 2009 y 2018. Por medio del Plan de implantación del sistema de transporte aéreo NextGen, el control del tránsito aéreo se transformará para pasar de un sistema de radares basado en tierra a un sistema basado en satélites.



Apoderamientos ilícitos



Ataques a las instalaciones



Número de muertos o lesionados

En 2001: Lesionados — 3 217, Muertos — 3 524.

Figura 5. Estadísticas de seguridad de la aviación 1990 – 2009



PLAN DE ACTIVIDADES DE LA OACI



PLAN DE ACTIVIDADES DE LA OACI

Marco para la gestión de la actuación

El segundo año de ejecución del Plan de actividades de la OACI para el trienio 2008-2010 introdujo el concepto de presentación de informes sobre la actuación a fin de que el Grupo de administración superior y el Consejo de la OACI pudieran evaluar el estado de los programas de la OACI.

En este contexto, el primer informe sobre la actuación respecto al Plan de actividades se presentó al Consejo en mayo de 2009. Los indicadores clave de rendimiento incluidos en el Plan de actividades se evaluaron según los criterios SMART (específicos, mensurables, realizables, realistas y sujetos a plazo) y el progreso realizado se midió en 2008.

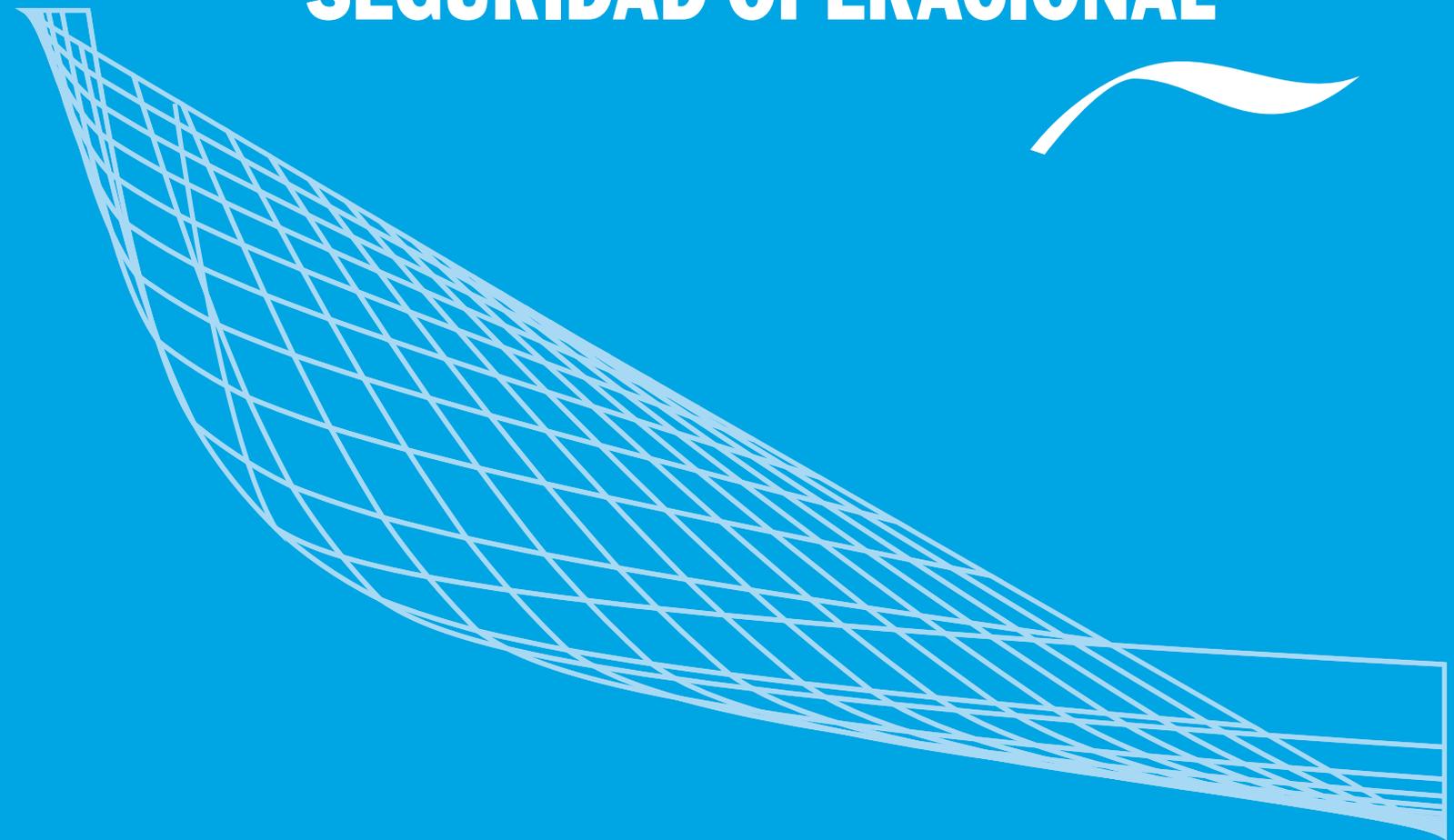
La OACI está desarrollando una herramienta basada en la web para automatizar los informes sobre la actuación en tiempo real y los tableros de mando. La Red OACI de conocimientos compartidos (IKSN) se desarrolló como una aplicación experimental en la Dirección de navegación aérea para hacer el seguimiento e informar sobre las actividades comprendidas en los Objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Eficiencia concentrándose en los cinco resultados estratégicos. Los indicadores clave de rendimiento para los 10 resultados estratégicos restantes se evaluaron empleando un sistema de tableros de mando simplificado basado en Excel. Se prevé que durante 2010 la OACI continuará avanzando hacia la plena implantación de la IKSN para todos los Objetivos estratégicos.

El rendimiento general de la Organización se evaluó en 93%. La gestión de la actuación se hizo por excepción, lo que significa que sólo se informó al Consejo de los programas con rendimiento deficiente y de las correspondientes medidas correctivas.

La experiencia adquirida con el informe sobre la actuación se usará en los preparativos para el próximo trienio, e incluye lo siguiente:

- un enfoque simplificado con menos estratos, objetivos estratégicos e indicadores clave de rendimiento;
- la responsabilidad y el control de los fondos debería incumbir a los promotores; y
- un plan renovable que garantice que se puedan incorporar nuevos proyectos y eliminar otros durante la ejecución del Plan de actividades y del Presupuesto.

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

En 2009, el enfoque se concentró en los resultados respecto a la seguridad operacional, poniendo mucho énfasis en la medición de los resultados. Se avanzó considerablemente en la tarea de recopilación y análisis de datos así como en la elaboración de herramientas y sistemas para uso de los Estados. Los programas y actividades ya existentes se adaptaron a esta estrategia preventiva a fin de elevar aún más los niveles de seguridad operacional en todo el mundo.

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

El fin del USOAP es evaluar la capacidad de los Estados para vigilar de manera eficaz sus propios sistemas de aviación civil. Las auditorías permiten detectar las deficiencias en las funciones de vigilancia, mientras que los planes de medidas correctivas basados en los resultados de las auditorías conducen a aumentar el cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y, en definitiva, a aumentar la seguridad operacional. En 2004, el USOAP fue ampliado para que abarcara las disposiciones relacionadas con la seguridad operacional que contenían todos los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* relacionados con la seguridad operacional. El enfoque sistémico global (CSA) del USOAP, juntamente con la legislación y organización de la aviación nacional, proporciona un cuadro completo del sistema de aviación civil de un Estado.

Durante 2009, 32 Estados miembros y las Regiones Administrativas Especiales (RAE) de Hong Kong y Macao (China) fueron auditados en el marco del CSA. Para fines de 2009, la OACI había completado 145 auditorías CSA y las dos auditorías de RAE como parte de su ciclo de seis años de auditorías que termina en 2010. La Figura 6 ilustra el nivel de implantación real, a escala mundial, de los ocho elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional según se identificaron durante las auditorías CSA.

El 36º período de sesiones de la Asamblea celebrado en septiembre de 2007 encargó al Consejo de la OACI, entre otras cosas, que modificara el USOAP según fuera necesario y que considerara diferentes opciones para continuar el Programa. Se estableció un Grupo de estudio sobre un enfoque de supervisión continua (CMA) para que examinara el futuro del USOAP después de 2010. El Consejo examinó las conclusiones del grupo de estudio y encomendó al Secretario General la tarea de comenzar a elaborar la metodología y las herramientas necesarias para aplicar un CMA, comprendida la orientación detallada para los Estados. Además, el Consejo encomendó al Secretario General que realizara misiones de validación coordinadas (ICVM) de la OACI durante la fase de transición. Otras actividades de intervención que normalmente

se situarían en el marco de un CMA se introducirán por etapas, gradualmente, llevándose a cabo proyectos piloto en Estados seleccionados.

Un CMA supone el establecimiento de un sistema de supervisión de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados miembros de un modo permanente y con un enfoque armonizado y uniforme para evaluar el nivel de seguridad operacional de las actividades de aviación y evaluar la capacidad de gestión de la seguridad operacional. Un CMA exigirá el establecimiento de una base de datos centralizada y un sistema de presentación de informes en línea para administrar adecuadamente y en forma permanente la información recibida de diferentes fuentes. Usando estos métodos, el USOAP podrá llevar a cabo auditorías específicas y determinar cuándo se necesitan otros tipos de intervención, tales como asistencia operacional o técnica. En el marco del CMA será necesario recibir continuamente información de los Estados a fin de que la OACI determine el tipo de intervención estratégica requerida en cada caso. Dichas actividades de intervención incluirán auditorías específicas y completas de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de un Estado.

Durante 2009, la OACI continuó promoviendo el conocimiento del CSA por medio de seminarios teóricos y prácticos regionales de los cuales se celebraron dos, en Bucarest y en Jeddah.

Los Estados miembros y las organizaciones regionales siguen prestando a la OACI un apoyo valioso mediante la sesión de expertos a largo o corto plazo, para que participen en las actividades del USOAP. En 2009, ocho expertos fueron cedidos a largo plazo. Austria, Cuba, Francia, Malasia y la República de Corea cedieron un experto cada uno, y Estados Unidos cedió tres expertos.

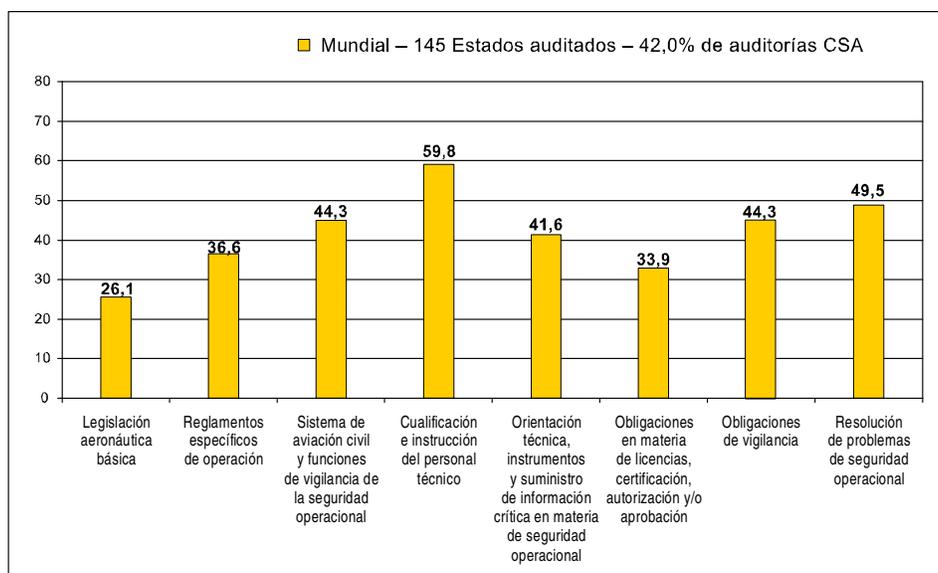


Figura 6. Grado de implantación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (%)

Programa estatal de seguridad operacional (SSP)

La instrucción sobre el programa estatal de seguridad operacional (SSP) se inició en marzo con un total de 34 cursos, entre los que se incluyen 25 para los Estados miembros, cinco cursos de instrucción regionales, tres cursos de instrucción sobre el SSP en la Sede y el primer curso de instrucción sobre el SSP para instructores, también en la Sede.

Continuó prestándose apoyo al Programa de ejecución integral AFI (ACIP) con respecto a la instrucción impartida sobre el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), el SSP y el Centro europeo de coordinación de sistemas de informes de incidentes de aviación (ECCAIRS).

Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)

La segunda edición del *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859) se publicó en español, chino, francés e inglés, y se publicará en los otros idiomas oficiales cuando se traduzcan. Además, continúa la elaboración y revisión de los textos de orientación sobre los SMS y SSP y los correspondientes textos de instrucción.

La instrucción concentrada en los Estados y otras partes interesadas continuó, con 19 cursos de instrucción SMS en distintos lugares del mundo. Asimismo, se impartieron cursos para diversas organizaciones de aviación, entre las que se incluyen el Proyecto de aviación Euromed y el Programa Mundial de Alimentos (PMA) de las Naciones Unidas.

Programa de ejecución integral AFI (ACIP)

Hubo considerable actividad con respecto a los tres elementos principales del ACIP.

Elemento uno — Habilitación de los Estados para que establezcan y mantengan un sistema de vigilancia de la seguridad operacional sostenible (desarrollo de infraestructura y capacidad).

Se realizaron tres seminarios prácticos sobre la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR) y 40 análisis de brecha en la Región AFI. Además, se elaboró un marco para el establecimiento de la Organización de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (BAGASOO) y la Agencia de investigación de accidentes (BAGAIA) de los Estados miembros del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAG) y en la Sede de la OACI los Ministros responsables de aviación firmaron acuerdos sobre el establecimiento de ambas organizaciones regionales para enero de 2010.

Las consultas con los Estados miembros de la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO) y Mauritania comenzaron en noviembre a fin de preparar las estructuras para una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional y una agencia regional de investigación de accidentes. Se firmó un acuerdo con los Estados de la Comunidad del África Oriental ((Burundi, Kenya, Rwanda, República Unida de Tanzania y Uganda) para la provisión de un apoyo similar a fin de reforzar la eficacia de la Agencia para la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación civil (CASSOA). De conformidad con dicho acuerdo, que debía surtir efecto a principios de 2010, también se emprendería la elaboración de un marco para el establecimiento de una agencia regional independiente de investigación de accidentes.

Elemento dos — Asistencia a los Estados para resolver las deficiencias detectadas dentro de un período razonable

Se crearon equipos de seguridad operacional de las Oficinas regionales (ROST) en la Oficina de África oriental y meridional (ESAF) y la Oficina África occidental y central (WACAF) para asegurar la continuidad de la aplicación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI), proporcionar apoyo a los Estados en las actividades para resolver las deficiencias detectadas y supervisar y seguir de cerca los proyectos de ejecución. Además, cerca de 450 participantes asistieron a seminarios teóricos y prácticos y cursos de instrucción impartidos en toda la región, en inglés y francés, sobre aeronavegabilidad, establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional, gestión del tránsito aéreo y seguridad operacional, certificación de aeródromos y seguridad operacional, ECCAIRS, medicina aeronáutica y transporte de mercancías peligrosas por vía aérea.

Se adoptaron medidas para aplicar la Recomendación 5/8 — Estrategias de seguridad operacional en la Región AFI, de la Reunión regional especial de navegación aérea África-Océano Índico (SP RAN AFI) y se celebraron una conferencia y una reunión de institutos africanos de instrucción en aviación en Niamey y Johannesburgo. La reunión de Johannesburgo creó un Grupo de trabajo de especialistas en instrucción aeronáutica (TEWG) que actualmente pone en práctica las recomendaciones RAN AFI, que incluyen el establecimiento de una base de datos sobre necesidades y capacidad de instrucción en África.

Elemento tres — Promoción de una cultura de seguridad operacional de la aviación en relación con los proveedores de servicios de aviación en África

Se realizaron cursos regulares y para instructores en materia de SSP y SMS. También se preparó un curso sobre sistemas integrados de gestión de la seguridad operacional que incorporan módulos de los cursos sobre SSP, SMS y vigilancia de la seguridad operacional, incluida la metodología de análisis de brecha. También se prepararon seminarios prácticos genéricos sobre el programa regional de seguridad operacional dirigidos a grupos de tres a seis Estados dentro de una subregión.

Herramientas de seguridad operacional de la aviación

Base de datos regional Europa/Atlántico septentrional (EUR/NAT) de la OACI (ICARD)

Durante el año se avanzó considerablemente en el proyecto ICARD, concebido para proporcionar una plataforma que permite asignar correctamente identificadores únicos de la OACI, tales como el nombre-clave de cinco letras (5LNC) y designadores de rutas. ICARD es una iniciativa de la comunidad de aviación civil internacional, siendo la OACI, la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) y la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, las principales partes interesadas.

Servicios GIS perfeccionados

Se perfeccionó un conjunto de servicios de sistemas de información geográfica (GIS) en apoyo de las actividades de navegación aérea, con el desarrollo de un servicio de región de información de vuelo (FIR) que habilita el acceso visual a la última edición de las regiones de información de vuelo en cada región de la OACI.

Sistema internacional de información sobre aeronaves

Comenzó la elaboración del Sistema internacional de información sobre aeronaves de la OACI (IIAIS). Este sistema contendrá información pertinente sobre todas las aeronaves que habitualmente participan en la aviación civil internacional, que incluye matrícula, propiedad y control, de conformidad con el Artículo 21 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300). Sólo tendrán acceso a este sistema los Estados miembros, para identificar la propiedad y el control de una aeronave; el mismo tendrá la capacidad de establecer identificadores de aeronave únicos basados en dos campos de datos combinados, independientemente de las marcas de matrícula actuales; y proporcionará un cuadro claro del historial de una aeronave.

Sistema integrado de recopilación y análisis de datos sobre seguridad operacional (ISDCAS)

El proyecto ISDCAS se inició en octubre. El objetivo de este proyecto es crear una herramienta analítica completa capaz de optimizar el uso de múltiples fuentes de datos para realizar análisis multifacéticos de seguridad operacional, proporcionando a la OACI los medios para identificar nuevos problemas de seguridad operacional, los factores que contribuyen a los mismos y medidas preventivas de mitigación.

Cursos de instrucción sobre datos de seguridad operacional del Centro europeo de coordinación de sistemas de informes de incidentes de aviación (ECCAIRS)

Se impartieron en los Estados miembros seis cursos de instrucción de la OACI sobre gestión de datos de seguridad operacional — instrucción para usuario final ECCAIRS e instrucción técnica ECCAIRS.

Investigación y prevención de accidentes

La Enmienda 12-A del Anexo 13 es aplicable a partir del 19 de noviembre y prevé, entre otras cosas, el incluir en el Anexo 13 los incidentes de incursión en la pista de gravedad A como un incidente grave. Esto facilitará un enfoque global para la recopilación de datos así como la identificación de los factores que contribuyen a ese tipo de incidentes.

Nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP)

La colaboración respecto a la iniciativa de instrucción y competencia (ITQI) de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) continuó, específicamente en cuanto a la elaboración de orientación para incluirla en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción* (PANS-TRG, Doc 9868) sobre la instrucción basada en la competencia y la evaluación del personal de mantenimiento, instrucción basada en las pruebas, y competencias de instructor y examinador. El equipo especial NGAP se creó en mayo para complementar y ampliar la labor emprendida en la ITQI. El equipo especial, integrado por participantes provenientes de organizaciones de reglamentación, la industria, asociaciones internacionales, universidades y proveedores de servicios de instrucción, se concentrará en tres aspectos: planificación de recursos humanos, instrucción y métodos de aprendizaje, y movilización de la próxima generación.

Mercancías peligrosas

La 22ª reunión del Grupo de expertos sobre mercancías peligrosas elaboró orientación para los Estados sobre las circunstancias en que podrían otorgarse aprobaciones y dispensas, y continuar respetando la importancia de impedir demoras cuando se transporta ayuda humanitaria y socorro de emergencia por vía aérea. Se elaboraron nuevos textos que aclararían la información que debe proporcionar un Estado con respecto a la autoridad designada responsable de la aplicación del Anexo 18. La falta de tal información a menudo resulta en largas demoras, especialmente cuando se procura obtener la aprobación de dispensas de otros Estados.

El grupo de expertos consagró un tiempo considerable al asunto de las baterías de litio. Se identificó la necesidad de mejorar el cumplimiento, la vigilancia y la difusión de información a fin de reducir el número de envíos que no cumplen las instrucciones y también la necesidad de mejorar la notificación de incidentes.

Como resultado, se convino en que se enviaría una comunicación a todos los Estados destacando los problemas y exponiendo en detalle las medidas que podrían adoptarse para difundir el conocimiento de estos aspectos.

En <http://www.icao.int/anb/FLS/DangerousGoods/dgp/DGP22/Report>, el sitio público de la OACI, figura el informe final de la reunión.

Sustitución de halones

Durante los últimos 45 años, los hidrocarburos halogenados (halones) han sido prácticamente los únicos agentes de extinción de incendios utilizados en las aeronaves civiles de transporte. Sin embargo, el halón es un agente químico que agota el ozono y produce calentamiento climático, y su producción ha sido prohibida por un acuerdo internacional. Si bien el halón ha sido prohibido, se ha otorgado una dispensa a la aviación debido a sus requisitos operacionales y de protección de incendios únicos. De conformidad con la Resolución A36-12 de la Asamblea, *Sustitución de halones*, se instó a los Estados a que comuniquen a sus fabricantes de aeronaves, líneas aéreas, proveedores de agentes químicos y empresas de extinción de incendios que avancen a un ritmo más rápido en la implantación de alternativas al halón en los motores y los grupos auxiliares de energía, extinguidores de mano y lavabos, y que investiguen sobre otros sustitutos del halón para motores y grupos auxiliares de energía, y compartimientos de carga. En preparación para el 37º período de sesiones de la Asamblea, en 2010, se está llevando a cabo una revisión con Estados y organizaciones internacionales para actualizar los plazos establecidos en la Resolución A36-12.

Certificación de aeródromos

En regiones de la OACI se realizaron tres seminarios teóricos y prácticos sobre certificación de aeródromos, para ayudar a los Estados en la aplicación de los requisitos del Anexo 14 — *Aeródromos*, Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos*, una herramienta eficaz para garantizar la seguridad operacional en los aeródromos. Estos seminarios tuvieron lugar en Casablanca en la Región África-Océano Índico (AFI), en la de Hong Kong (RAE), en la Región Asia y Pacífico (ASIA/PAC) y en Castries, en la Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM). Los tres seminarios contaron con una asistencia apreciable y tuvieron éxito.

Meteorología aeronáutica

Se designó un coordinador en Londres (Reino Unido) para navegación aérea internacional a fin de recibir información del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) sobre nubes radiactivas para reenviarla a los centros de control de área (ACC) afectados. Esta es una simplificación importante del sistema actual y permitirá recibir a tiempo esta información vital.

En todas las regiones de la OACI se realizaron ensayos de cenizas volcánicas a fin de preparar a la aviación civil internacional para erupciones volcánicas que, en caso de que ocurran, podrían bloquear áreas enormes del espacio aéreo sabiéndose con poco tiempo de anticipación.

Publicación de textos de orientación

Vigilancia de los explotadores

La quinta edición del *Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones* (Doc 8335) se publicó en inglés y se publicará en los otros idiomas oficiales cuando se traduzca. El manual contiene textos de orientación para la vigilancia de los explotadores nacionales, incluidas la certificación y supervisión. Ahora también contiene textos sobre la supervisión de explotadores extranjeros y orientación sobre las medidas que han de adoptarse como resultado de las inspecciones en la plataforma. Además, proporciona orientación respecto a los acuerdos de arrendamiento.

Dispositivos de instrucción para simulación de vuelo

Se publicó el *Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción de simulación de vuelo*, Volumen I — *Aviones* (Doc 9625). El Volumen I de este manual contiene textos de orientación para los Estados, fabricantes y explotadores, que abarcan los criterios para la calificación inicial y periódica y la evaluación de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo (FSTD). Se definen siete ejemplos normalizados de FSTD para fundamentar los tipos de instrucción identificados. En el manual también se describe el proceso de determinación de los criterios para un FSTD adaptado a necesidades de instrucción específicas. Este proceso de determinación se construye empleando una lista completa de tareas de instrucción, con los correspondientes requisitos para las funciones de los FSTD.

Requisitos de competencia lingüística

Los textos de orientación para ayudar a los Estados en la aplicación de los requisitos sobre competencia lingüística se prepararon como dos circulares: *Criterios para la armonización mundial de las pruebas lingüísticas* (Cir 318), que proporciona orientación sobre los procesos para someter a prueba a los candidatos de conformidad con los requisitos de competencia lingüística de la OACI y sobre los criterios recomendados para la elaboración o selección de programas de pruebas de idioma para la aviación; y *Directrices para los programas de enseñanza del inglés para la aviación* (Cir 323), producido en asociación con la International Civil Aviation English Association (ICAEA), a raíz de la solicitud de varias autoridades, explotadores y proveedores de servicios respecto a una orientación más detallada sobre la enseñanza de inglés a fin de aplicar eficazmente los requisitos de competencia lingüística del Anexo 1 — *Licencias al personal*.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

Hubo 33 proyectos nacionales y nueve proyectos regionales de cooperación técnica que contribuyeron a mejorar la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo.

El apoyo también consistió en la contratación de 72 expertos internacionales que proporcionaron asistencia a las administraciones de aviación civil nacionales en una amplia gama de materias, tales como investigación y prevención de accidentes, certificación de aeronavegabilidad, mantenimiento, ingeniería (aviónica) e inspección, operaciones de vuelo, licencias al personal, sistemas de gestión de la seguridad operacional, seguridad operacional y certificación de aeródromos, salvamento y extinción de incendios, iluminación de aeródromos, operaciones de aeronaves, operaciones de líneas aéreas y mantenimiento, medicina aeronáutica, administración de aviación civil y planificación general, y desarrollo de recursos humanos.

El Programa de becas de la OACI proporcionó instrucción a 106 nacionales, principalmente en materia de investigación y prevención de accidentes, aeronavegabilidad, certificación y vigilancia, operaciones de vuelo, salvamento y extinción de incendios y sistemas de gestión de la seguridad operacional, así como simulador de vuelo e instrucción de inspectores (licencias al personal, operaciones de vuelo y aeronavegabilidad).

Además, 1 791 personas recibieron instrucción en su país, impartida por expertos de la OACI en una o más de las materias mencionadas antes, por medio de seminarios teóricos y prácticos realizados bajo los auspicios de proyectos de cooperación técnica regionales.

La instrucción que asegura el uso correcto de nuevos equipos es otro medio para reforzar los recursos humanos. La OACI participó en contratos para la adquisición de importantes equipos, entre los que se incluyen sistemas de iluminación de aeropuertos y equipo auxiliar, vehículos de salvamento y extinción de incendios y otros equipos. El proceso de adquisición de estos elementos incluyó la capacitación para 33 nacionales de diversos países.

La Dirección de cooperación técnica ejecuta actualmente 10 proyectos del Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) con la participación de 106 Estados de las regiones Asia y Pacífico, Europa, Oriente Medio, África y las Américas. El objetivo del Programa COSCAP es reforzar las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados participantes, facilitar un enfoque coordinado para compartir los conocimientos técnicos especializados y proporcionar instrucción a los inspectores nacionales mediante el establecimiento de una estructura subregional de vigilancia de la seguridad operacional 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 civil 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

Contrarrestar las amenazas nuevas y emergentes para la seguridad de la aviación civil

Durante su 20ª reunión, celebrada en marzo-abril, el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSEC) estableció varios grupos de trabajo nuevos a fin de examinar problemas de particular importancia para mejorar la seguridad de la aviación en todo el mundo.

El grupo de expertos, reconociendo la necesidad de actualizar la estrategia de la OACI respecto a la seguridad de la aviación, creó el Grupo de trabajo para la elaboración de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS). La ICASS, como se denomina provisionalmente la estrategia, se considera necesaria para concentrar los recursos limitados en los aspectos críticos de seguridad de la aviación que justifican un nivel más elevado de atención y urgencia. El grupo de trabajo se reunió en Singapur en octubre y elaboró y propuso áreas de concentración o prioridades en materia de seguridad de la aviación que, junto con planes de acción para alcanzar los correspondientes objetivos, podrían constituir la base de la estrategia para los dos trienios próximos.

Para fin de año, la estrategia propuesta puso énfasis en enfrentar las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil, así como promover diversas iniciativas dirigidas a mejorar la seguridad de la aviación en todo el mundo, que incluyen compartir mejor la información entre los Estados miembros y el desarrollo de una cultura de seguridad de la aviación apropiada entre todas las partes interesadas.

A la luz de la función clave de la tecnología para la eficacia y eficiencia general de los sistemas de seguridad de la aviación, el grupo de expertos estableció también un Grupo de trabajo sobre tecnología para asesorar con respecto a equipos de seguridad y cuestiones conexas. El grupo de trabajo debe, entre otras cosas, examinar la necesidad de especificaciones técnicas para el equipo de seguridad, teniendo en cuenta las repercusiones en las operaciones, la salud y la seguridad operacional, y si son económicamente abordables.

Entre las cuestiones que surgieron durante la 20ª reunión se incluyen el problema de las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil, la elaboración de textos de orientación y programas de instrucción para los Estados y la enmienda del Anexo 17 — *Seguridad*. La seguridad de la carga aérea también fue objeto de examen, en particular la adopción del enfoque de la cadena de suministro para la seguridad de la carga, y la aplicación más amplia del concepto de “control de seguridad único” como una forma de evitar duplicaciones y aumentar la eficiencia de los procesos de seguridad de la aviación.

Con respecto a la seguridad de la cadena de suministro, específicamente, se creó un grupo de estudio de la Secretaría compuesto por miembros del grupo de expertos AVSEC y del Grupo de expertos sobre facilitación, para examinar la posibilidad de elaborar normas de seguridad mediante las cuales se podría certificar a explotadores de servicios de carga, agentes, aeropuertos y servicios de escala como entidades autorizadas o agentes acreditados.

Por último, el grupo de expertos AVSEC recomendó restablecer el Grupo de estudio de la Secretaría sobre el transporte e inspección de líquidos, geles y aerosoles, solicitando que dicho grupo elabore nuevas recomendaciones sobre la inspección de líquidos, aerosoles y geles (LAG). A la luz de la conclusión del grupo de expertos, de que era necesario un enfoque global para elaborar múltiples soluciones técnicas para la inspección de los LAG en los aeropuertos, en noviembre se realizó en Bruselas un seminario práctico para intercambiar información sobre los nuevos procedimientos y tecnologías de detección posibles que se están desarrollando. El seminario práctico consideró las consecuencias probables de varias tecnologías de inspección para las operaciones aeroportuarias y de facilitación, teniendo en cuenta la necesidad eventual de suprimir las restricciones volumétricas de un modo coordinado. El seminario práctico preparó conclusiones para someterlas a la consideración del Grupo de estudio sobre el transporte e inspección de los LAG.

Enmienda 21 del Anexo 9 — *Facilitación*

En marzo, el Consejo adoptó la Enmienda 21 del Anexo 9, con las modificaciones recomendadas por la quinta reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/5). Se agregó un nuevo texto al Capítulo 6 (Aeropuertos internacionales — Instalaciones y servicios para el tráfico) que trata, entre otros asuntos, de la función de los aeropuertos privatizados en el cumplimiento de los requisitos de los organismos de inspección fronteriza, las medidas para evitar la propagación de enfermedades mediante los viajes por avión y las cuestiones relativas a los sistemas de inspección modernos. En el Capítulo 4 (Entrada y salida de carga y otros artículos), los nuevos SARPS apuntan a la normalización internacional y se centran en mitigar las demoras en las entradas y salidas y las denegaciones de transporte de material radiactivo por vía aérea, en particular el material que se utiliza en aplicaciones médicas.

En el Capítulo 3 (Entrada y salida de personas y de su equipaje) se han perfeccionado los SARPS relativos a los sistemas de información anticipada sobre los pasajeros (API), a fin de alinear los regímenes de intercambio de datos sobre los pasajeros, nuevos y existentes, con las mejores prácticas mundiales. Hoy en día, muchos Estados miembros han implantado o están en vías de implantar programas API. Sin embargo, en algunos casos se han introducido programas API que no consideran las mejores prácticas internacionales actuales, según lo convenido por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la OACI y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). Los cambios del Anexo 9 están dirigidos a mitigar las dificultades que enfrentan actualmente las líneas aéreas por la falta de uniformidad de los regímenes API.

Además, se creó un Grupo de trabajo FALP sobre sistemas de información anticipada sobre los pasajeros/registro de nombres de los pasajeros (API/PNR) para examinar la posibilidad de extender los sistemas API a la aviación general y la reciente introducción de los llamados sistemas API interactivos ("i-API") en algunos Estados. El grupo de trabajo también revisará, según corresponda, las *Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)* de la OACI, publicadas como Circular 309, a la luz de la reciente evolución sobre esta cuestión.

También se creó otro grupo de trabajo para examinar y revisar las directrices vigentes de la OACI relativas a las personas con impedimentos (PWD), publicadas como Circular 274, a la luz de la rápida evolución de este asunto en muchos Estados. La idea es que este grupo consolide y armonice las directrices, según corresponda, con los textos de orientación sobre el asunto elaborados por otras organizaciones internacionales pertinentes.

Auditorías de la seguridad de la aviación

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

El primer ciclo de auditorías del USAP se completó en diciembre de 2007, y en 2009 concluyó un programa de visitas de seguimiento. Las visitas de seguimiento se iniciaron en 2005 para evaluar las mejoras realizadas por los Estados mediante la ejecución de las recomendaciones de las auditorías de la OACI reflejadas en los planes de medidas correctivas de los Estados. En total, se completaron 172 visitas de seguimiento, de las cuales 30 se llevaron a cabo en 2009. Estas visitas confirmaron que, en general, los Estados avanzan en la ejecución de sus planes de medidas correctivas.

En enero de 2008 se inició un segundo ciclo de auditorías, centrado en la aplicación efectiva de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación. Las auditorías ampliadas abarcan las disposiciones pertinentes del Anexo 9 (*Facilitación*) relacionadas con la seguridad de la aviación, que incluyen la verificación de los procesos relacionados con los controles sobre la creación y expedición de documentos de viaje. En 2009, la OACI completó las auditorías del segundo ciclo de 33 Estados. La Figura 7 presenta los resultados globales de las 55 auditorías del segundo ciclo realizadas hasta diciembre de 2009, relacionadas con la aplicación de los elementos críticos.

Además, en febrero, un equipo de la OACI evaluó el sistema de inspección de seguridad de la aviación de la Comisión Europea (CE) en el marco del USAP, de conformidad con el Memorando de cooperación firmado entre la OACI y la CE en septiembre de 2008, y el correspondiente Memorando de acuerdo entre

la OACI y la CE, concertado en febrero de 2009. Los auditores de la OACI se unieron, en calidad de observadores, a las inspecciones de los aeropuertos de la Unión Europea efectuadas por la CE.

En 2009 se realizó un seminario USAP para familiarizar a los funcionarios estatales con las herramientas y la metodología empleadas en la preparación, realización y presentación de informes de auditoría en el marco del segundo ciclo, en San José (Costa Rica), y un curso de instrucción para auditores del USAP, en Casablanca.

Los Estados miembros y las organizaciones regionales continúan proporcionando apoyo valioso a la OACI por medio de la cesión de expertos, a largo y a corto plazo, para que participen en las actividades del USAP. En 2009, Francia, Suiza y los Estados Unidos cedieron, a largo plazo, tres expertos a la Sección de auditoría de la seguridad de la aviación.

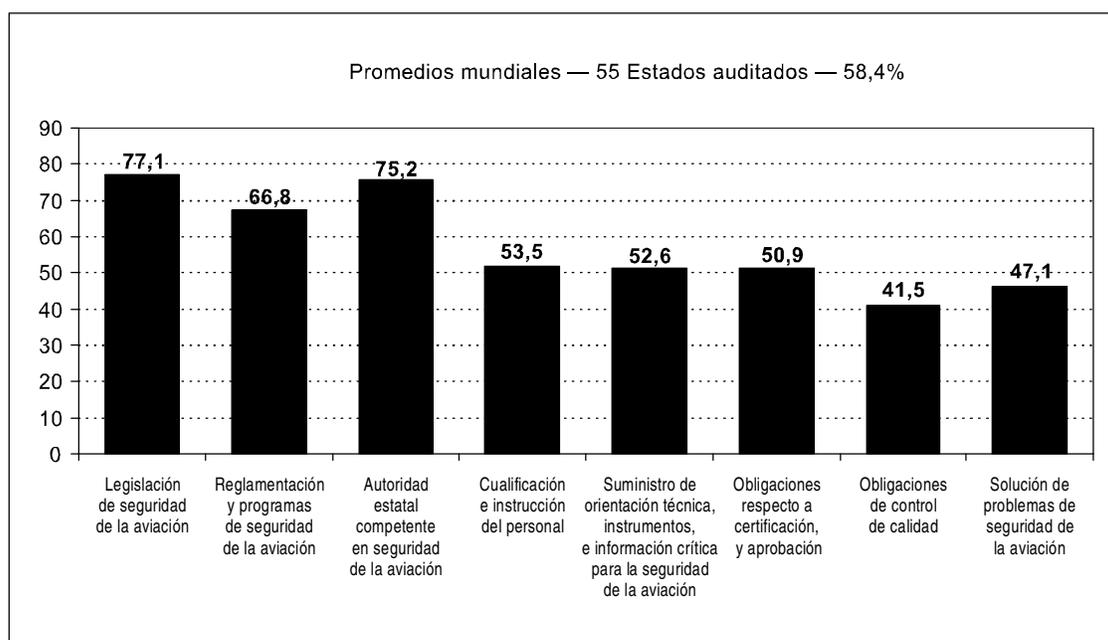


Figura 7. Grado de cumplimiento de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación (%)

Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM)

El Grupo técnico asesor sobre los documentos de viaje de lectura mecánica (TAG/MRTD) se reunió en la Sede de la OACI en diciembre de 2009. El TAG confirmó un orden del día ampliado y aprobó nuevas actividades relacionadas con documentos generadores y registros civiles, verificación mecánica de la seguridad y documentos de viaje temporarios. El intercambio de datos entre organismos y a través de las fronteras, incluida la elaboración de autorizaciones electrónicas para inmigración, también ha sido reconocido como un elemento importante de la labor del TAG. La reunión aprobó también la labor relacionada con la estructura lógica de datos, control de acceso suplementario, transliteración de caracteres árabes, PKD y documentos de viaje de formato td1. El TAG vio con satisfacción las actividades intensificadas y en expansión para aumentar la capacidad, que incluyen planes estratégicos y recopilación de información y herramientas de evaluación. Además, el Secretario General de la OACI anunció en la reunión del TAG que el documento titulado *Documentos de viaje de lectura mecánica* (Doc 9303) estaría disponible para descargarlo gratuitamente del sitio web MRTD, para promover la aplicación universal de las especificaciones para los DVLM.

Durante 2009, el TAG/MRTD prestó asistencia a la Secretaría promoviendo la seguridad de los documentos de viaje mediante la publicación de textos de orientación muy necesarios, en particular las *Directrices sobre DVLM electrónicos y facilitación*; la *Guía para evaluar normas de seguridad para el tratamiento y expedición de documentos de viaje*; y *Orientación para las autoridades de control fronterizo sobre el tratamiento de pasaportes electrónicos que no se pueden leer*. El grupo asesor preparó también nuevas especificaciones para el Directorio de claves públicas (DCP) de la OACI.

El Grupo de trabajo sobre nuevas tecnologías (NTWG) del TAG/MRTD continuó elaborando y manteniendo normas y especificaciones para los DVLM. Entre otras cosas, el NTWG trabajó sobre metodologías de prueba para los DVLM y los DVLM electrónicos y emprendió un estudio para identificar una norma mundial para los DVLM de la próxima generación.

La Secretaría, juntamente con el nuevo Grupo de trabajo sobre implantación y creación de capacidad (ICBWG) del TAG/MRTD, proporcionó asistencia a numerosos Estados y organizaciones internacionales sobre cuestiones relacionadas con los DVLM. Se continuó dando impulso a las actividades de creación de capacidad en los proyectos de asistencia para los Estados que no pueden cumplir el plazo del 1 de abril de 2010 para la introducción de PLM que satisfacen las normas de la OACI. Los esfuerzos se concentraron principalmente en las vulnerabilidades respecto a la seguridad relacionadas con los documentos generadores (certificados de nacimiento, tarjetas nacionales de identidad, etc.) necesarios para solicitar documentos de viaje y la introducción de sistemas automatizados para la tramitación de migrantes, equipados con lectores de pasaportes.

Las actividades específicas de 2009 incluyen proyectos propuestos para la República de Kiribati y la Región del Pacífico, instrucción profesional para Estados africanos y la introducción de los DVLM electrónicos en Namibia. También se proporcionó asistencia al Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) con respecto a la elaboración de un documento de viaje según la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados y a la Oficina de Laissez-Passer de las Naciones Unidas con respecto a la expedición de un DVLM electrónico conforme a las normas de la OACI. Más generalmente, la Secretaría identificó una estrategia para elaborar y poner en práctica una iniciativa de instrucción sobre los DVLM para funcionarios de control fronterizo y expedición de pasaportes.

El adelanto en la provisión de asistencia a los Estados sólo fue posible mediante la intensificación de esfuerzos realizados con otros organismos, que incluyen entidades de las Naciones Unidas tales como la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT). Entre otros organismos asociados cabe incluir la Organización Internacional de Normalización (ISO), Interpol, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) y, más recientemente, la Secretaría del Comité interamericano contra el terrorismo (CICTE) de la Organización de Estados Americanos (OEA), la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE) y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM).

Además, la OACI organizó varios seminarios prácticos y sesiones de instrucción en coordinación y junto con otras entidades internacionales. Entre estas actividades cabe mencionar un seminario regional sobre los DVLM, tecnología biométrica y normas de seguridad en Abuja (Nigeria), en abril. Esta actividad fue la primera de su género para la Región África-Océano Índico (AFI) y atrajo a más de 300 participantes de 25 Estados. Teniendo a Nigeria como Estado anfitrión y copatrocinado por la DECT, el seminario sirvió para ayudar a los Estados en la implantación de los PLM estándar de la OACI para el plazo de 2010, generando al mismo tiempo ingresos para la OACI por medio de ventas de espacio para la exposición. Entre los socios internacionales que participaron estaban la OIM y la OSCE.

El Simposio sobre los DVLM celebrado en septiembre reforzó la función del programa como herramienta esencial para combatir el movimiento transfronterizo de terroristas y la delincuencia transfronteriza. Además, fue la ocasión para lanzar la iniciativa Visión 2020 de la OACI sobre los DVLM, un proceso de consulta para recopilar y analizar las necesidades de los Estados miembros en relación con los documentos de viaje y el control fronterizo en el futuro. Este evento anual se ha convertido en una actividad de vanguardia mundial en el ámbito de los documentos de viaje, así como una importante fuente de ingresos auxiliares para la OACI. Este año, el Simposio atrajo a 517 participantes de 73 Estados miembros y 10 organizaciones internacionales y contó con la participación del Secretario General de Interpol, el Director de la DECT y otros altos funcionarios de los Estados y diversas organizaciones internacionales y regionales.

A fin de mejorar el acceso a la información, se ha actualizado el sitio web de los DVLM, que proporciona a los Estados miembros y los usuarios, incluidos los grupos de trabajo del TAG/MRTD, mucho material de referencia y herramientas poderosas. La Secretaría preparó también un directorio en línea de vendedores de servicios y productos (<http://mrt.d.icao.int>), otra iniciativa generadora de ingresos.

Desde que se creó en marzo de 2007, el número de participantes en el Directorio de claves públicas (DCP) ha aumentado a 16 Estados miembros, esperándose que otros ingresen. La Junta del DCP alcanzó su número máximo de 15 miembros: Alemania, Australia, Canadá, China, Estados Unidos, Francia, India, Japón, Kazajstán, Nigeria, Nueva Zelanda, Reino Unido, República de Corea, Singapur y Suiza.

Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD)

De conformidad con la Resolución A36-20 — *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*, el mandato del ISD en cuanto a las actividades de seguridad de la aviación puede observarse desde la perspectiva de sus dos principales componentes: asistencia a los Estados e instrucción en seguridad de la aviación.

El ISD proporciona asistencia a los Estados miembros en apoyo de sus esfuerzos para subsanar las deficiencias detectadas en el marco del USAP y para cumplir con los SARPS del Anexo 17 de la OACI. A fin de asegurar la aplicación efectiva de los SARPS, todas las partes interesadas deben participar y empeñarse en este cometido fundamental para lograr mejoras. Esto requiere más participación de los Estados donantes y otras partes interesadas. Por consiguiente, el ISD perfeccionó y mejoró la Base de datos de proyectos de asistencia de la OACI (IDAP) para la seguridad operacional y la seguridad de la aviación y promueve el sistema para aumentar dicha participación.

La IDAP perfeccionada se ha establecido como una base de datos en la web para proyectos de asistencia en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación y como herramienta para la coordinación de la información al respecto. La base de datos ayuda a identificar actividades complementarias o que coinciden parcialmente, de modo que los Estados donantes y las partes interesadas pueden aprovechar mejor sus recursos individuales y colectivos. Al coordinar la asistencia, la IDAP habilita a la Sección ISD para que combine activamente las partes con los proyectos, comparta información respecto a las posibles necesidades o requisitos de asistencia técnica y presente las propuestas o estrategias que necesitan recursos técnicos o financieros.

En abril, el ISD realizó un seminario regional AVSEC en Hong Kong (China). Este seminario fue el primero de una serie de seminarios regionales para promover el desarrollo sostenible de la seguridad de la aviación y para alentar el intercambio de opiniones sobre las novedades en la región, incluida la

cooperación interregional entre los Estados. Al realizar el seminario en Hong Kong, la atención de la comunidad de la aviación regional se concentró en la importancia de mejorar y promover un sistema de seguridad de la aviación sostenible y viable en la Región Asia y Pacífico. En el seminario se llegó a la conclusión de que, dado que diversas iniciativas de asistencia se están llevando a cabo en la región, la asistencia y el apoyo que se brinden deberían priorizar la atención a las conclusiones del USAP y realizarse en coordinación con la Oficina regional de la OACI en Bangkok. Mediante esta coordinación se evitará la duplicación de esfuerzos y el uso ineficiente de los recursos, y se asegurará la compatibilidad con los SARPS de la OACI.

En junio concluyó con éxito la Fase II del Programa OACI/Canadá de capacitación sobre seguridad de la aviación, de Transport Canada, en el marco del Programa de desarrollo de la capacidad contra el terrorismo, del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional (DFAIT). Este programa de asistencia para las Américas fue concebido para prestar asistencia a los Estados de Sudamérica (SAM), Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC), a fin de mejorar los sistemas de seguridad de la aviación y aplicar los SARPS del Anexo 17. En total, recibieron instrucción en seguridad de la aviación 656 especialistas de las regiones NACC y SAM, representadas por 38 Estados y 3 organizaciones internacionales y regionales.

La instrucción en materia de seguridad de la aviación continúa siendo una de las principales funciones del ISD. Las actividades incluyen la elaboración y el mantenimiento del material de instrucción, en cooperación con la Sección de políticas de seguridad de la aviación y facilitación (SFP), y tareas de apoyo y de supervisión de 18 centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de todo el mundo.

De los nueve conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) disponibles actualmente, cuatro se revisaron en 2009: Básico, Carga, Instructores e Inspectores nacionales. Los otros son: Líneas áreas, Gestión de crisis, Ejercicios, Gestión y Supervisores. Además, se continuó impartiendo instrucción, dentro de la red ASTC y directamente a los Estados, mediante cinco seminarios prácticos de asistencia en materia de seguridad de la aviación: Programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCASP), Programa nacional de control de calidad (NQCP), Programa de certificación del personal de inspección de la aviación civil (NSP), Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil (NCASP) y Programa de seguridad aeroportuaria (ASP).

En octubre, la Reunión anual de Directores de ASTC se celebró en Puerto España (Trinidad y Tabago) para reforzar y asegurar la eficacia de las comunicaciones entre los centros de instrucción y la OACI. Los centros intercambiaron métodos y experiencias, se establecieron y mantuvieron relaciones personales y se fortaleció la cooperación. Se discutieron y acordaron una política y un acuerdo conjunto de los ASTC acerca de la dirección a seguir en el futuro. Se aceptó un documento en el que se definen las atribuciones para recibir y mantener la aprobación como ASTC de la OACI, que incluye un nuevo

formulario de evaluación basado en las atribuciones. Actualmente, el personal de la OACI lleva a cabo un proceso de evaluación de los ASTC según criterios establecidos. Se prevé que estas evaluaciones se completarán para enero de 2011.

A fin de mejorar los niveles de instrucción y mantener la calidad de los instructores AVSEC, el ISD preparó el Programa de recertificación de instructores AVSEC. Este programa se concentra en las prácticas y técnicas de instrucción actuales para presentar los ASTP y los seminarios prácticos de la OACI y define las funciones y responsabilidades del instructor y de los centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI. El programa se completó en julio de 2009, dando como resultado la recertificación de 145 instructores en seguridad de la aviación.

El curso de Gestión profesional AVSEC se elaboró en colaboración con la John Molson School of Business de la Universidad Concordia. El objetivo del programa es dotar al personal de gestión de seguridad de la aviación de nuevas competencias de gestión y una mejor comprensión de la aplicación del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300), y las normas y métodos recomendados del Anexo 17 al Convenio y del *Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita* (Doc 8973, de distribución limitada). Para noviembre de 2009, habían terminado con éxito este curso 227 participantes procedentes de 59 Estados.

Proyectos e iniciativas de cooperación técnica

Dos proyectos regionales y ocho 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.

En el marco del Programa de cooperación técnica, la OACI contrató a 15 expertos internacionales en seguridad de la aviación para prestar asistencia en la revisión y elaboración de programas nacionales de seguridad de la aviación, programas de seguridad de aeropuerto y reglamentos de seguridad de la aviación; proporcionar instrucción en clase y en el empleo a inspectores e instructores de seguridad de la aviación locales; y ayudar en la implantación de sistemas de documentos de viaje de lectura mecánica y equipos de seguridad de la aviación.

Se ofrecieron becas de instrucción en materia de seguridad de la carga y aeroportuaria a ocho inspectores y jefes de seguridad de la aviación, mientras que 23 participantes asistieron a seminarios teóricos y prácticos sobre asuntos relacionados con la seguridad de la aviación.

La ejecución del proyecto de Programa cooperativo de seguridad de la aviación (CASP) en la Región Asia y Pacífico continuó con la participación de 24 Estados. El objetivo último del CASP es el establecimiento de una estructura regional que promueva la cooperación y coordinación en materia de seguridad de la aviación

y aliente el intercambio de información entre autoridades de seguridad de la aviación, así como una mayor armonización de las medidas de seguridad de la aviación y la instrucción del personal. El proyecto, que representa una solución eficaz con 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 de los SARPS de la OACI por parte de los Estados participantes y sus aeropuertos internacionales. El proyecto COSCAP en los Estados del Golfo incluyó un componente de seguridad de la aviación que consistió en la contratación de un experto en seguridad.

Las principales compras en materia de seguridad consistieron en sistemas de rayos X para inspección del equipaje y equipo para aeropuertos. La instrucción correspondiente, impartida por los proveedores de equipos, benefició a 160 miembros del personal nacional de dos Estados.

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

El año 2009 fue fundamental para la Organización en el ejercicio decisivo de su liderazgo mundial en las cuestiones del medio ambiente, particularmente la de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el cambio climático.

Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático

En 2007, el 36º período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que formara un Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) para que elaborara y presentara al Consejo un enérgico Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático, de la OACI, con el apoyo técnico del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la Organización. El Programa de acción debía examinarse oportunamente, teniendo en cuenta la 15ª reunión de la Conferencia de las Partes (COP 15) de la CMNUCC en diciembre de 2009.

El GIACC, creado en enero de 2008, está integrado por 15 altos funcionarios de gobierno que representan a todas las regiones de la OACI, con la participación equitativa de los países en desarrollo y desarrollados. El GIACC debía basarse en el consenso y reflejar la visión compartida y la voluntad de todos los Estados miembros.

Después de la tercera y cuarta reuniones del GIACC, en febrero y mayo de 2009 respectivamente, el Programa de acción fue presentado en junio y posteriormente el Consejo lo aceptó plenamente como un avance positivo para limitar o reducir las repercusiones de la aviación en el clima.

La Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático se celebró del 7 al 9 de octubre para examinar el Programa de acción, reiterando la firme decisión de los Estados miembros de que la OACI ejerza el liderazgo en materia de aviación y cambio climático. La Reunión aprobó una Declaración y Recomendaciones respecto a la futura labor de la OACI y pidió que los resultados de la misma sirvieran como base para la información presentada por la OACI a la reunión COP 15.

Las Conclusiones de la Reunión de alto nivel incluyen el objetivo de lograr una mejora anual mundial de 2% en el rendimiento del combustible hasta 2050 y continuar la labor sobre las metas a mediano y largo plazo, incluido el examen de la viabilidad de metas más ambiciosas, lo que abarca el crecimiento neutro en carbono y la reducción de las emisiones, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los países en desarrollo y el crecimiento sostenible de la industria. Tales mejoras en el rendimiento del

combustible u otras metas a las que se aspira para reducir las emisiones no atribuirían compromisos concretos a cada uno de los Estados.

La Reunión estuvo de acuerdo respecto a la elaboración de una norma mundial sobre el CO₂ para las aeronaves; un marco para medidas basadas en criterios de mercado en la aviación internacional; y medidas para facilitar el acceso de los Estados en desarrollo a los recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad.

La Declaración y las Recomendaciones reflejan la voluntad colectiva de los Estados miembros de actuar de un modo sistemático y en cooperación para abordar las cuestiones de la aviación internacional y el cambio climático. En noviembre, el Consejo aceptó plenamente los resultados de la Reunión de alto nivel, incluidas la Declaración y las Recomendaciones, y decidió sobre otras medidas para que se consideren en el 37º período de sesiones de la Asamblea y posteriormente.

Seminario práctico y Conferencia de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF)

Varias reuniones importantes trataron de los combustibles alternativos para la aviación. Un seminario práctico sobre el asunto, celebrado del 10 al 12 de febrero, determinó claramente que los combustibles alternativos serían un componente clave de toda estrategia a largo plazo para reducir considerablemente las emisiones de CO₂ procedentes de la aviación.

El seminario práctico formó parte de los preparativos para la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF), de la que el Gobierno del Brasil fue anfitrión, celebrada en Río de Janeiro del 16 al 19 de noviembre. La CAAF adoptó un marco mundial para el desarrollo y aplicación de combustibles alternativos para la aviación en todo el mundo. Este documento dinámico, basado en la web, servirá como plataforma mundial para compartir información, mejores prácticas e iniciativas futuras de los Estados miembros de la OACI y la industria del transporte aéreo, y estará en el sitio web de la OACI.

La CAAF adoptó también una Declaración y las correspondientes Recomendaciones para presentarlas en la COP 15 y en el 37º período de sesiones de la Asamblea. En una de las Recomendaciones se pide que la OACI organice una reunión de Estados, instituciones financieras, productores de combustibles, productores de materias primas, fabricantes de aeronaves y explotadores a fin de considerar las cuestiones críticas de costos y financiamiento de proyectos de infraestructura dedicados a los combustibles alternativos para la aviación e incentivos para superar los primeros obstáculos del mercado.

Cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas

En diciembre de 2007, la COP 13 presentó la “Hoja de ruta de Bali”, un programa completo para hacer posible la elaboración de un acuerdo futuro sobre

el cambio climático. La OACI y la CMNUCC habían establecido dos corrientes de actividad paralelas, que culminarían en diciembre de 2009. Por consiguiente, la OACI aseguró la coordinación de sus actividades con las de la CMNUCC.

En 2009, en cada una de las reuniones de la CMNUCC, la OACI presentó información, verbal y escrita, sobre las actividades de la OACI relacionadas con la cuantificación, mitigación y políticas respecto a las emisiones procedentes de la aviación internacional, e informó a la CMNUCC de los retos que presenta la recopilación de datos sobre emisiones de la aviación internacional. Los resultados de la Reunión de alto nivel y de la CAAF se presentaron a la COP 15 en Copenhague, como aporte de información para un marco mundial relativo a la cuestión de las emisiones de GEI procedentes de la aviación internacional.

Esencialmente, bajo el liderazgo de la OACI la aviación produjo el primer y único, en esa fecha, acuerdo mundialmente armonizado desde un sector para abordar el cambio climático. El hecho de que lamentablemente en Copenhague no se llegara a un acuerdo internacional sobre combustibles para la aviación y el uso marítimo hizo que la postura unificada de la aviación sea aún más importante.

Además, la OACI continuó cooperando muy de cerca con otros organismos de las Naciones Unidas tales como el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), la Organización Marítima Internacional (OMI) y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) en la evaluación de los efectos de la aviación en el medio ambiente y la formulación de políticas.

El IPCC inició la preparación de su quinto informe de evaluación que habrá de completarse en 2014, y la OACI trabajó con el grupo para ayudar a la comprensión científica de las repercusiones de las emisiones de la aviación en el clima mundial, incluidos los efectos de las emisiones de la aviación que no son de CO₂ y la evaluación del ciclo de vida sobre el uso de combustibles alternativos para la aviación.

El Comité de protección del medio marino de la OMI continuó su labor sobre un conjunto de medidas técnicas, operacionales y basadas en criterios de mercado para reducir las emisiones procedentes del transporte marítimo internacional y la OACI continuó intercambiando información y examinando estrategias con la OMI para explorar sinergias entre estos sectores del transporte internacional.

Además, el Secretario General de las Naciones Unidas convocó una conferencia Cumbre sobre el Cambio Climático en septiembre de 2009, la reunión más grande de líderes políticos para discutir el cambio climático, como preparativo para la COP 15. El Secretario General de la OACI asistió a dicha conferencia y se reunió con el Secretario General de las Naciones Unidas así como con los principales funcionarios de la CMNUCC, el PNUMA, la OMI y la OMM.

Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP)

En 2009, el CAEP concentró sus energías en los preparativos para su octava reunión (CAEP/8), prevista por el Consejo para que se celebrara del 1 al 12 de febrero de 2010 y cuyo orden del día incluía:

1. Evaluación de las repercusiones presentes y futuras relacionadas con el ruido y las emisiones de las aeronaves;
2. Propuestas técnicas relativas a las emisiones de los motores de las aeronaves;
3. Medidas basadas en criterios de mercado relativas a las emisiones de los motores de las aeronaves;
4. Propuestas relacionadas con el ruido de las aeronaves; y
5. Labor futura del CAEP.

Emisiones de los motores de las aeronaves

El CAEP siguió estudiando las opciones para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación, concentrándose en medidas técnicas, operacionales y basadas en criterios de mercado. Además, continuó avanzando en la tarea de establecer objetivos a mediano y largo plazo con respecto al NO_x y al consumo de combustible relacionado con el desarrollo tecnológico de células y motores de aeronaves, así como los objetivos relacionados con medidas operacionales tales como el mejoramiento de la gestión del tránsito aéreo.

El CAEP continuó su labor técnica sobre medidas de mitigación para reducir las emisiones de la aviación, que incluyen el aumento de la rigurosidad de las normas actuales sobre emisiones de NO_x y la elaboración de una norma mundial sobre el CO₂ para las aeronaves.

A partir de la orientación de la OACI sobre *Oportunidades operacionales para minimizar el consumo de combustible y reducir las emisiones* (Circular 303), que identifica y examina diversas oportunidades técnicas y operacionales para minimizar el consumo de combustible y, por consiguiente, las emisiones de CO₂ en las operaciones de la aviación civil, el CAEP trabajó sobre nuevos textos de orientación que se someterán a la aprobación de la reunión CAEP/8.

Respecto a las medidas basadas en criterios de mercado para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación, el CAEP continuó estudiando los vínculos de los sistemas abiertos del comercio de derechos de emisión relacionados con la aviación, poniendo énfasis en la armonización de las características y los procesos a fin de facilitar los vínculos entre los diversos planes para la creación de un plan mundial. El CAEP también preparó un estudio sobre las posibilidades de las medidas para contrarrestar las emisiones de carbono a fin de mitigar los

efectos de la aviación en el cambio climático, reconociendo las posibilidades de aplicación a corto plazo. Ambos estudios se presentarán a la reunión CAEP/8 para su aprobación.

Ruido de las aeronaves

Un acontecimiento clave en las actividades del CAEP fue la publicación del nuevo *Manual técnico-ambiental* (Doc 9501) Volumen I, *Procedimientos de homologación acústica de las aeronaves*. Este manual se revisó a fondo a fin de consolidar todos los cambios acumulados durante años y alinear su estructura con el Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volumen I — *Ruido de las aeronaves*. También se trataron varios aspectos relacionados con la terminología aplicable en el Anexo 16, Volumen I, a fin de asegurar un proceso uniforme en todos los Estados.

El CAEP continuó estudiando las opciones para limitar o reducir el número de personas expuestas a un ruido considerable de las aeronaves, concentrándose en las opciones técnicas y operacionales. El Grupo de trabajo técnico sobre el ruido preparó un informe sobre la tecnología más moderna respecto al ruido de las aeronaves. El mismo contiene un examen y análisis de los niveles de homologación acústica para aviones de reacción subsónicos y aviones propulsados por hélice pesados. Un grupo de expertos independientes estableció objetivos a mediano (2018) y largo (2028) plazo para reducir el ruido por medio de nuevas tecnologías para las aeronaves y los motores. Estas metas se presentarán a la reunión CAEP/8 para su aprobación y la OACI publicará el informe detallado. En cuanto a los dos estudios mencionados, ambos serán información clave cuando se consideren los escenarios para reducción del ruido en el ciclo siguiente del CAEP.

Se completó un estudio sobre las repercusiones que la prohibición de los vuelos durante ciertas horas en una región de origen o destino puede tener para el medio ambiente en otras regiones. El estudio se concentró en la cuestión del ruido durante la noche con estudios de casos de pares de ciudades entre Europa y Sudáfrica y la India. El análisis se basó en datos de vuelo recientes del estudio sobre aeropuertos y vuelos directos hacia y desde ciudades europeas con prohibición de vuelos durante ciertas horas o restricciones a los vuelos nocturnos. Se espera que la reunión CAEP/8 considere las conclusiones del estudio y la orientación de la labor futura a este respecto.

El CAEP continuó trabajando sobre la medición de los beneficios de las medidas operacionales con respecto al ruido, tales como procedimientos de salida para atenuación del ruido y operaciones en descenso continuo. Continúa la coordinación de los estudios con los grupos de expertos de la OACI dedicados a la seguridad operacional y la capacidad.

Datos y modelos

Como respuesta a la necesidad de tendencias mundiales respecto al medio ambiente, el Equipo especial de elaboración de modelos y bases de datos (MODTF) del CAEP evaluó 13 modelos y 12 bases de datos en materia de ruido, calidad del aire local, emisiones de gases de efecto invernadero y aspectos económicos de los mismos.

El MODTF calculó las tendencias mundiales para 2006, 2016, 2026 y 2036 según varios escenarios y una gama de mejoras tecnológicas y operacionales que comprende lo siguiente: 1) tendencias respecto al ruido presentadas en términos de la población expuesta al ruido; 2) tendencias respecto al NO_x y materia particulada (PM) para menos de 3 000 ft por encima de la altitud del aeropuerto; 3) tendencias respecto al NO_x por encima de 3 000 ft; y 4) tendencias de consumo de combustible y eficiencia de combustible para el vuelo completo.

Gracias al uso de datos comunes para cada uno de los modelos, fue posible evaluar los efectos del ruido, la calidad del aire local y las emisiones de gases de efecto invernadero de un modo armonizado, lo que constituye un primer paso hacia la comprensión de las interdependencias de esos efectos en el medio ambiente.

Calculadora de carbono de la OACI

En junio de 2008, la OACI presentó en su sitio web una Calculadora de carbono imparcial, fácil de usar y sometida a revisión independiente que estima las emisiones de CO₂ provenientes de los viajes por avión para usarla en los programas de compensación. La metodología aplica los mejores datos de la industria disponibles para el público a fin de explicar varios factores, tales como tipos de aeronaves, datos específicos de las rutas, coeficiente de ocupación-pasajeros y carga transportada.

En abril de 2009, la Calculadora de carbono de la OACI fue adoptada por las Naciones Unidas en apoyo de su iniciativa de Clima Neutro, que insta a los organismos y dependencias del sistema de las Naciones Unidas a determinar sus respectivos totales de emisiones de carbono. La OACI proporcionó instrucción a más de 40 organizaciones del sistema de las Naciones Unidas para el uso de la calculadora. La Organización también colaboró con el Grupo de gestión ambiental (EMG) del PNUMA sobre el proyecto de neutralidad climática y la Calculadora de carbono.

Durante la reunión del EMG celebrada en septiembre de 2009, se convino en que la OACI, el PNUMA y el IPCC continuarían trabajando sobre la cuestión de explicar los efectos de las emisiones de gases de efecto invernadero, que no son CO₂, procedentes de la aviación.

La OACI continuará mejorando la calculadora mediante la actualización de la metodología y el uso de nuevas fuentes de datos a medida que estén

disponibles para el público, a fin de perfeccionar aún más su instrumento oficial mundialmente reconocido.

Inventario de carbono de la OACI

El coordinador de las actividades sobre neutralidad climática de la OACI calculó la huella de carbono de la Secretaría de la OACI utilizando la calculadora de GEI de las Naciones Unidas, del PNUMA, y la Calculadora de emisiones de carbono de la OACI. El análisis preliminar, tomando 2008 como año base, indica que la huella es de aproximadamente 5 000 toneladas métricas de dióxido de carbono. Los dos principales contribuyentes a este total fueron las emisiones debidas a viajes por avión (45%) y las emisiones de la electricidad adquirida (36%).

Actividades de divulgación e información al público

La OACI preparó un logotipo con el lema “Actuar a escala mundial” así como material de promoción que incluye un vídeo, carteles y folletos para exponer las medidas y los logros de la OACI en materia del medio ambiente y el cambio climático.

Contribuciones voluntarias y dotación de personal

Francia e Italia continuaron prestando apoyo con personal profesional de categoría inicial.

Proyectos e iniciativas de cooperación técnica

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

Se contrataron dos expertos internacionales para prestar apoyo a una administración de aviación civil y a un aeropuerto internacional en las actividades de evaluación y mejoramiento de la planificación para el medio ambiente y de examen del plan de gestión de la fauna y del régimen de inspección.

Se impartió en el país instrucción sobre gestión de la calidad y del medio ambiente a 11 miembros del personal nacional de un Estado.

Se adquirió, para un Estado, equipo relacionado con el peligro aviario.

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

La importancia de la eficiencia de las operaciones de la aviación se percibe ahora más que nunca. El crecimiento previsto del tráfico y la necesidad de reducir las repercusiones del sector del transporte aéreo en el medio ambiente hacen que cada mejora lograda respecto a la eficiencia sea una contribución para bien del sector de la aviación y de la comunidad mundial. En 2009, se produjeron acontecimientos importantes que contribuyeron a aumentar aún más la eficiencia.

Sistema de seguimiento de la aplicación de los planes de vuelo (FITS)

La aprobación, en 2009, de la Enmienda 1 de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) introdujo el nuevo formulario de plan de vuelo de la OACI, que surtirá efecto a partir del 15 de noviembre de 2012. El objetivo es satisfacer las necesidades de las aeronaves con capacidades avanzadas y la evolución de los requisitos de los sistemas automatizados ATM.

La transición al nuevo formulario de plan de vuelo, con los correspondientes requisitos, podría crear retos para los Estados y las organizaciones que participan en el procesamiento de los planes de vuelo. La OACI ha preparado textos de orientación en la forma de una comunicación a los Estados para ayudar a los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y a los usuarios del espacio aéreo a fin de que logren con éxito una transición mundial coordinada para la fecha de aplicación. La OACI elaboró FITS (<http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>) para que complemente la información proporcionada por los ANSP y sirva como referencia a los usuarios del espacio aéreo a seguir de cerca los planes de transición de los Estados y el estado de aplicación de la Enmienda 1 de los PANS-ATM en diferentes Estados y regiones de información de vuelo (FIR).

Cooperación cívico-militar

Del 19 al 21 de octubre de 2009, tuvo lugar en Montreal el Foro mundial de gestión del tránsito aéreo sobre la cooperación cívico-militar, para promover entre los usuarios civiles y militares del espacio aéreo la conciencia de que es necesario mejorar la cooperación y coordinación. El objetivo es lograr el uso óptimo del espacio aéreo por todos los usuarios y cumplir efectivamente los requisitos operacionales aplicables al transporte aéreo, la defensa nacional y la conservación del medio ambiente. El Foro fue organizado en asociación con las principales partes interesadas, entre las que se incluyen la Air Traffic Control Association (ATCA), la Organización de servicios de navegación aérea civil

(CANSO), la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y Unmanned Vehicle Systems (UVS) International.

De la reunión surgió un claro consenso de que la comunidad de la aviación, civil y militar, necesita y desea trabajar conjuntamente para avanzar hacia un contexto de cooperación y colaboración basado en el cumplimiento de los compromisos asumidos y la confianza. Se trazó un plan de acción en el que la OACI desempeñaría una función clave como plataforma internacional para el debate y el progreso respecto a asuntos de cooperación cívico-militar. El plan incluiría la elaboración de un manual de la OACI sobre la materia, planteando la cuestión en el 37º período de sesiones de la Asamblea y promoviendo la cooperación cívico-militar en las regiones mediante los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). Además, todas las partes trabajarían juntas en cuestiones de seguridad ATM. Finalmente, el Foro convino en que la OACI debería organizar oportunamente una segunda reunión mundial para medir el progreso realizado en la cooperación cívico-militar.

Estelas turbulentas

Se creó el Grupo de estudio sobre estelas turbulentas (WTSG) para, entre otras cosas, ayudar a la Secretaría a actualizar las disposiciones de los PANS-ATM (Doc 4444) sobre las mínimas de separación por estela turbulenta y las categorías de aeronaves, y a evaluar la labor futura en otras áreas relacionadas con las estelas turbulentas.

Implantación de la navegación basada en la performance (PBN)

Todas las regiones de la OACI completaron sus planes regionales para la implantación de la navegación basada en la performance y comenzaron a ejecutarlos. Se han realizado preparativos para facilitar la implantación de la PBN por medio de las actividades combinadas del Programa PBN de la OACI, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Grupo regional Sudamérica de planificación y ejecución, el Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) de Asia y el Equipo PBN mundial. Dichas actividades incluyen la elaboración de textos de orientación de la OACI para aprobaciones operacionales PBN y una serie de seminarios prácticos basados en dichos textos que se realizarán durante los dos años próximos. Estos seminarios se coordinarán con seminarios sobre el espacio aéreo PBN que están preparando la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) y visitas de ejecución Go Team preparadas y coordinadas por la IATA y el Equipo PBN mundial.

Actividades del Grupo de acción táctica (TAG) AFI

El grupo TAG AFI inició oficialmente sus actividades en 2009 después de recibir el respaldo de la Reunión especial AFI RAN, en noviembre de 2008. El TAG realizó 13 teleconferencias en total, que sirvieron para examinar errores operacionales y desviaciones en el espacio aéreo africano por encima del nivel de vuelo 280. Se examinaron los problemas identificados y se asignaron medidas de seguimiento. Se observó una muy buena tasa de respuestas de la mayoría de los Estados AFI a las preguntas del TAG.

Hasta ahora, las actividades del TAG en materia de seguimiento y mantenimiento de la base de datos las han llevado a cabo voluntarios que participaron en las teleconferencias. Se están estudiando planes para obtener fondos y una solución más permanente en la forma de soporte lógico para teleconferencias por Internet así como una persona dedicada a las actividades de seguimiento del TAG entre las teleconferencias.

Next Generation (NextGen)/Programa de Investigación ATM en el marco del cielo único europeo (SESAR)

En octubre, la OACI patrocinó la primera de una serie de mesas redondas sobre normas, con el propósito de trabajar con EUROCONTROL, la FAA y organismos internacionales de normalización para elaborar un programa que responda a las necesidades de normalización de los programas NextGen y SESAR, asegurando al mismo tiempo la armonización mundial de las normas. Asistieron a la reunión representantes de Aeronautical Radio Inc. (ARINC), la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), la Organización europea para el equipamiento de la aviación civil (EUROCAE), EUROCONTROL, el Instituto Europeo de Normas de Telecomunicaciones (ETSI), la FAA, la Comisión radiotécnica aeronáutica (RTCA) Inc., la Sociedad de Ingenieros Automotrices (SAE) Intl., y la empresa común SESAR.

Durante la reunión, se convino en que a fin de responder a las necesidades de normalización, era indispensable lo siguiente: mejor coordinación; comprensión común de las normas obligatorias, tanto en general como en apoyo de los nuevos sistemas de aviación; y métodos para salvar las divisiones que puedan surgir. La reunión produjo un mecanismo para lograr todos esos objetivos; además, identificó 20 áreas clave para las que sería necesario elaborar normas y preparó un calendario preliminar para la primera de esas áreas, es decir, operaciones que usan trayectorias 4D. Eso supone la participación de los organismos internacionales de normalización y que la OACI asuma una función de coordinación.

Gestión y actualización de la información sobre direcciones del sistema de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (AMHS)

La transición de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN), que envejece, al AMHS comenzó. Se ha comunicado a los Estados

(comunicación AN 7/49.1-09/34) que, a corto y mediano plazo, la OACI utilizará el Centro europeo de gestión de la transmisión de mensajes ATS (AMC), proporcionado por EUROCONTROL, para coordinar la atribución y gestión de direcciones AMHS. La información sobre direcciones del AMC se presentará en el sitio web del Grupo de expertos sobre comunicaciones aeronáuticas.

Sistemas de navegación

Se realizó un examen exhaustivo de las normas y métodos recomendados (SARPS) sobre radioayudas para la navegación tradicionales a fin de enmendar las disposiciones obsoletas o ambiguas y alinearlas con los requisitos vigentes y las mejores prácticas. Esto dio como resultado la Enmienda 84 del Anexo 10 — *Telecomunicaciones aeronáuticas*, aplicable a partir del 19 de noviembre de 2009.

También está en curso otra enmienda del Anexo 10, que permite la introducción de operaciones de aproximación y aterrizaje de Categoría I con apoyo del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) en áreas amplias sin radioayudas terrestres para la navegación adicionales. La aplicación de la enmienda propuesta aportará beneficios importantes para la seguridad y eficiencia de las operaciones, tanto a corto plazo, en algunas zonas con servicios del sistema de aumentación basado en satélites (SBAS), como a largo plazo, a escala mundial, cuando otras constelaciones de satélites estén disponibles.

Espectro de radiofrecuencias — Postura de la OACI para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (2012) (CMR-2012) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT)

La postura de la OACI para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (2012) (CMR-2012) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) fue aprobada por el Consejo de la OACI en junio y difundida a todos los Estados. De conformidad con la Resolución A36-25 de la Asamblea (*Apoyo a la política de la OACI en asuntos del espectro de radiofrecuencias*), la OACI insta a los Estados y a las organizaciones internacionales a que apoyen firmemente la postura de la OACI en la CMR-2012, así como en las actividades regionales e internacionales realizadas como preparativos para la Conferencia.

El continuo aumento de los movimientos de tránsito aéreo, así como la necesidad de aplicaciones nuevas y emergentes, tales como sistemas de aeronaves no tripuladas, imponen cada vez más exigencias a los mecanismos de reglamentación de la aviación y de gestión del tránsito aéreo, que resultan en más requisitos para la asignación de frecuencias y la atribución del espectro.

Si bien estos requisitos pueden satisfacerse en cierta medida, por medio de más eficiencia espectral de los nuevos sistemas de radio, es inevitable que se deba aumentar el número de frecuencias asignadas o atribuir una parte adicional al

espectro aeronáutico para satisfacer la demanda. Sin embargo, esta tendencia no es única de la aviación. La aviación debe competir con varias otras industrias que procuran activamente ampliar la parte del espectro disponible para ellas, creando cada vez más presión sobre el espectro atribuido para seguridad operacional y regularidad de los vuelos y respecto al peligro de interferencia con los servicios que lo usan.

Conciencia de la situación

En materia de conciencia de la situación hubo varios logros: se completaron normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación para sistemas de multilateración (MLAT), ofreciendo una solución de alternativa y eficaz con relación al costo para la vigilancia del tránsito aéreo; también se completó un primer conjunto de disposiciones que permiten la elaboración armoniosa de aplicaciones de vigilancia de a bordo [basadas en la vigilancia dependiente automática — radiodifusión (ADS-B IN)]; se elaboró una propuesta de enmienda para los SARPS del sistema anticolidión de a bordo (ACAS) a fin de aumentar la eficacia por medio de una lógica anticolidión perfeccionada; y se completó para su publicación un nuevo manual titulado *Manual de vigilancia aeronáutica* (Doc 9924), en el que se consolida el texto vigente y actualizado de dos manuales con textos de orientación sobre varias técnicas de vigilancia nuevas y temas conexos.

Meteorología aeronáutica

Se llevó a cabo con éxito un proyecto experimental en coordinación con la Organización Meteorológica Mundial (OMM) para el intercambio de información meteorológica (MET) aeronáutica en código XML. Este es un hito importante para la implantación del “modelo de intercambio de información meteorológica”, que se basa en el XML y es parte de los programas NextGen/SESAR.

Las modificaciones en las disposiciones MET, que se prevé resultarán en importantes economías de costos, se elaboraron para habilitar: el uso de sistemas de observación totalmente automáticos (sin intervención humana) en los aeródromos internacionales; la eliminación de informes meteorológicos orales ordinarios que se usan desde el decenio de 1940, dado el aumento explosivo de los informes automáticos; y el uso, a título de ensayo, de modernos pronósticos en ruta mundiales totalmente automatizados para tormentas, turbulencia y engelamiento, para reemplazar eventualmente los pronósticos humanos, que son muy costosos.

Gestión de la información aeronáutica (AIM)

Durante el año, las actividades se concentraron en la transición de la provisión de información aeronáutica impresa al uso del intercambio de datos digitales [de servicios de información aeronáutica (AIS) a AIM]. Esta importante tarea se

llevará a cabo durante los 10 próximos años. Los primeros pasos incluyen el refuerzo de las disposiciones relativas a la gestión de la calidad, un elemento habilitante para el entorno del futuro, y la introducción de disposiciones que permiten el uso de información aeronáutica digital paralelamente con productos impresos.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

Hubo 43 proyectos nacionales y ocho proyectos regionales de cooperación técnica relacionados con la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo.

Se contrataron 193 expertos internacionales para proporcionar asesoramiento sobre diversas materias, que incluyen sistemas mundiales de navegación por satélite; radares y ayudas para la navegación; equipo de apoyo en tierra; aeródromos (arquitectura, ingeniería y obras civiles), rutas aéreas y ayudas terrestres; comunicaciones; gestión del tránsito aéreo; meteorología aeronáutica; planificación, construcción y explotación de aeropuertos; ingeniería aeroportuaria; privatización de aeropuertos y sistemas de navegación aérea, búsqueda y salvamento, y aspectos económicos del transporte aéreo.

Se otorgaron becas de instrucción a 231 nacionales en materia de servicios de información aeronáutica, servicios de meteorología aeronáutica, gestión del tránsito aéreo, transporte aéreo, búsqueda y salvamento, comunicaciones aeronáuticas, mantenimiento de ayudas para la navegación e ingeniería de aeropuertos y mantenimiento. Se impartió instrucción a grupos en el país por medio de seminarios en algunas de estas materias. Además, 329 nacionales recibieron en su país instrucción impartida por expertos de la OACI.

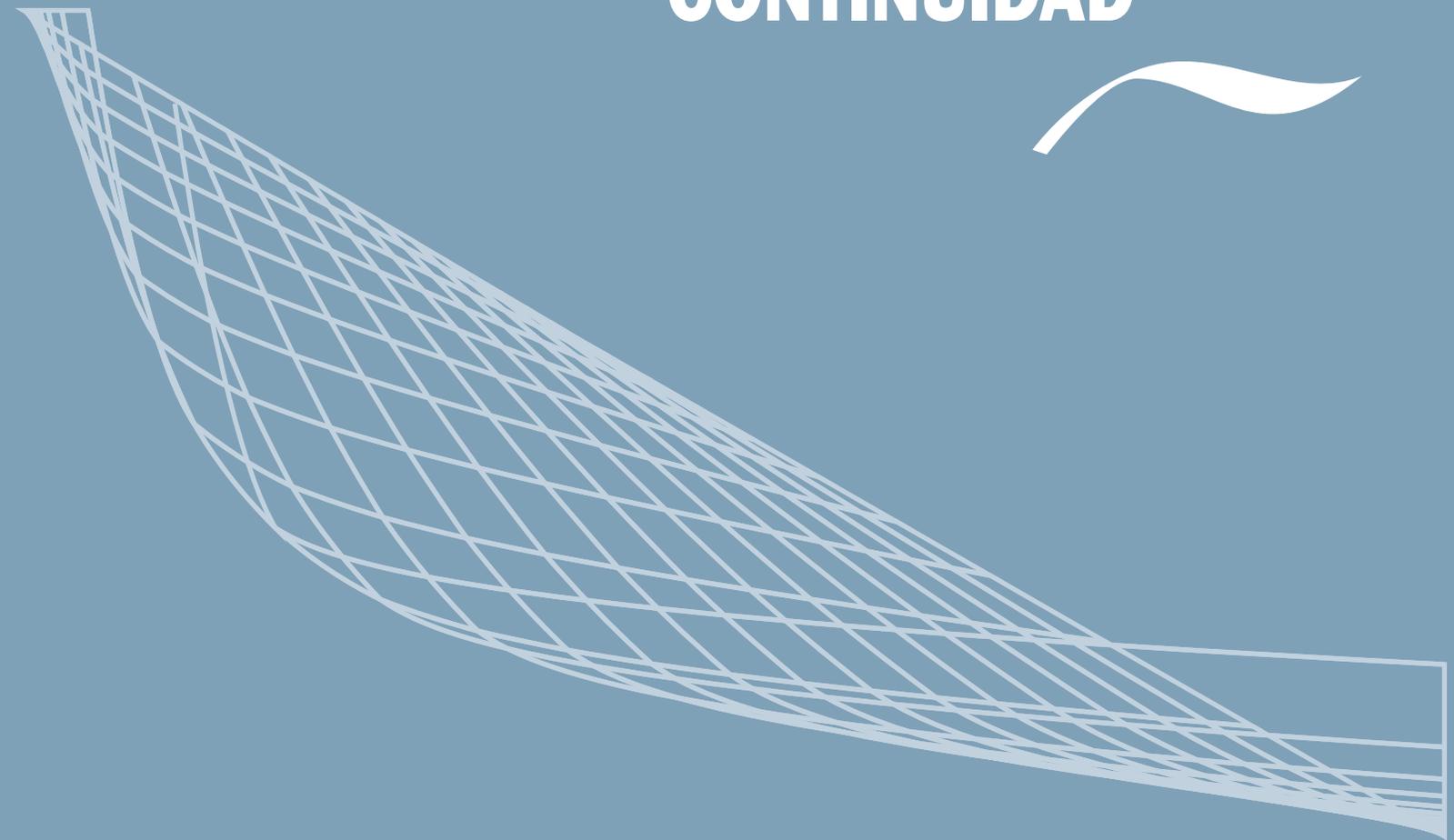
La instrucción relativa a la planificación, construcción o modernización de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea se llevó a cabo dentro del componente de adquisiciones de los proyectos. El equipo y los servicios adquiridos fueron equipo de apoyo en tierra para aeródromos, tales como sistemas de manipulación del equipaje y sistemas de televisión en circuito cerrado (CCTV). Otras adquisiciones incluyeron ayudas para la navegación, sistemas de comunicaciones, sistemas de vigilancia, sistemas de gestión del tránsito aéreo y equipo meteorológico, así como obras civiles relacionadas con la construcción de edificios de terminales de aeropuertos, equipo y servicios, instrumentos de aeronave, servicios de inspección y revisión, y una barrera para el perímetro de un aeródromo. Se impartió la instrucción correspondiente a estos equipos y servicios, que incluía mantenimiento, e instrucción en la fábrica y en el puesto de trabajo, a 119 nacionales de diversas regiones.

En la Región del Caribe y Sudamérica se ejecutaron proyectos regionales que apuntaban a la modernización de los sistemas de navegación aérea para la transición a un entorno CNS/ATM moderno, incluida la gestión de una red digital de sistemas de telecomunicaciones. Estos proyectos resultaron eficaces para promover la cooperación y coordinación interregional y asegurar el cumplimiento del Plan mundial, los planes regionales de navegación aérea y los SARPS de

la OACI aplicables. Esto supuso la adquisición de equipo, la provisión de expertos y de capacitación especializada para el personal técnico y operacional en materia de navegación aérea.

En la Región África se ejecutó con la participación de nueve Estados un proyecto regional destinado a detectar deficiencias en materia de meteorología aeronáutica y proponer medidas correctivas, como seguimiento a una recomendación del Grupo regional AFI de planificación y ejecución (APIRG). Además, en 2009, se completó un acuerdo de cooperación entre ocho Estados del Pacífico meridional para el desarrollo de servicios meteorológicos sostenibles, llevado a cabo en consulta con la Organización Meteorológica Mundial (OMM).

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

Medidas para hacer frente al virus de la gripe por A (H1N1)

Durante 2009, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró la primera pandemia en más de 40 años, causada por la propagación entre grupos humanos del virus de la gripe por A (H1N1). Si bien la OMS aconsejó que no se impusieran restricciones a los viajes como resultado del brote de gripe, algunos Estados restringieron los viajes hacia y desde las zonas más afectadas. Como respuesta, el 19 de mayo el Consejo de la OACI adoptó una declaración en la que se destaca que las medidas relacionadas con la aviación adoptadas por los Estados miembros deberían ser proporcionadas, apropiadas, no discriminatorias y limitadas a tener en cuenta los riesgos en materia de salud.

Cuando se produjo el brote de gripe, un ajuste de las prioridades permitió a la OACI intensificar su labor en colaboración con la OMS y otros socios de la industria para asegurarse de que todos los textos de orientación estuvieran actualizados con información pertinente respecto a la situación de emergencia sanitaria. Algunos documentos se publicaron antes de la fecha prevista, y la difusión periódica de noticias actualizadas, boletines electrónicos y entrevistas en los medios de comunicación permitió mantener informados a los interesados del sector de la aviación y al público respecto a las medidas de la OACI y las de sus asociados en ese sentido.

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

A medida que disminuía la intensidad del interés sobre la pandemia, la atención se dirigió y concentró en el proyecto CAPSCA, una iniciativa conjunta de la Dirección de navegación aérea y la Dirección de cooperación técnica, que comenzó en 2006 financiada parcialmente por los Estados, y en mayor medida por tres subvenciones del Fondo Central para la Acción contra la Gripe, de las Naciones Unidas, administradas por el PNUD. Durante el año, el CAPSCA realizó reuniones de gestión y técnicas relacionadas con el estado de preparación para responder a la pandemia en las tres regiones en que funciona el proyecto: Asia/Pacífico, África y Las Américas.

El proyecto CAPSCA provee instrucción para los funcionarios locales, evaluaciones de los aeropuertos internacionales (cuyas conclusiones se emplean para destacar los aspectos en que los Estados pueden mejorar sus planes de preparación) e implantación de un enfoque regional e internacional armonizado para la planificación de la preparación en el sector de la aviación. Se alienta a los Estados de las tres regiones mencionadas antes que aún no formen

parte del CAPSCA a que lo hagan y participen en su labor permanente de desarrollo.

Normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación

En 2009 entraron en vigor varios SARPS para hacer frente a enfermedades transmisibles en el sector de la aviación. En el Anexo 6 (*Operación de aeronaves*), se efectuaron modificaciones respecto a los suministros médicos de a bordo recomendados y se hicieron ajustes en los Anexos 11 (*Servicios de tránsito aéreo*) y 14 (*Aeródromos*) de modo que las emergencias sanitarias ahora están incluidas como elementos que deben tratarse en los planes de emergencia. Los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) ahora contienen procedimientos de comunicaciones detallados para los pilotos al mando, que deben notificar a la autoridad sanitaria del lugar de destino los casos en que se sospeche la existencia a bordo de una enfermedad transmisible. Estas modificaciones siguen y apoyan a varias enmiendas al Anexo 9 (*Facilitación*) efectuadas en 2007. La OACI también pone a disposición de los Estados textos de orientación al respecto.

Proyectos e iniciativas de cooperación técnica

La continuidad de las operaciones aéreas recibió apoyo con la ejecución de 12 proyectos regionales y 37 proyectos nacionales.

Los 70 expertos internacionales contratados proporcionaron asistencia a las administraciones de aviación civil para determinar las necesidades en materia de instrucción y tecnología para la instrucción. Ello incluía la preparación y ejecución de proyectos TRAINAIR; la elaboración de procedimientos y textos de orientación; la instrucción en prevención de la propagación de enfermedades transmisibles; y el suministro de instrucción relativa al idioma de la aviación.

Las becas de instrucción para 19 miembros del personal nacional se concentraron en gestión de la aviación civil general, gestión de los recursos de tripulación, enseñanza del idioma para la aviación y tecnologías de instrucción. La instrucción en el país para 417 nacionales la llevaron a cabo expertos de la OACI, en particular en materia de salud pública y planificación de emergencia.

El equipo y los servicios subcontratados incluían sistemas de laboratorio de idiomas y equipo y servicios de tecnología de la información; e instrucción en calidad de servicios para 75 nacionales de un país.

A escala regional, el proyecto del Arreglo de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos (CAPSCA), que procura reducir el riesgo de propagación de la gripe aviaria y otras enfermedades transmisibles similares en grandes aeropuertos internacionales, actualmente se ejecuta en las Regiones Asia y Pacífico y África, con la participación de 10 y 9 países, respectivamente.

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

En la sexta sesión de su 188º período de sesiones el Consejo, al considerar la nota C-WP/13414 — Informe del 34º período de sesiones del Comité Jurídico, aprobó el siguiente 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.*

La Conferencia diplomática se celebró del 20 de abril al 2 de mayo de 2009 en la Sede de la OACI, en Montreal, y adoptó los textos de los siguientes Convenios:

- a) *Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves; y*
- b) *Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves.*

El *Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves* crea un Fondo internacional de la aviación civil para la indemnización por daños (Fondo internacional). La Conferencia adoptó también una resolución sobre la necesidad de emprender la labor preparatoria relativa al Fondo internacional, a fin de asegurar que esté en condiciones de funcionar para cuando entre en vigor el Convenio. En este sentido, la Conferencia decidió establecer, hasta que entre en vigor el Convenio, una Comisión preparatoria para el establecimiento del Fondo internacional. Del 8 al 10 de septiembre de 2009 la Comisión celebró en Montreal una reunión preliminar, y están previstas otras reuniones.

El Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves ha sido firmado por siete Estados. El Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves ha sido firmado por nueve Estados.

- 2) *Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales.*

El Comité Jurídico celebró su 34º período de sesiones del 9 al 17 de septiembre de 2009. El Comité consideró los dos proyectos de textos preparados por su Subcomité especial para enmendar el Convenio de La Haya de 1970 y el Convenio de Montreal de 1971. El Comité llegó a la conclusión de que los dos proyectos de textos, con las enmiendas

propuestas por el Comité Jurídico, están suficientemente elaborados para ser sometidos al Consejo y, en definitiva, a una conferencia diplomática para otras decisiones.

- 3) *Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluido el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), y los organismos multinacionales regionales.*

Del 7 al 9 de diciembre de 2009 se celebró en Brasilia (Brasil) una Conferencia diplomática patrocinada por la OACI. Participaron en la Conferencia diplomática ocho Estados sudamericanos. La Conferencia elaboró el texto del Acuerdo constitutivo para la implantación de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional. Al final de la Conferencia, Chile, Paraguay y Uruguay, firmaron el Acuerdo, que estará abierto para la firma de los Estados sudamericanos miembros de la OACI interesados en el Ministerio de Relaciones Exteriores del Brasil hasta el 30 de junio de 2010 y, posteriormente, en la Sede de la OACI hasta su entrada en vigor. La creación de esta organización internacional fortalecerá, a nivel regional, la implantación, gestión y consolidación de sistemas multinacionales relacionados con la navegación aérea y la seguridad operacional, particularmente los CNS/ATM. La Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores proporcionó las directrices para el desarrollo de la Conferencia diplomática, fundamentó los debates respecto a los criterios jurídicos de la Organización y proporcionó los elementos para la preparación de los instrumentos jurídicos redactados durante la Conferencia.

- 4) *Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico).*

En nombre del Consejo, en su carácter de Autoridad supervisora del Registro internacional, la Secretaría continuó siguiendo de cerca las operaciones del Registro para asegurarse de que funciona eficientemente y de conformidad con el Artículo 17 del Convenio de Ciudad del Cabo de 2001. El Consejo aprobó las modificaciones de las Normas y Procedimientos para el Registro internacional en su 186º período de sesiones y, en su 188º período de sesiones, aprobó la renovación del nombramiento del Registrador actual, Aviareto Ltd., por un segundo período de cinco años que se iniciará el 1 de marzo de 2011. En julio, el Consejo volvió a nombrar a los miembros de la Comisión de expertos de la Autoridad supervisora del Registro internacional (CESAIR) por otros tres años. La Comisión ahora está integrada por 12 miembros. En su cuarta reunión, en diciembre, la CESAIR recomendó los cambios propuestos por el Registrador para su aprobación por el Consejo.

5) *Examen de la cuestión de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional; y*

La Secretaría continuó adoptando las medidas administrativas necesarias para alentar la ratificación, elaborando y difundiendo conjuntos de documentación para la ratificación, promoviendo la ratificación en diversos foros, tales como reuniones y seminarios, y asegurando el énfasis en los asuntos de ratificación por parte del Presidente del Consejo y del Secretario General durante sus visitas a los Estados.

Se actualizó la Treaty Collection (Colección de tratados) de la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores en el sitio web de la OACI, que ahora contiene las listas actualizadas de las Partes en los tratados; la condición de cada Estado con respecto a los tratados; una tabla compuesta de las Partes en los tratados y la condición de cada Estado; un registro cronológico de las actividades de depositario; y conjuntos de material administrativo para ayudar a los Estados a pasar a ser parte de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional. La Colección de tratados se actualiza inmediatamente con cada medida de depositario y los tratados adoptados.

6) *Aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización económica y el Artículo 83 bis.*

La Secretaría continuó siguiendo de cerca la cuestión. En este contexto, la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores proporcionó apoyo jurídico, particularmente para la creación del marco necesario para la aplicación del Artículo 21 del Convenio respecto a una base de datos de marcas de matrícula y propiedad de las aeronaves, así como para un registro internacional de certificados de explotador de servicios aéreos.

Grupo de trabajo sobre gobernanza (políticas) — WGOG

En junio, durante el 187^o período de sesiones del Consejo, el Grupo de trabajo sobre gobernanza (políticas) – WGOG, cuyas funciones de secretaría están a cargo de la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores, presentó dos informes al Consejo:

- Períodos de sesiones futuros de la Asamblea (C-WP/13344; C-DEC 187/3-4): principalmente, el Consejo decidió organizar períodos de sesiones de la Asamblea en dos fases (Comités y Plenaria) y usar un sistema de votación electrónico para las elecciones del Consejo.
- La participación de observadores y la elección de la mesa directiva del Comité Jurídico (C-WP/13399; C-DEC 187/4): el Consejo pidió al Comité Jurídico que considerara la posibilidad de enmendar el

Artículo 31 de su Reglamento interno, pero el Comité decidió no enmendarlo y dejar que el presidente del Comité diera la importancia apropiada a la participación de las delegaciones de los Estados y a la de los observadores.

Además, en noviembre (188º período de sesiones), el Consejo consideró otros informes del WGOG, en particular las siguientes cuestiones:

- Examen de la gobernanza internacional (Convenio de Chicago) (C-WP/13416; C-DEC 188/6): el Consejo decidió no tomar ninguna medida relacionada con esta cuestión, quedando entendido que todos los Estados miembros tendrían derecho a presentar propuestas de enmienda del Convenio de Chicago de conformidad con la Resolución A4-3 de la Asamblea.
- Representación en el Consejo (informe verbal; C-DEC 188/7): el Consejo decidió mantener la situación actual con respecto a la designación de miembros del Consejo según las tres partes mencionadas en el párrafo b) del Artículo 50 del Convenio de Chicago.
- Elección de la mesa directiva de la Asamblea (informe verbal; C-DEC 188/7): el Consejo confirmó que la selección de los candidatos es un proceso delicado que debería seguir siendo flexible y confiado al Presidente del Consejo.

Solución de controversias

En varias oportunidades, la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores 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 habían surgido controversias.

Proyectos e iniciativas de cooperación técnica

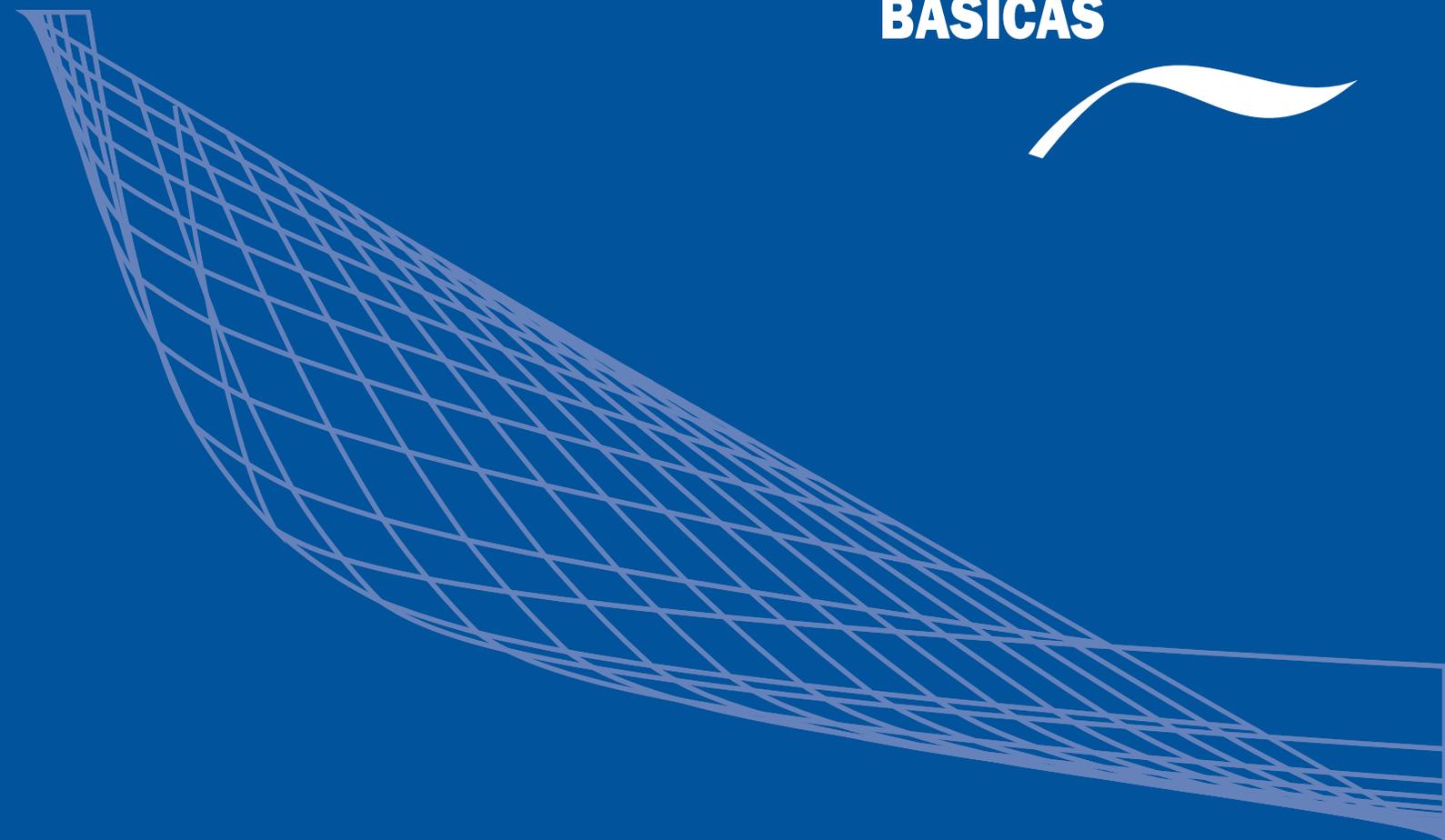
Se ejecutaron diez proyectos nacionales y cuatro proyectos regionales de cooperación técnica en apoyo de actividades relacionadas con el derecho aeronáutico internacional.

La OACI contrató a ocho expertos internacionales para asesorar a las administraciones de aviación civil en materia de elaboración o actualización de legislación de aviación civil, incluida la ley básica de aviación civil y los reglamentos que tratan de normas de la OACI y otros tratados internacionales relacionados con la aviación civil para su incorporación en las respectivas legislaciones nacionales.

Veintiocho nacionales recibieron capacitación especializada en materia de derecho aeronáutico, 14 de los cuales recibieron becas.



**ESTRATEGIAS
DE IMPLANTACIÓN
BÁSICAS**



ESTRATEGIAS DE IMPLANTACIÓN BÁSICAS

Idiomas y publicaciones

En 2008, el Consejo convino en asignar fondos adicionales para los servicios de idiomas para lograr una buena gestión mediante mejor coordinación y promoción de las economías y la eficiencia, y evitar la interrupción de los servicios.

Esto permitió responder con más eficacia a una demanda global de 11,7 millones de palabras en 2009, un aumento del 33,7 % con respecto a 2008. La Subdirección de idiomas y publicaciones (LPB) manejó 10,2 millones de palabras, un aumento del 31% con respecto al año anterior, mediante 37% de recursos externos y 63% de recursos internos. Se dio prioridad a las publicaciones ya existentes en inglés, pero aún no publicadas en los otros idiomas. En diciembre, el Secretario General aprobó recursos adicionales para el Fondo de generación de ingresos auxiliares a fin de cubrir la producción de las publicaciones con prioridad y las publicaciones presentadas para su edición en inglés. El trabajo pendiente que se había presentado antes de 2008 se despachó, y en 2008 no se acumuló más trabajo pendiente. Al final de 2009, sólo había pendiente de traducción una publicación grande.

En 2009, la producción de publicaciones para la venta se mantuvo al nivel de 2008, al igual que las publicaciones electrónicas y los documentos disponibles en línea.

Se proporcionaron servicios de interpretación a 1 714 sesiones, en comparación con 1 333 en 2008.

Se llevó a cabo un estudio para evaluar las herramientas de traducción asistidas por computadora (CATS), empleando tres conjuntos de programas diferentes. Un beneficio inmediato de CATS sería un aumento en la calidad y uniformidad de las traducciones, tanto de las internas como de las externas. También podría aumentarse la productividad con respecto al tiempo, mejorando la eficiencia del proceso de flujo de trabajo de las publicaciones con la traducción asistida por computadora. Con sujeción a la financiación, este proyecto se presentará en el próximo trienio.

A fin de aumentar la eficiencia y eficacia en la gestión de los servicios de idiomas, se produjeron dos documentos sobre la política al respecto: la política sobre el procesamiento de las publicaciones y la política y los procedimientos para la coordinación de los servicios de interpretación y traducción.

Recursos humanos

En 2009, con la asistencia del Comité de Recursos humanos (HRC), la Subdirección de recursos humanos (HRB) continuó concentrando sus esfuerzos en el examen y actualización del Reglamento del personal de la OACI en lo que se relaciona con la contratación de personal y los arreglos contractuales a fin de responder mejor a las necesidades en evolución de la Organización y con el objetivo general de atraer, retener y perfeccionar personal de excelente nivel, ayudando así a los jefes a cumplir los Objetivos estratégicos de la Organización. Teniendo en cuenta los últimos acontecimientos en las Naciones Unidas, también ha comenzado la labor de revisión de los requisitos de la Organización en términos de ética y administración de justicia.

La HRB continuó guiando a la Organización hacia el éxito en la implantación del Sistema de perfeccionamiento de la actuación profesional y las competencias (PACE) que, durante los dos últimos años, ha demostrado ser una herramienta de gestión constructiva para comunicar al personal los planes respecto a la actuación profesional, determinar las necesidades de perfeccionamiento del personal y evaluar la actuación profesional del personal. En comparación con el sistema anterior de evaluación de la actuación profesional, PACE ha dado como resultado una tasa de participación general más elevada, así como un mejoramiento general en la actuación profesional del personal. Teniendo en cuenta la experiencia obtenida hasta ahora, la HRB actualizará aún más el PACE a fin de continuar mejorando la actuación profesional del personal y los resultados de la organización.

Con miras a asegurar que la OACI tenga una dotación de personal flexible con las habilidades y competencias necesarias para responder a las necesidades de la organización, y gracias a un aumento considerable en los recursos financieros disponibles para 2009, la HRB continuó expandiendo sus actividades administrativas, de capacitación técnica y de gestión y perfeccionamiento del personal. Durante el año, se ofrecieron 89 sesiones de instrucción. Se pusieron recursos a disposición de la Dirección de navegación aérea, en apoyo de sus iniciativas para proporcionar capacitación técnica en la esfera de navegación aérea para el personal de la Sede y de las Oficinas regionales. Estas actividades de instrucción y perfeccionamiento ayudaron a actualizar las competencias y los conocimientos de los miembros del personal, ayudándoles a desempeñar mejor sus tareas.

Con respecto a la contratación para puestos de la categoría profesional, hubo mejoras en la reducción del tiempo necesario para llenar los puestos vacantes. Mediante los esfuerzos y la colaboración de la HRB y los jefes, en 2009, la mayoría (71%) de las decisiones respecto a los nombramientos se adoptaron dentro del plazo de seis meses establecido por el Consejo para la contratación. Los esfuerzos para lograr economías y eficiencia continúan, especialmente con la introducción de reformas en la gestión y mejoramientos tecnológicos.

A fin de año, la plantilla de la Organización contaba con 576 puestos financiados por el Programa regular y el Fondo para gastos de los servicios administrativos y

operacionales (AOSC). De estos, 268 correspondían a las categorías profesional y superior, y 308 a la categoría de servicios generales.

Gestión de registros

A partir del informe del Grupo de la Secretaría encabezado por la Directora de administración de servicios se inició un estudio de rentabilidad sobre la implantación en toda la Organización de un sistema de gestión de documentos y registros electrónicos (EDRMS) para la Sede y las Oficinas regionales. El proyecto se concentró en la modernización de los procedimientos y procesos administrativos de la OACI a fin de aumentar la eficiencia y eficacia de la Organización.

La undécima edición del *Reglamento de publicaciones de la OACI* se aprobó en 2009, simplificando la estructura general del documento. Esta fue otra iniciativa para aumentar la eficiencia del programa de publicaciones de la OACI.

Gracias a la cooperación con algunos Estados miembros, parte del material de los archivos de la OACI se digitalizó y presentó en línea poniéndolo a disposición de un público más amplio, que incluye a los miembros de algunos grupos de expertos y de trabajo, haciendo más eficiente el acceso y la utilización de los registros históricos de la OACI.

Tecnología de la información

Durante 2009, la Sección de tecnología de la información y las comunicaciones (ICT) creó iniciativas en toda la Organización para mejorar la seguridad, la infraestructura y el desarrollo de sistemas de información y telecomunicaciones, mejorando la eficiencia y eficacia general de la Organización al prestar apoyo a las Direcciones y Oficinas para que logren sus respectivos objetivos del Programa. Las actividades específicas incluyen:

Apoyo al Programa

- Introducción de tecnología SharePoint para habilitar a los usuarios y simplificar la gestión de reuniones y la publicación de documentos para los sitios web. El sitio web del Consejo se activó para el 188º período de sesiones del Consejo y está en continua revisión para mejorar la eficiencia y las posibilidades de uso.
- Prestación de nuevos servicios Internet, tales como el centro de noticias en línea de la OACI (Online News Centre) y conferencias web (Live Meeting). Esto mejoró las comunicaciones entre la Organización y las audiencias externas, que incluyen Estados, organizaciones internacionales y el público.

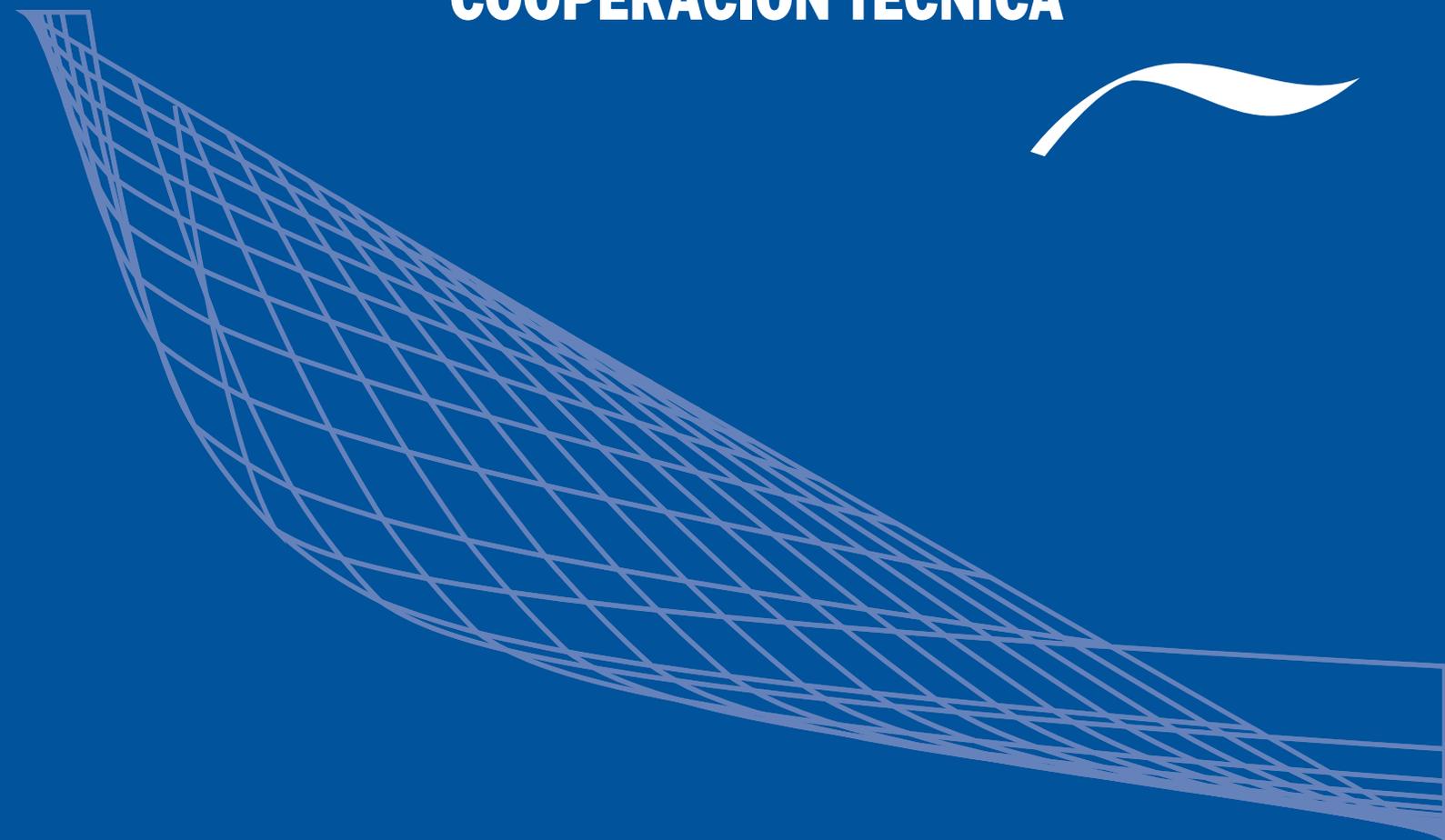
- Participación en la preparación de un estudio de rentabilidad relacionado con el sistema de gestión de documentos y registros electrónicos.
- Implantación efectiva de un programa electrónico de instrucción sobre conciencia de la seguridad para servir de apoyo al marco de seguridad de la información.
- Apoyo continuo a los proyectos de red de intercambio de conocimientos de la OACI y a los proyectos de planificación integrada de las misiones.
- Actualización de los sistemas existentes con la tecnología: base de datos estadísticos integrada (ISDB) de la OACI, base de datos de Acuerdos mundiales de servicios aéreos (WASA) y Centro europeo de coordinación de sistemas de informes de incidentes de aviación (ECCAIRS). Se inició el examen del sistema de análisis de ingresos y costos de transporte aéreo, que se completará en el primer trimestre de 2010.
- Elaboración de la primera versión del sistema de matriculación de aeronaves (ARS) y participación en la implantación común de la base de datos regional EUR/NAT de la OACI (ICARD) en la OACI, que habrá de extenderse hasta 2010. La Sección ICT trabajó extensamente con la Dirección de navegación aérea y la Comisión de Aeronavegación a fin de elaborar un sistema electrónico para las comunicaciones a los Estados sobre las enmiendas de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS).

Apoyo a la infraestructura y los servicios

A fin de mejorar tanto la velocidad de tratamiento como la seguridad de las conexiones vía Internet, se perfeccionaron los siguientes sistemas: barrera de seguridad informática, conexión de usuario a distancia y sistemas de protección contra virus y mensajes masivos para correo electrónico. La OACI introdujo la virtualización de servidor para proporcionar una infraestructura de servidor más eficiente y flexible. La virtualización de servidor contribuye a lograr una tecnología de la información “más verde” en la OACI y permite un uso más eficiente de los recursos de servidor disponibles. También se logró una tecnología de la información más ecológica reemplazando el equipo obsoleto o menos eficiente por unidades nuevas que consumen menos energía.

Finalmente, se actualizó totalmente el paquete de aplicaciones Microsoft Office, asegurando así que la Organización esté al día con la tecnología y pueda comunicar e interactuar con los Estados miembros, la industria y otras organizaciones.

PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA



PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA

El Programa de cooperación técnica es una actividad prioritaria permanente de la Organización, que complementa la función técnica del Programa regular prestando apoyo a los Estados miembros en la aplicación de los reglamentos, criterios y procedimientos de la OACI.

La Dirección de cooperación técnica (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 2009, la OACI ejecutó un Programa de cooperación técnica de 129,3 millones USD. En el marco de varios arreglos de fondos fiduciarios, la TCB ejecutó 208 proyectos en 82 países, de los cuales 9 se completaron durante el año. Los resúmenes de los proyectos de cooperación técnica ejecutados en 2009 se presentan en <http://www.icao.int/annualreports>, en el Apéndice 2 de este informe en línea.

Aproximadamente el 98% 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 al 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 al 1%.

Durante el período 2007-2009, el programa anual disminuyó el 26%, principalmente debido a la contracción económica durante ese período. La OACI continuó sus actividades para reducir la falta de asistencia entre las diversas regiones geográficas a fin de lograr un programa más equilibrado.

El Programa de 2009 está estrechamente relacionado con los Objetivos estratégicos de la OACI y los proyectos de cooperación técnica, que abarcan una amplia gama de asuntos: planificación general de la aviación civil; planificación y desarrollo de recursos humanos; administración y legislación; comunicaciones y navegación; seguridad de la aviación; meteorología aeronáutica; aspectos medioambientales de los aeropuertos; aeronavegabilidad y operaciones de vuelo; sistemas de gestión de la seguridad operacional; medicina aeronáutica; estudios

de factibilidad, construcción y gestión de aeropuertos; servicios de tránsito aéreo; e introducción a la metodología TRAINAIR de la OACI, así como programas de becas para instrucción, a nivel mundial y a nivel regional.

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

Región	2007	2008	2009	Aumento (+)/ disminución (-) en 2009 respecto a 2007 (%)
África	9,47	16,07	13,17	+ 4,23
Las Américas	153,01	102,06	77,95	-75,15
Asia y Pacífico	2,52	7,09	20,60	+18,08
Europa y Oriente Medio	9,10	31,74	17,54	+8,44
Total	174,11	156,97	129,27	-44,84

Los tres componentes principales 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 2009 fue de 360. También hubo 1 253 miembros nacionales del personal de proyectos, que alcanzó un total de 1 720 funcionarios en servicio, entre ellos 107 expertos y consultores internacionales que ya se encontraban prestando servicios en el terreno. Dichos expertos se contrataron en calidad de asesores para las administraciones de aviación civil nacionales, como instructores en centros de capacitación o en el lugar de trabajo, y como personal ejecutivo prestando servicios operacionales y administrativos a los gobiernos, comprendidos los de inspectores de seguridad operacional, cuando los Estados no contaban con esa capacidad.

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

aumento de las capacidades y la creación de instituciones, y la rectificación de deficiencias en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación.



Instrucción en aviación civil

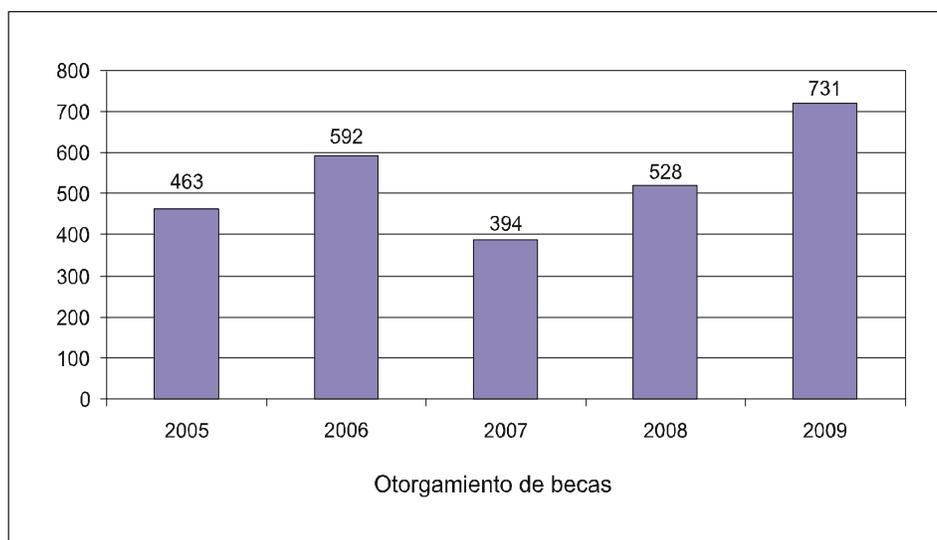
Durante el año, se otorgaron 731 becas con una duración total de 465,5 meses de trabajo. En el marco de los Memorandos de acuerdo firmados por la OACI con China, la República de Corea, Singapur y Tailandia para que la instrucción fuera financiada por estos países y administrada por la OACI, en total se otorgaron 33 becas para el Instituto de gestión de aviación civil de China, en los ámbitos de supervisión del transporte aéreo y control de aproximación/radar básico; 49 becas para el Centro de instrucción de aviación civil de Corea, en materia de sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS), mantenimiento VOR Doppler y control de aproximación radar; 87 becas para la Academia de aviación civil de Singapur, en los ámbitos de investigación de accidentes de aviación, gestión de la aviación civil, inspección de la vigilancia de la seguridad operacional-aeronavegabilidad, vigilancia de la seguridad operacional-aeronavegabilidad/operaciones de vuelo, gestión de la vigilancia de la seguridad operacional, sistema integrado de gestión de la seguridad operacional, Programa estatal de seguridad operacional y sistemas CNS/ATM; y 184 becas para participantes en cursos impartidos en el Centro de instrucción de aviación civil de Tailandia, sobre conocimiento del idioma inglés para la aviación, gestión de la seguridad de la aviación, inglés para la industria de la aviación, CNS/ATM, factores humanos, meteorología y sistemas de gestión de la seguridad operacional.

Además, 2 585 miembros del personal técnico, de gestión y operacional de las administraciones de aviación civil recibieron en el país instrucción en diversas materias, impartida por expertos contratados por medio de proyectos de la TCB,

demonstrando así la conciencia continua de los Estados respecto a la importancia de la instrucción en aviación civil.

Para compensar una menor 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 los respectivos proyectos de cooperación técnica de la OACI. En 2009, 369 miembros del personal de los países se beneficiaron con la capacitación en nuevas tecnologías y en operación de equipos adquiridos por medio de los proyectos de la OACI, cuyo valor se elevó a 0,1 millones USD.

Dada la importancia del elemento humano como factor clave en la seguridad operacional de la aviación civil, la capacitación del personal de gestión, técnico y operacional 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, las administraciones de aviación civil absorben progresivamente a los miembros del personal que recibieron instrucción por medio del Programa de cooperación técnica con lo cual se benefician de los conocimientos compartidos y la capacitación y conservan una fuerza de trabajo constituida por personal e inspectores cualificados en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación.



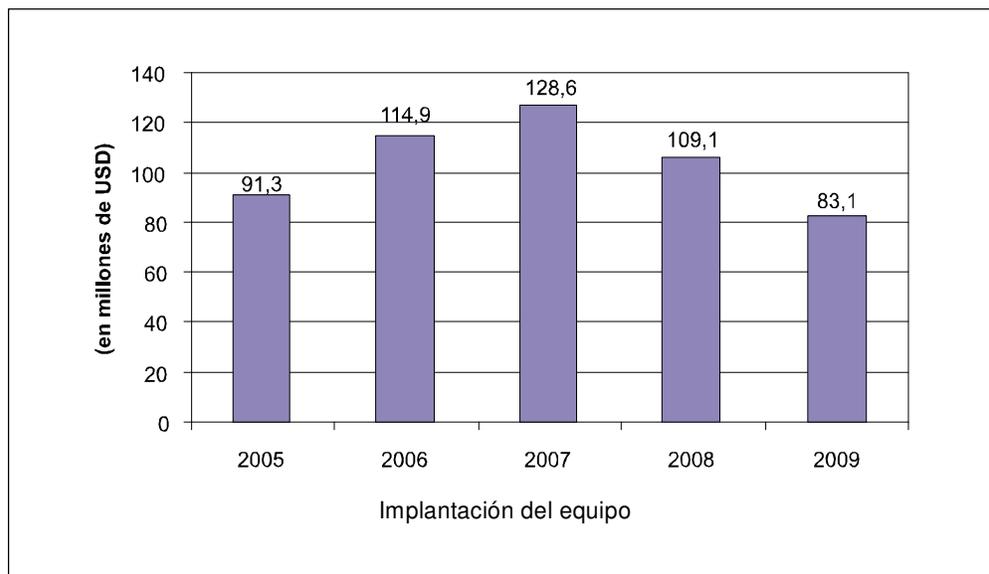
Equipo y subcontratos

En 2009 se hicieron 439 pedidos y subcontratos de compras para el Programa de cooperación técnica. El total de adquisiciones fue de 83,1 millones USD. La asistencia proporcionada a los Estados para mejorar sus infraestructuras de aviación civil abarcó desde las tareas de preparación de especificaciones

técnicas, licitación y administración de complejos contratos llave en mano de múltiples fases hasta la puesta en servicio de equipos, y tuvo repercusiones directas positivas en el mejoramiento de la seguridad operacional y protección de los aeropuertos, las comunicaciones y la infraestructura de navegación aérea, haciendo posible operaciones de aviación más eficientes y económicas en las regiones y los países beneficiados.

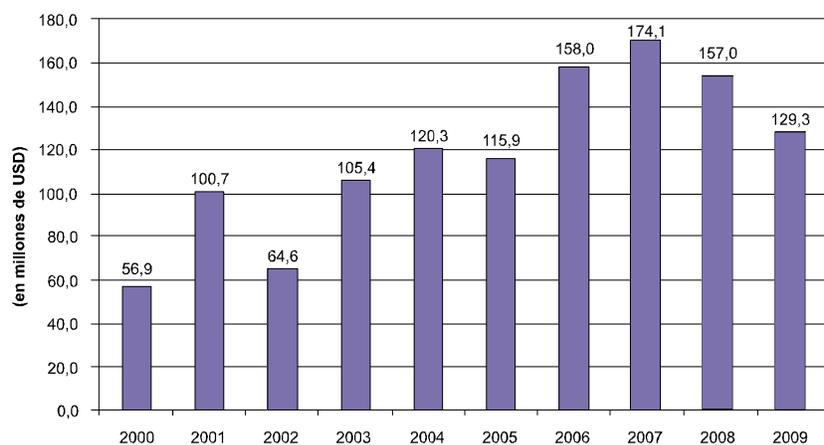
El equipo y los servicios adquiridos por la OACI tuvieron repercusiones directas en el mejoramiento de las infraestructuras de aviación civil de los Estados, en la seguridad operacional y en la eficiencia de las operaciones aéreas. En particular, los expertos de la OACI aseguraron que las especificaciones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

La TCB extendió otros 264 pedidos y subcontratos por 13,2 millones CAD que incluyeron adquisiciones de equipos y servicios para responder a las necesidades administrativas del Programa regular y la Dirección de cooperación técnica (TCB) de la OACI. El proyecto más importante ejecutado en 2009 fue el contrato para el estudio de rentabilidad sobre la implantación de un sistema electrónico de gestión de documentos y expedientes (EDRMS) en la Sede de la OACI y las Oficinas regionales por un valor de 245 900 CAD. Otras adquisiciones importantes estaban relacionadas con la actualización del equipo de transmisión de datos (586 752 CAD), el Sistema de almacenamiento de datos (238 676 CAD), el Sistema integrado de recopilación y análisis de datos sobre seguridad operacional (ISDCAS), el Programa global de seguridad operacional en la pista (318 880 CAD), el curso de instrucción en línea (107 973 CAD) y la Fase I de auditoría del Sistema Agresso (42 030 CAD).



Volumen de ejecución por Objetivo estratégico (en USD)

Objetivo estratégico	Las Américas		África		Asia y Pacífico		Europa y Oriente Medio		Ejecución total del Programa	%
		%		%		%		%		
A (Seguridad operacional)	4 521 223	5,8	6 337 251	48,1	2 864 065	13,9	7 016 977	40,0	20 739 516	27,0
B (Seguridad de la aviación)	1 870 851	2,4	197 627	1,5	226 653	1,1	1 017 461	5,8	3 312 592	2,7
C (Protección del medio ambiente)	77 952	0,1	0	0	20 604	0,1	35 085	0,2	133 641	0,1
D (Eficiencia)	27 517 098	35,3	6 561 229	49,8	3 667 652	17,8	8 069 523	46,0	45 815 502	37,2
E (Continuidad)	40 846 911	52,4	79 051	0,6	13 496 134	65,5	1 403 395	8,0	55 825 491	31,6
F (Imperio de la ley)	3 118 085	4,0	0	0	329 677	1,6	0	0	3 447 762	1,4
Total	77 952 120	100,0	13 175 158	100,0	20 604 785	100,0	17 542 441	100,0	129 274 504	100,0



Ejecución total del Programa de cooperación técnica*

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

Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC)

La OACI no proporciona financiamiento a partir de las fuentes regulares para su Programa de cooperación técnica, que se financia con recursos extrapresupuestarios proporcionados por donantes o por los gobiernos para financiar sus propios proyectos. Se cobran gastos administrativos por la ejecución de los proyectos, según el principio de recuperación de costos. 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 gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC). El Fondo AOSC se utiliza para sufragar el costo total de administración, operación y apoyo del Programa de cooperación técnica. El mismo abarca todos los gastos en la TCB, tales como costos de personal, gastos generales de operación y equipos. Los gastos del Programa regular correspondientes a servicios proporcionados al Programa de cooperación técnica también se recuperan recurriendo al Fondo AOSC. De conformidad con las atribuciones aprobadas por el Consejo, se contrataron servicios de asesoramiento externo a fin de realizar un estudio y proponer opciones relativas a una nueva política armonizada para la recuperación de los costos indirectos aplicables a todas las actividades extrapresupuestarias de la Organización, comprendido el Programa de cooperación técnica. El estudio se terminó en junio de 2009 y el examen de las posibles soluciones a largo y a corto plazo para la repartición de los costos entre los dos programas continuó con la creación de un subgrupo del Comité de cooperación técnica y el Comité de Finanzas.

El Presupuesto AOSC aprobado por la Asamblea es sólo indicativo, porque el Programa de cooperación técnica 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.

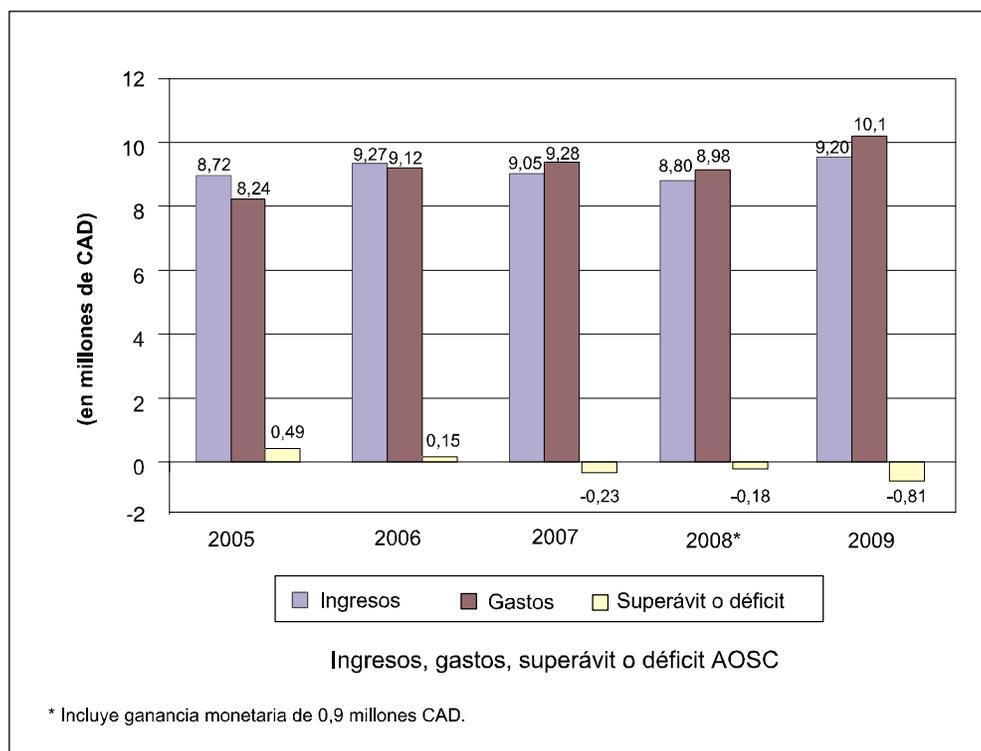
En 2008, se adoptó el dólar canadiense como moneda de base para los presupuestos y las cuentas de los fondos exclusivos de la Organización, comprendido el Fondo AOSC. Sin embargo, los fondos administrados en nombre de terceros, tales como los establecidos para la gestión de los proyectos de cooperación técnica, se contabilizan en dólares estadounidenses.

A fin de facilitar la comparación, en la tabla que sigue las cifras de 2005 a 2007 se han expresado en dólares canadienses.

Ingresos, gastos, superávit o déficit AOSC

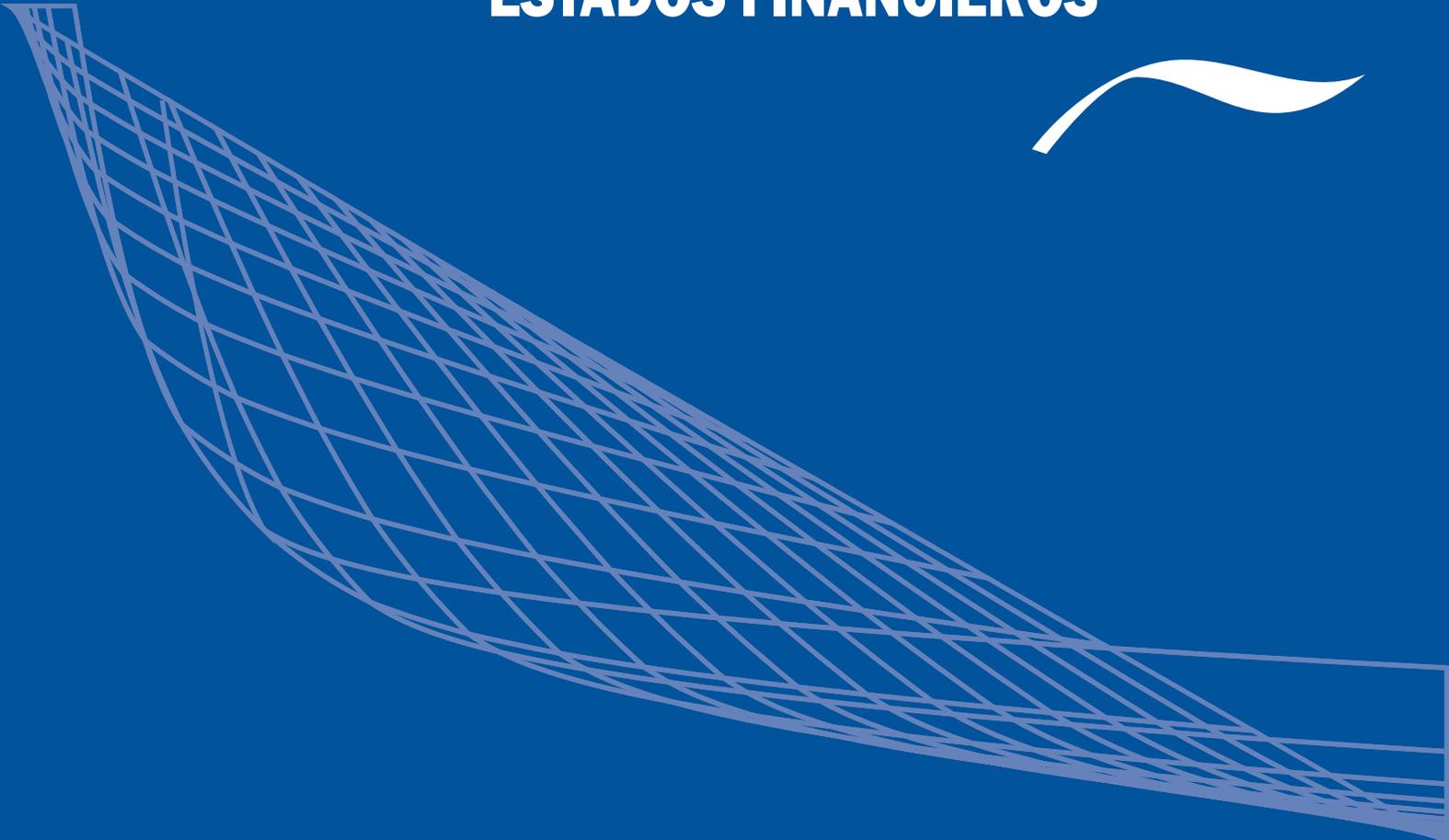
Los superávits o déficits AOSC anuales son el resultado de los excedentes o deficiencias de los ingresos con respecto a los gastos de un año dado. El superávit AOSC acumulado al 31 de diciembre de 2009 se calcula en 2,7 millones CAD. Estos fondos sirven como reserva para cubrir déficits posibles en las operaciones del Programa así como para pagar al personal, si fuera necesario, indemnizaciones por separación del servicio, que al 31 de diciembre de 2009 ascendían a aproximadamente 4,0 millones CAD.

Los resultados previstos con respecto a las operaciones muestran un déficit de 817 000 CAD en 2009. Los gastos generales medios cargados a los proyectos en los últimos cinco años aumentaron de 5,3% en 2005 a 5,6 % en 2009.



La información detallada sobre los proyectos ejecutados en 2009 figura en <http://www.icao.int/annualreports>

ESTADOS FINANCIEROS



ESTADOS FINANCIEROS

Aspectos sobresalientes — 2009

Las consignaciones presupuestarias para 2008-2009-2010 y la financiación de las consignaciones, según fueron aprobadas por la Asamblea, figuran en la Tabla 1:

Tabla 1. Consignaciones para 2008, 2009 y 2010

	2008 CAD	2009 CAD	2010 CAD
Consignaciones	79 951 000	80 085 000	85 507 000
Financiadas mediante:			
Cuotas fijadas	74 184 000	74 060 000	79 204 000
Ingresos varios	1 916 000	1 917 000	1 917 000
Excedente del Fondo de generación de ingresos auxiliares	3 851 000	4 108 000	4 386 000

Como se indica en la Tabla 2, la consignación final para 2009 se ajustó a 75 823 000 CAD, como resultado de:

- i) el traspaso de las consignaciones de 2008 a 2009 por un total de 11 324 000 CAD, de conformidad con los párrafos 5.6 y 5.7 del Reglamento financiero, y los C-DEC 186/8 y 186/12;
- ii) la transferencia de consignaciones a otros fondos, por la suma de 1 652 000 CAD;
- iii) la transferencia entre Objetivos estratégicos o Estrategias de implantación básicas, de conformidad con el párrafo 5.9 del Reglamento financiero y el C-DEC 190/3;
- iv) los siguientes ajustes por una suma total de 13 934 000 CAD para disminuir las consignaciones de 2009 y aumentar las consignaciones de 2010:
 - a) los compromisos pendientes por la suma de 4 771 000 CAD de conformidad con el párrafo 5.7 del Reglamento financiero;

- b) el saldo de los compromisos correspondientes al trienio por la suma de 3 056 000 CAD según el párrafo 5.6 del Reglamento financiero y los C-DEC 186/8 y 186/12;
- c) las actividades aplazadas por la suma de 59 000 CAD de conformidad con el párrafo 5.6 del Reglamento financiero; y
- d) el traspaso de las consignaciones de 2009 a 2010 por la suma de 6 048 000 CAD, según el párrafo 5.6 del Reglamento financiero y el C-DEC 190/3.

Los gastos efectivos correspondientes a 2009 con cargo a la consignación se elevaron a 75 823 000 CAD.

En 2009, las cuotas fijadas a los Estados miembros se elevaron a 74 060 000 CAD. Las cuotas correspondientes a 2009 que se habían recibido efectivamente al cierre del ejercicio ascendieron a 71 670 059 CAD, o sea el 96,78%, en comparación con 96,88% a finales de 2008 y 98,67% a finales de 2007. Además, se recibió la suma de 1 636 281 CAD, correspondiente a cuotas de años anteriores. El total de cuotas atrasadas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2009 se elevaba a 13 030 984 CAD.

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 2008.

Lo que antecede se refiere a las actividades en el marco del Programa regular de la Organización, financiadas con las consignaciones autorizadas por la Asamblea. Los gastos de funcionamiento de la Dirección de cooperación técnica (TCB) se financian con cargo al Fondo para 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 2009
(miles de CAD)

Objetivo estratégico / Estrategia de implantación básica	Consignaciones						
	Resolución original de la Asamblea A36-29 CAD	Traspaso del año precedente CAD	Disminución de la consignación CAD	Transferencias entre SO/SIS CAD	Ajustes CAD	Consignaciones revisadas CAD	Gastos reales CAD
Objetivos estratégicos (SO)							
A – Seguridad operacional	15 014	1 770	-	1 545	(3 920)	14 409	14 409
B – Seguridad de la aviación	6 532	62	-	(1 952)	(206)	4 436	4 436
C – Protección del medio ambiente	1 672	294	(253)	143	(472)	1 384	1 384
D – Eficiencia	21 436	637	-	63	(2 540)	19 596	19 596
E – Continuidad	2 114	27	-	(462)	(111)	1 568	1 568
F – Imperio de la ley	658	358	-	47	(16)	1 047	1 047
Subtotal	47 426	3 148	(253)	(616)	(7 265)	42 440	42 440
Estrategias de implantación básicas (SIS)							
Gestión y administración	18 582	5 070	(1 323)	1 955	(4 006)	20 278	20 278
Apoyo al programa	14 001	3 106	-	(1 339)	(2 663)	13 105	13 105
Subtotal	32 583	8 176	(1 323)	616	(6 669)	33 383	33 383
Total	80 009	11 324	(1 576)	-	(13 934)	75 823	75 823
Reestructuración orgánica	76	-	(76)	-	-	-	-
Total	80 085	11 324	(1 652)	-	(13 934)	75 823	75 823

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

Al	2009			2008		
	Fondo general CAD	Fondo de capital circulante CAD	Total CAD	Fondo general CAD	Fondo de capital circulante CAD	Total CAD
1 de enero	19 483 148	7 265 360	26 748 508	24 651 730	5 887 510	30 539 240
31 de marzo	20 308 052	7 307 048	27 615 100	21 922 338	5 837 479	27 759 817
30 de junio	21 475 763	6 910 947	28 386 710	21 771 447	5 939 307	27 710 754
30 de septiembre	10 205 558	6 474 623	16 680 181	11 886 009	5 974 031	17 860 040
31 de diciembre	14 139 953	6 222 694	20 362 647	19 483 148	7 265 360	26 748 508

Los estados financieros auditados de la OACI correspondientes al ejercicio económico de 2009 figuran en una nota de estudio del Consejo (C-WP/13568), y en las Tablas 4 y 5 se presenta un extracto de los dos estados principales. El informe del Secretario General y las notas a los estados financieros contienen una explicación completa y un análisis detallado, en la nota C-WP/13568.

La Tabla 4 es el resumen de ingresos y gastos correspondientes al ejercicio de 2009, extraído del Estado I de los estados financieros, y contiene los fondos propios controlados por la OACI y los fondos pertenecientes a terceros pero que administra la OACI.

Tabla 4. Resumen de ingresos y gastos de 2009 (todos los fondos)
(miles de CAD)

	2009	2008
INGRESOS:		
Cuotas fijadas y contribuciones voluntarias	81 249	79 679
Generación de ingresos	11 278	11 757
Contribuciones de cooperación técnica	132 518	135 512
Costos de financiamiento colectivo	30 009	45 363
Ingresos varios	10 903	14 541
Total del ingreso	265 957	286 852
GASTOS		
Costos de personal	132 092	125 525
Gastos generales de operación	15 934	12 415
Viajes y reuniones	9 737	8 364
Gastos de proyectos de Cooperación técnica	51 936	27 409
Costos de financiamiento colectivo	42 965	55 820
Costos varios	1 678	554
Total de gastos	254 342	230 087
Excedente/(déficit) de las operaciones	11 615	56 765
Ganancia/(pérdida) por reevaluación de la moneda	(36 074)	41 046
Excedente/(déficit) declarado	(24 459)	97 811

La Tabla 5 es el balance al 31 de diciembre de 2009, en el que figuran el activo, el pasivo y los excedentes de todos los fondos combinados.

Tabla 5. Resumen del balance al 31 de diciembre de 2009 (todos los fondos)
(miles de CAD)

	2009	2008
ACTIVO		
Efectivo y equivalente de efectivo	212 069	261 219
Cuotas por cobrar	13 031	12 277
Otras cuentas por cobrar y adelantos	54 689	29 949
Otros activos	4 025	2 962
Activo no corriente	1 795	10 213
Total del activo	285 609	316 620
PASIVO		
Obligaciones no liquidadas	0	17 058
Cuentas por pagar	32 592	34 575
Créditos vencidos de financiamiento colectivo	17 519	4 203
Anticipos/ingresos de cooperación técnica	168 937	174 045
Otras obligaciones	2 752	2 905
Total del pasivo	221 800	232 786
ACTIVO NETO/EXCEDENTE DEL ACTIVO SOBRE EL PASIVO	63 808	83 836
Total del pasivo y activo neto/excedente del activo sobre el pasivo	285 608	316 622

Aparte de las cifras clave que se explican en la nota C-WP/13568, los puntos sobresalientes de los estados financieros correspondientes a 2009 son:

- la situación financiera general y respecto al efectivo sigue siendo buena, con suficientes excedentes como para hacer frente a las necesidades postergadas y a nuevos gastos;
- quedan cuotas atrasadas por valor de \$13 millones CAD, que se mantienen como por cobrar en su valor total y que continúan constituyendo una limitación a la ejecución del programa;
- el Programa de cooperación técnica continuó funcionando con poco margen, pero los resultados mejoraron con respecto a 2008;
- este es el segundo ejercicio en dólares canadienses (CAD) y, con el tipo de cambio con el dólar estadounidense (USD) que fluctúa considerablemente de un año a otro, aún quedan ganancias y pérdidas

importantes originadas en las transacciones relacionadas con la moneda. Las cuotas se fijaban en USD hasta 2007, pasando a CAD para 2008 y 2009 y se dividirán entre CAD y USD (a razón de 3:1) del 1 de enero de 2010 en adelante;

- las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS) se utilizaron para los gastos, el segundo año, y en los gastos no se incluyen otras sumas en concepto de obligaciones. Las demás normas de las IPSAS se introducirán en 2010, siendo las repercusiones más importantes la inclusión de obligaciones por derechos del personal después de la separación del servicio y el método para declarar los ingresos de cooperación técnica; y
- el sistema de contabilidad Agresso ahora está bien establecido y produce fácilmente los estados financieros, aunque algunos sistemas subsidiarios y las Oficinas regionales sólo estarán en condiciones de funcionar en 2010.

Adopción de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS)

En 2006, las Naciones Unidas (UN) y la Junta de los jefes ejecutivos del sistema de las Naciones Unidas (JJE) aprobaron la sustitución de las Normas de Contabilidad del Sistema de las Naciones Unidas (UNSAS) por las IPSAS, para aplicarlas a las cuentas y a los estados financieros. Estas normas se están implantando en las organizaciones de las Naciones Unidas, comprendida la OACI, durante el período que va de 2008 a 2014.

En la OACI, la adopción de algunas IPSAS comenzó en 2008, con el reconocimiento de los gastos sobre una base acumulativa, que generalmente corresponde al año en que se prestaron los servicios y se recibieron los bienes. Según las UNSAS, la contabilidad se hacía sobre una base de efectivo y obligaciones, y las obligaciones, una vez contraídas, se reconocían como gastos. Si la política de gastos anterior se hubiera mantenido en 2008, se calcula que los gastos declarados y el pasivo por las obligaciones pendientes de pago al final de 2008 hubieran aumentado en 63,4 millones CAD y el ingreso por gastos administrativos presentado en el Fondo AOSC y calculado sobre la base de los gastos hubiera aumentado en 0,4 millones CAD. De acuerdo con las IPSAS, estas sumas se reconocerán en las cuentas de los ejercicios siguientes, una vez que se hayan prestado los servicios y se hayan recibido los bienes. Con la adopción de las IPSAS, habrá otros cambios importantes en los estados financieros y las cuentas. Dichos cambios incluirán el reconocimiento de todos los ingresos sobre una base acumulativa; y el reconocimiento de los activos adicionales, tales como equipos, y los pasivos adicionales, tales como las prestaciones que deban pagarse a los empleados después de la separación del servicio, en los estados financieros.

En la OACI, las IPSAS se están implantando de acuerdo con el ritmo de la orientación proporcionada por el Equipo especial sobre normas de contabilidad de la JJE de las Naciones Unidas. Cabe señalar que, para fines de eficiencia, el sistema de planificación de recursos empresariales (PRE) que se está usando actualmente en la OACI está alineado con las IPSAS.

Grupo asesor sobre evaluación y auditoría (AGEA)

El Consejo creó un Grupo asesor independiente para proporcionar orientación a dicho órgano sobre los procesos de auditoría, evaluación, gestión de riesgos y control interno de la Organización. Sus cinco miembros provienen de cuatro regiones diferentes y son independientes de la Secretaría y del Consejo. Este Grupo se reunió por primera vez en septiembre de 2008 y varias veces más en 2009, y proporcionó asesoramiento al Consejo sobre varios asuntos. El AGEA presentó su primer informe anual al Consejo en octubre de 2009 y proporcionó información sobre si en la Organización existen procesos de gestión de riesgos y garantías eficientes y eficaces y si los mecanismos de garantía independientes funcionan del modo más eficiente posible.

Evaluaciones y auditorías

Durante 2009, el Consejo adoptó un estatuto para la Oficina de evaluación y auditoría interna (EAO). El estatuto define el mandato de la EAO, las líneas jerárquicas y las funciones de los diversos interesados, incluida la relación y la cooperación con el Grupo asesor sobre evaluación y auditoría (AGEA) y con el Auditor externo. A petición del AGEA y del Consejo, se prepararon documentos conceptuales para la introducción de la gestión de riesgos y una política y procedimientos sobre denuncias de irregularidades. Se llevaron a cabo auditorías del Fondo de generación de ingresos auxiliares (ARGF), el Economato y la oficina de adquisiciones, y se está preparando otra sobre el sistema de planificación de recursos empresariales (PRE) de Agresso. Se puso énfasis en el seguimiento de las medidas adoptadas en respuesta a las recomendaciones de la EAO, así como a las del Auditor externo y de la Dependencia Común de Inspección (DCI), para quienes la EAO actúa como coordinadora. Tal como lo recomendaron el AGEA, la DCI y el Auditor externo, se prepararon para el próximo trienio una estrategia y un plan de expansión detallados para la EAO, a fin de aumentar la extensión de la auditoría interna y desarrollar la función de evaluación.

APÉNDICE 1. TABLAS RELATIVAS AL MUNDO DEL TRANSPORTE AÉREO EN 2009

Nota general.— Los datos estadísticos correspondientes al año 2009 que figuran en este informe deben considerarse como preliminares: la experiencia ha demostrado que el margen de error es probablemente inferior al 2% para los totales mundiales, excepto en el caso de los márgenes de utilidad, donde podría ser considerablemente mayor. A no ser que se indique de otro modo:

- a) todos los datos estadísticos son aplicables a los Estados miembros de la OACI;
- b) las estadísticas de tráfico se refieren a los servicios regulares de pago;
- c) la expresión “tonelada-kilómetro” significa tonelada métrica-kilómetro;
- d) los datos estadísticos financieros totales 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 miembros de la OACI, 2000–2009)

Año	Pasajeros		Pasajero-km		Toneladas de carga		Toneladas-km de carga efectuadas		Toneladas-km de correo efectuadas		Total de toneladas-km efectuadas	
	Millones	Aumento anual %	Millones	Aumento anual %	Millones	Aumento anual %	Millones	Aumento anual %	Millones	Aumento anual %	Millones	Aumento anual %
2000	1 672	7,0	3 037 530	8,6	30,4	8,2	118 080	8,7	6 050	5,8	403 960	9,1
2001	1 640	-1,9	2 949 550	-2,9	28,8	-5,3	110 800	-6,2	5 310	-12,2	388 150	-3,9
2002	1 639	-0,1	2 964 530	0,5	31,4	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	33,5	6,7	125 760	4,9	4 530	-0,9	407 670	2,7
2004	1 888	11,6	3 445 300	14,1	36,7	9,6	139 040	10,6	4 580	1,1	458 910	12,6
2005	2 022	7,1	3 721 690	8,0	37,6	2,5	142 520	2,5	4 660	1,7	487 860	6,3
2006	2 127	5,2	3 948 570	6,1	40,0	6,4	151 940	6,6	4 530	-2,8	518 440	6,3
2007	2 303	8,3	4 252 520	7,7	42,0	4,9	159 050	4,7	4 490	-0,9	550 010	6,1
2008	2 293	-0,4	4 325 900	1,7	40,7	-3,0	157 010	-1,3	4 770	6,2	555 320	1,0
2009	2 277	-0,7	4 244 540	-1,9	37,8	-7,0	140 610	-10,4	4 370	-8,4	531 260	-4,3

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

Fuente.— 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 miembros de la OACI, 2000–2009)

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 %
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	764	8,3	2 374 810	7,9	24,1	6,6	126 400	6,7	3 040	2,0	349 820	7,5
2007	858	12,3	2 576 130	8,5	25,5	5,7	132 910	5,1	3 180	4,6	372 830	6,6
2008	891	3,9	2 683 840	4,2	25,3	-0,6	131 720	-0,9	3 330	4,7	381 810	2,4
2009	872	-2,1	2 596 410	-3,3	22,9	-9,5	117 050	-11,1	3 100	-6,9	359 180	-5,9

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 miembros de la OACI, 2000–2009)

Año	Pasajeros-km (millones)	Asientos-km disponibles (millones)	Coeficiente de carga de pasajeros %	Toneladas-km de carga (millones)	Toneladas-km de correo (millones)	Total toneladas-km efectuadas (millones)	Total toneladas-km disponibles (millones)	Coeficiente de carga en peso %
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	3 948 570	5 215 340	76	151 940	4 530	518 440	819 810	63
2007	4 252 520	5 544 460	77	159 050	4 490	550 010	868 300	63
2008	4 325 900	5 706 700	76	157 010	4 770	555 320	881 760	63
2009	4 244 540	5 586 640	76	140 610	4 370	531 260	850 880	62

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 — 2009

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 (%)
						Carga (millones)	Total (millones)		
Total de los servicios (internacionales e interiores) de las líneas aéreas de los Estados miembros de la OACI									
Europa	8 964	7 183	637 850	1 191 483	76	34 267	143 590	217 281	66
% del tráfico mundial	26,6	27,8	28,0	28,1		24,4	27,0	25,5	
África	905	594	47 527	98 001	66	1 900	11 393	21 309	53
% del tráfico mundial	2,7	2,3	2,1	2,3		1,4	2,1	2,5	
Oriente Medio	1 636	751	93 338	282 541	73	12 350	39 387	66 672	59
% del tráfico mundial	4,9	2,9	4,1	6,7		8,8	7,4	7,8	
Asia y Pacífico	7 920	5 624	626 018	1 150 554	74	50 816	156 078	244 555	64
% del tráfico mundial	23,5	21,8	27,5	27,1		36,1	29,4	28,7	
Norteamérica	12 390	9 878	732 007	1 331 528	81	36 382	159 341	261 769	61
% del tráfico mundial	36,8	38,2	32,1	31,4		25,9	30,0	30,8	
Latinoamérica y Caribe	1 863	1 821	140 453	190 432	68	4 898	21 469	39 297	55
% del tráfico mundial	5,5	7,0	6,2	4,5		3,5	4,0	4,6	
Total	33 678	25 851	2 277 192	4 244 538	76	140 613	531 258	850 883	62
Servicios internacionales de las líneas aéreas de los Estados miembros de la OACI									
Europa	7 407	4 645	469 194	1 058 699	77	33 467	130 704	196 626	66
% del tráfico mundial	42,7	57,2	53,8	40,8		28,6	36,4	34,4	
África	738	365	30 853	85 121	65	1 825	10 129	19 371	52
% del tráfico mundial	4,3	4,5	3,5	3,3		1,6	2,8	3,4	
Oriente Medio	1 481	519	71 471	265 857	72	12 273	37 819	64 059	59
% del tráfico mundial	8,5	6,4	8,2	10,2		10,5	10,5	11,2	
Asia y Pacífico	3 775	1 116	162 626	653 300	73	44 653	106 201	163 960	65
% del tráfico mundial	21,8	13,7	18,6	25,2		38,1	29,6	28,6	
Norteamérica	3 010	1 021	99 787	431 149	79	20 980	61 050	104 129	59
% del tráfico mundial	17,4	12,6	11,4	16,6		17,9	17,0	18,2	
Latinoamérica y Caribe	926	456	38 172	102 282	69	3 858	13 280	24 203	55
% del tráfico mundial	5,3	5,6	4,4	3,9		3,3	3,7	4,2	
Total	17 337	8 122	872 103	2 596 409	75	117 055	359 184	572 348	63

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. Toneladas-kilómetros y pasajeros-kilómetros efectuados por los servicios regulares
(países y grupos de países cuyas líneas aéreas efectuaron un total de más de 100 millones de toneladas-kilómetros en 2009¹)

País o grupo de países	TONELADAS-KILÓMETROS EFECTUADAS (millones) (pasajeros, carga y correo)								PASAJEROS-KILÓMETROS EFECTUADOS (millones)							
	Total de los servicios (internacionales e interiores)				Servicios internacionales				Total de los servicios (internacionales e interiores)				Servicios internacionales			
	Clasificación en 2009	2009	2008	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2009	2009	2008	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2009	2009	2008	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2009	2009	2008	Aumento o disminuc. (%)
Estados Unidos	1	147 819	157 072	-6	1	54 372	58 958	-8	1	1 227 573	1 278 997	-4	1	372 738	393 772	-5
China ²	2	41 188	37 169	11	10	11 651	12 554	-7	2	330 243	285 295	16	13	50 831	56 380	-10
Hong Kong RAE ³		16 882	17 906	-6		16 882	17 906	-6		88 071	91 639	-4		88 071	91 639	-4
Macao RAE ⁴		240	353	-32		240	353	-32		2 078	2 553	-19		2 078	2 553	-19
Alemania	3	27 097	30 074	-10	2	26 243	29 156	-10	4	205 371	220 759	-7	3	196 382	211 126	-7
Reino Unido	4	23 449	24 101	-3	3	22 782	23 378	-3	3	230 596	232 592	-1	2	222 278	223 640	-1
Emiratos Árabes Unidos	5	21 822	19 337	13	4	21 822	19 337	13	6	143 849	124 831	15	4	143 849	124 831	15
Francia	6	19 031	20 982	-9	5	17 178	18 996	-10	5	152 256	160 278	-5	5	133 457	140 106	-5
Japón	7	18 170	20 458	-11	9	12 665	14 354	-12	7	127 859	140 927	-9	10	66 575	72 572	-8
República de Corea	8	16 059	16 283	-1	6	15 589	15 753	-1	15	82 264	83 192	-1	9	77 276	77 435	0
Países Bajos	9	13 112	14 306	-8	7	13 111	14 305	-8	10	90 184	95 189	-5	6	90 178	95 183	-5
Singapur	10	12 973	15 902	-18	8	12 973	15 902	-18	13	84 514	96 711	-13	8	84 514	96 711	-13
Canadá	11	11 904	12 243	-3	12	6 942	7 137	-3	8	107 371	110 602	-3	11	60 979	62 814	-3
Australia	12	11 652	12 645	-8	13	6 923	7 633	-9	9	100 515	108 579	-7	14	50 061	55 244	-9
Federación de Rusia	13	9 918	10 669	-7	18	5 168	5 551	-7	14	83 828	91 096	-8	19	37 143	40 943	-9
India	14	8 942	8 503	5	19	5 086	4 932	3	12	85 768	78 653	9	16	43 773	40 570	8
España	15	8 279	9 011	-8	15	6 361	6 849	-7	16	80 134	87 100	-8	12	59 821	63 991	-7
Irlanda	16	8 008	7 291	10	11	8 008	7 291	10	11	87 475	79 498	10	7	87 475	79 498	10
Brasil	17	7 364	6 798	8	26	2 464	2 458	0	17	74 049	66 144	12	25	20 649	20 774	-1
Tailandia	18	6 970	7 509	-7	14	6 539	7 112	-8	18	53 478	57 184	-6	15	48 885	52 948	-8
Malasia	19	6 207	6 758	-8	17	5 251	5 883	-11	20	45 532	47 323	-4	20	35 020	37 795	-7
Turquía	20	5 669	4 709	20	20	4 855	3 924	24	19	49 529	42 560	16	17	40 682	34 251	19
Qatar	21	5 621	4 922	14	16	5 621	4 922	14	21	40 408	36 203	12	18	40 408	36 203	12
Luxemburgo	22	4 688	5 402	-13	21	4 688	5 402	-13	116	411	495	-17	113	411	495	-17
Italia	23	4 329	5 364	-19	23	3 494	4 486	-22	22	39 811	41 217	-3	21	31 366	32 338	-3
Suiza	24	4 022	4 225	-5	22	4 009	4 211	-5	25	29 560	30 268	-2	22	29 423	30 140	-2
Arabia Saudita	25	3 746	3 888	-4	25	2 902	3 071	-6	26	28 891	27 736	4	27	20 248	19 451	4
Nueva Zelanda	26	3 429	3 772	-9	24	3 062	3 385	-10	29	25 924	28 045	-8	23	22 473	24 400	-8
México	27	3 401	3 783	-10	29	2 332	2 488	-6	24	30 922	34 611	-11	28	19 423	20 707	-6
Indonesia	28	3 258	3 548	-8	43	1 022	1 038	-2	23	31 873	34 952	-9	41	8 807	8 860	-1
Sudáfrica	29	3 108	3 386	-8	30	2 296	2 537	-10	27	26 926	28 953	-7	29	18 866	20 605	-8
Escandinavia ⁵	30	2 932	3 639	-19	27	2 378	2 992	-21	28	26 531	31 405	-16	24	20 689	24 627	-16
Chile	31	2 769	2 891	-4	31	2 204	2 357	-7	32	17 523	17 427	1	36	11 822	12 111	-2
Colombia	32	2 530	2 524	0	33	1 944	1 879	3	38	14 534	14 025	4	42	8 629	7 784	11
Portugal	33	2 385	2 558	-7	32	2 161	2 311	-6	30	22 820	24 159	-6	26	20 600	21 726	-5
Israel	34	2 362	2 682	-12	28	2 333	2 654	-12	33	17 251	17 404	-1	30	16 931	17 088	-1
Filipinas	35	2 005	2 167	-7	38	1 589	1 798	-12	31	18 254	18 698	-2	34	13 854	14 913	-7
Finlandia	36	1 969	2 162	-9	34	1 908	2 091	-9	35	16 389	17 859	-8	31	15 693	17 044	-8
Austria	37	1 893	2 155	-12	35	1 879	2 140	-12	37	14 775	16 464	-10	32	14 644	16 324	-10
Viet Nam	38	1 792	1 716	4	42	1 065	1 114	-4	34	16 473	15 762	5	39	9 530	10 152	-6
Egipto	39	1 670	1 631	2	37	1 624	1 557	4	36	14 801	14 266	4	33	14 344	13 537	6
Bahrein	39	1 670	1 837	-9	36	1 670	1 837	-9	41	12 753	13 656	-7	35	12 753	13 656	-7
Bélgica	41	1 543	1 763	-12	39	1 534	1 744	-12	52	7 158	7 690	-7	47	7 158	7 690	-7
Etiopía	42	1 478	1 399	6	40	1 460	1 384	6	43	9 746	9 303	5	38	9 562	9 147	5
Pakistán	43	1 444	1 579	-9	41	1 256	1 378	-9	39	13 049	13 916	-6	37	11 281	12 075	-7
Irán (Rep. Islámica del)	44	1 205	1 175	3	56	546	601	-9	40	12 818	12 292	4	54	5 481	5 909	-7
Argentina	45	1 198	1 296	-8	50	730	789	-7	42	12 156	13 037	-7	48	6 978	7 440	-6
Perú	46	1 035	1 056	-2	49	744	721	3	45	9 288	9 171	1	52	6 180	5 627	10
Sri Lanka	47	988	1 155	-15	44	988	1 155	-15	48	7 750	9 071	-15	44	7 750	9 071	-15
Kenya	48	987	1 021	-3	46	965	1 000	-3	47	7 925	8 047	-2	45	7 695	7 812	-1
Kuwait	49	975	945	3	45	975	945	3	49	7 670	7 368	4	46	7 670	7 368	4
Marruecos	50	920	947	-3	47	895	919	-3	44	9 582	9 901	-3	40	9 313	9 611	-3
Panamá	51	894	951	-6	48	894	951	-6	46	8 414	8 970	-6	43	8 414	8 970	-6
Grecia	52	774	1 053	-27	55	554	800	-31	50	7 651	10 194	-25	55	5 422	7 618	-29
Polonia	53	700	785	-11	52	681	764	-11	51	7 169	7 854	-9	49	6 939	7 593	-9
Jordanía	54	687	719	-4	51	685	718	-5	53	6 363	6 400	-1	50	6 346	6 384	-1
Mauricio	55	668	793	-16	53	663	787	-16	56	5 605	6 625	-15	53	5 551	6 569	-15

País o grupo de países	TONELADAS-KILÓMETROS EFECTUADAS (millones) (pasajeros, carga y correo)								PASAJEROS-KILÓMETROS EFECTUADOS (millones)							
	Total de los servicios (internacionales e interiores)				Servicios internacionales				Total de los servicios (internacionales e interiores)				Servicios internacionales			
	Clasificación en 2009	2009	2008	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2009	2009	2008	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2009	2009	2008	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2009	2009	2008	Aumento o disminuc. (%)
República Checa	56	597	601	-1	54	594	598	-1	54	6 334	6 297	1	51	6 307	6 267	1
Ucrania	57	595	655	-9	57	541	602	-10	55	5 958	6 532	-9	56	5 366	5 945	-10
Uzbekistán	58	507	569	-11	58	482	544	-11	57	4 775	5 507	-13	57	4 505	5 235	-14
Bangladesh	59	435	474	-8	59	433	472	-8	58	4 367	4 741	-8	58	4 344	4 717	-8
Islandia	60	431	502	-14	60	431	502	-14	64	3 632	3 757	-3	63	3 632	3 757	-3
Omán	60	431	359	20	62	404	334	21	59	4 308	3 551	21	60	4 016	3 276	23
Chipre	62	412	458	-10	61	412	458	-10	60	4 163	4 522	-8	59	4 163	4 522	-8
Brunei Darussalam	63	399	441	-9	63	399	441	-9	67	3 431	3 725	-8	66	3 431	3 725	-8
Fiji	64	386	424	-9	64	381	419	-9	65	3 549	3 860	-8	65	3 501	3 809	-8
Argelia	65	382	394	-3	69	326	334	-2	63	3 814	3 962	-4	69	3 236	3 340	-3
Rumania	66	377	380	-1	66	359	363	-1	61	3 960	3 979	0	62	3 762	3 795	-1
Hungría	67	360	381	-6	65	360	381	-6	62	3 843	4 062	-5	61	3 843	4 062	-5
Malta	68	332	352	-6	67	332	352	-6	69	3 250	3 436	-5	68	3 250	3 436	-5
El Salvador	68	332	358	-7	68	331	358	-7	66	3 516	3 775	-7	64	3 511	3 769	-7
Túnez	70	325	343	-5	70	325	343	-5	70	3 220	3 357	-4	70	3 220	3 357	-4
Trinidad y Tabago	70	325	351	-7	70	325	351	-7	71	3 106	3 312	-6	71	3 106	3 311	-6
Libano	72	313	330	-5	72	313	330	-5	74	2 711	2 727	-1	74	2 711	2 727	-1
Yemen	73	307	315	-3	73	303	311	-3	72	3 015	3 029	0	72	2 969	2 987	-1
Eslovaquia	74	306	329	-7	74	300	323	-7	68	3 379	3 646	-7	67	3 317	3 578	-7
Jamaica	75	295	315	-6	75	295	315	-6	73	2 839	3 027	-6	73	2 839	3 027	-6
Cuba	76	261	282	-7	76	246	264	-7	78	2 425	2 594	-6	76	2 316	2 469	-6
Kazajstán	77	249	268	-7	83	146	160	-9	76	2 570	2 758	-7	82	1 483	1 610	-8
República Árabe Siria	78	246	250	-2	77	243	248	-2	77	2 507	2 519	0	75	2 476	2 491	-1
Venezuela	79	239	265	-10	101	91	98	-6	75	2 649	2 947	-10	92	987	1 052	-6
Suriname	80	212	229	-7	78	212	229	-7	84	1 749	1 865	-6	78	1 749	1 864	-6
Turkmenistán	81	185	200	-7	87	126	137	-9	80	1 955	2 103	-7	85	1 310	1 422	-8
Bolivia	82	174	190	-8	85	138	147	-6	81	1 895	2 050	-8	81	1 497	1 596	-6
Namibia	83	171	175	-2	79	168	172	-2	85	1 668	1 723	-3	80	1 640	1 693	-3
Nigeria	84	169	179	-6	103	80	82	-2	82	1 873	1 978	-5	100	870	898	-3
Tayikistán	85	167	136	23	81	160	128	25	83	1 778	1 458	22	79	1 701	1 375	24
Seychelles	86	165	171	-3	80	164	170	-3	89	1 428	1 474	-3	84	1 416	1 461	-3
Costa Rica	87	156	168	-7	82	154	165	-7	79	2 312	2 467	-6	77	2 289	2 440	-6
Gabón	88	148	157	-6	85	138	146	-5	100	931	966	-4	102	828	854	-3
Letonia	89	142	152	-6	84	142	152	-6	88	1 456	1 539	-5	83	1 456	1 539	-5
Jamahiriyá Árabe Libia	89	142	148	-4	97	96	98	-2	86	1 521	1 597	-5	97	934	964	-3
Sudán	91	140	148	-5	88	121	127	-4	95	1 111	1 154	-4	95	956	986	-3
Myanmar	92	134	145	-7	96	98	106	-8	87	1 470	1 585	-7	89	1 093	1 187	-8
Ángola	93	126	135	-6	89	119	127	-6	108	680	706	-4	106	605	624	-3
Azerbaiyán	94	122	171	-28	91	110	144	-24	90	1 274	1 777	-28	87	1 148	1 492	-23
Total de países mencionados (101) ⁶		529 782	553 697	-4		357 874	380 360	-6		4 229 871	4 309 765	-2		2 583 440	2 669 392	-3
Total de los demás países		1 478	1 623			1 306	1 450			14 669	16 135			12 970	14 448	
Total de los 190 países miembros de la OACI		531 260	555 320	-4		359 180	381 810	-6		4 244 540	4 325 900	-2		2 596 410	2 683 840	-3

1. La mayoría de los datos correspondientes a 2009 son estimaciones, por lo cual la clasificación y los porcentajes de aumento o disminución podrán sufrir modificaciones cuando se disponga de los datos definitivos.
2. Para fines estadísticos, los datos sobre China excluyen el tráfico de las Regiones Administrativas Especiales (RAE) de Hong Kong y de Macao y el de la provincia china de Taiwán.
3. Tráfico de la Región Administrativa Especial (RAE) de Hong Kong.
4. Tráfico de la Región Administrativa Especial (RAE) de Macao.
5. Tres Estados – Dinamarca, Noruega y Suecia.
6. Incluye los Estados mencionados en la Nota 5.

Fuente.— 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. Toneladas-kilómetros de carga efectuadas por los servicios regulares(Países y grupos de países cuyas líneas aéreas efectuaron un total de más de 25 millones de toneladas-kilómetros de carga en 2009¹)

País o grupo de países	TONELADAS-KILÓMETROS DE CARGA EFECTUADAS (millones)							
	Total de los servicios (internacionales e interiores)				Servicios internacionales			
	Clasificación en 2009	2009	2008	Aumento o disminución (%)	Clasificación en 2009	2009	2008	Aumento o disminución (%)
Estados Unidos	1	35 084	39 372	-11	1	19 937	22 443	-11
China ²	2	11 421	11 386	0	4	7 020	7 409	-5
RAE de Hong Kong ³		8 229	8 988	-8		8 229	8 988	-8
RAE de Macao ⁴		32	98	-67		32	98	-67
República de Corea	3	8 551	8 727	-2	2	8 480	8 658	-2
Japón	4	7 018	8 173	-14	6	6 171	7 287	-15
Emiratos Árabes Unidos	5	7 551	7 289	4	3	7 551	7 289	4
Alemania	6	6 809	8 353	-18	5	6 801	8 342	-18
Reino Unido	7	5 864	6 284	-7	7	5 862	6 282	-7
Singapur	8	5 535	7 310	-24	8	5 535	7 310	-24
Francia	9	4 921	6 163	-20	9	4 751	5 973	-20
Luxemburgo	10	4 651	5 358	-13	10	4 651	5 358	-13
Países Bajos	11	3 960	4 645	-15	11	3 960	4 645	-15
Federación de Rusia	12	2 306	2 400	-4	16	1 814	1 855	-2
Tailandia	13	2 091	2 289	-9	12	2 059	2 258	-9
Malasia	14	2 064	2 444	-16	13	2 031	2 407	-16
Australia	15	2 032	2 212	-8	15	1 890	2 051	-8
Qatar	16	1 953	1 639	19	14	1 953	1 639	19
Brasil	17	1 782	1 807	-1	24	915	900	2
Canadá	18	1 347	1 389	-3	19	1 069	1 102	-3
India	19	1 235	1 234	0	22	968	984	-2
Chile	20	1 179	1 308	-10	17	1 129	1 257	-10
Arabia Saudita	21	1 138	1 383	-18	18	1 072	1 313	-18
Colombia	22	1 043	1 100	-5	21	996	1 015	-2
Suiza	23	1 030	1 182	-13	20	1 030	1 181	-13
España	24	1 002	1 251	-20	23	919	1 119	-18
Bélgica	25	830	997	-17	25	821	979	-16
Nueva Zelanda	26	799	921	-13	26	799	921	-13
Turquía	27	729	481	52	27	710	442	60
Sudáfrica	28	652	761	-14	29	601	698	-14
Israel	29	622	926	-33	28	622	926	-33
Finlandia	30	484	543	-11	30	484	542	-11
Bahrein	31	471	542	-13	31	471	542	-13
México	32	440	483	-9	33	393	424	-7
Italia	33	400	1 279	-69	32	399	1 275	-69
Austria	34	342	421	-19	34	341	421	-19
Viet Nam	35	311	296	5	42	202	199	1
Escandinavia ⁵	36	303	523	-42	35	300	518	-42
Portugal	37	301	347	-13	36	287	330	-13
Kuwait	38	281	280	1	37	281	280	1
Sri Lanka	39	279	331	-16	38	279	331	-16
Indonesia	40	277	334	-17	47	145	156	-7

País o grupo de países	TONELADAS-KILÓMETROS DE CARGA EFECTUADAS (millones)							
	Total de los servicios (internacionales e interiores)				Servicios internacionales			
	Clasificación en 2009	2009	2008	Aumento o disminución (%)	Clasificación en 2009	2009	2008	Aumento o disminución (%)
Kenya	41	272	295	-8	39	271	295	-8
Pakistán	42	266	320	-17	41	237	285	-17
Etiopía	43	254	228	11	40	254	228	11
Filipinas	44	227	277	-18	45	166	220	-25
Perú	45	197	230	-14	43	185	212	-13
Egipto	46	180	195	-8	44	179	195	-8
Mauricio	47	153	191	-20	46	152	191	-20
Irlanda	48	121	122	-1	48	121	122	-1
Jordania	49	113	141	-20	49	113	141	-20
Argentina	50	112	132	-15	50	102	120	-14
Brunei Darussalam	51	90	104	-13	51	90	104	-13
Irán (República Islámica del)	52	82	97	-15	54	71	86	-18
Islandia	53	77	127	-39	52	77	127	-39
Uzbekistán	54	76	72	6	53	76	72	6
Fiji	55	66	76	-13	55	66	76	-13
Angola	56	64	71	-9	56	63	70	-9
Libano	57	63	78	-20	56	63	78	-20
Gabón	58	62	68	-9	58	61	68	-9
Polonia	59	55	79	-30	59	55	79	-30
Ucrania	60	53	63	-17	60	52	63	-17
Marruecos	61	50	55	-9	61	49	54	-9
Trinidad y Tabago	62	42	49	-14	62	42	49	-14
Sudán	62	42	47	-11	65	37	41	-9
Omán	64	39	20	100	63	38	19	100
Chipre	65	38	48	-19	63	38	48	-19
Grecia	66	31	70	-55	66	30	67	-55
Uganda	67	27	30	-9	67	27	30	-9
Cuba	67	27	32	-15	68	26	30	-14
Yemen	69	26	33	-20	68	26	33	-20
Total de los países mencionados (69) ⁶		140 254	156 594	-10		116 728	131 345	-11
Total de los demás países		356	416			322	375	
Total de los 190 Estados miembros de la OACI		140 610	157 010	-10		117 050	131 720	-11

1. La mayoría de los datos correspondientes a 2009 son estimaciones, por lo cual la clasificación y los porcentajes de aumento o disminución podrán sufrir modificaciones cuando se disponga de los datos definitivos.
2. Para fines estadísticos, los datos sobre China excluyen el tráfico de las Regiones Administrativas Especiales (RAE) de Hong Kong y de Macao y el de la provincia china de Taiwan.
3. Tráfico de la Región Administrativa Especial (RAE) de Hong Kong.
4. Tráfico de la Región Administrativa Especial (RAE) de Macao.
5. Tres Estados – Dinamarca, Noruega y Suecia.
6. Incluye los Estados mencionados en la Nota 5.

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



Tabla 7. Tráfico internacional no regular estimado de pasajeros de pago, 2000–2009

Categoría	Millones de pasajeros-kilómetros efectuados									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tráfico no regular ¹	265 460	272 790	244 930	240 720	266 590	262 560	245 105	241 730	223 360	197 690
Variación anual (%)	11,4	2,8	-10,2	-1,7	10,7	-1,5	-6,6	-1,4	-7,6	-11,5
Tráfico regular	1 790 370	1 726 580	1 736 070	1 738 510	2 015 070	2 199 940	2 374 810	2 576 130	2 683 840	2 596 410
Variación anual (%)	10,4	-3,6	0,5	0,1	15,9	9,2	7,9	8,5	4,2	-3,3
Tráfico total	2 055 830	1 999 370	1 981 000	1 979 230	2 281 660	2 462 500	2 619 915	2 817 860	2 907 200	2 794 100
Variación anual (%)	10,5	-2,7	-0,9	-0,1	15,3	7,9	6,4	7,6	3,2	-3,9
Tráfico no regular como porcentaje del total	12,9	13,6	12,4	12,2	11,7	10,7	9,4	8,6	7,7	7,1

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 8. Tráfico en los aeropuertos principales del mundo

Los 25 aeropuertos más importantes en términos de pasajeros en 2009

Clasificación núm.	Ciudad	Aeropuerto	Pasajeros embarcados y desembarcados			Movimientos de aeronaves		
			2009 (miles)	2009 (miles)	2009/2008 (%)	2009 (miles)	2008 (miles)	2009/2008 (%)
1	Atlanta, GA	Hartsfield-Jackson International	88 032	90 039	-2,2	970	978	-0,8
2	Londres	Heathrow	66 037	67 055	-1,5	466	479	-2,6
3	Beijing	Capital International	65 375	55 938	16,9	488	430	13,6
4	Chicago, IL	O'Hare International	64 398	70 819	-9,1	828	882	-6,1
5	Tokio	Haneda (Tokyo International)	61 904	66 736	-7,2	321	339	-5,1
6	París	Charles de Gaulle	57 907	60 875	-4,9	525	560	-6,2
7	Los Ángeles, CA	Los Angeles International	56 521	59 816	-5,5	545	623	-12,5
8	Dallas/Fort Worth, TX	Dallas-Fort Worth International	56 030	57 093	-1,9	639	656	-2,7
9	Frankfurt	Frankfurt	50 933	53 467	-4,7	463	486	-4,7
10	Denver, CO	Denver International	50 167	51 245	-2,1	612	626	-2,3
11	Madrid	Barajas	48 221	50 809	-5,1	430	463	-7,1
12	Nueva York, NY	John F. Kennedy International	45 915	47 807	-4,0	415	439	-5,4
13	Hong Kong	Hong Kong International	45 559	47 860	-4,8	288	301	-4,3
14	Amsterdam	Amsterdam-Schiphol	43 570	47 430	-8,1	402	442	-9,0
15	Dubai	Dubai International	40 902	37 441	9,2	281	270	4,0
16	Bangkok	Bangkok Suvarnabhumi International	40 500	38 603	4,9	258	249	3,4
17	Las Vegas, NV	Mccarran International	40 469	43 209	-6,3	511	579	-11,7
18	Houston, TX	Houston George Bush Intercontinental	40 007	41 709	-4,1	538	576	-6,6
19	Phoenix, AZ	Sky Harbor International	37 825	39 891	-5,2	457	502	-9,0
20	San Francisco, CA	San Francisco International	37 224	37 235	0,0	380	388	-2,1
21	Singapur	Changi	37 204	37 695	-1,3	245	235	4,3
22	Guangzhou	Guangzhou Baiyun International	37 048	33 435	10,8	309	280	10,2
23	Jakarta	Jakarta Soekarno Hatta International	36 466	32 233	13,1	269	250	7,4
24	Charlotte, NC	Charlotte-Douglas International	34 577	34 739	-0,5	509	536	-5,0
25	Miami, FL	Miami International	33 886	34 064	-0,5	351	372	-5,4
		Total	1 216 677	1 237 243	-1,7	11 502	11 941	-3,7

Los 25 aeropuertos más importantes en términos de pasajeros internacionales en 2009

Clasificación número	Ciudad	Aeropuerto	Pasajeros embarcados y desembarcados			Movimientos de aeronaves		
			2009 (miles)	2008 (miles)	2009/2008 (%)	2009 (miles)	2009 (miles)	2009/2008 (%)
1	Londres	Heathrow	60 782	61 492	-1,2	408	412	-1,0
2	París	Charles de Gaulle	53 015	55 825	-5,0	429	456	-6,0
3	Hong Kong	Hong Kong International	45 559	47 860	-4,8	288	301	-4,3
4	Francfort	Frankfurt	44 521	46 827	-4,9	365	408	-10,5
5	Amsterdam	Schiphol	43 567	47 386	-8,1	391	426	-8,2
6	Dubai	Dubai International	40 104	36 592	9,6	226	203	11,2
7	Singapur	Changi	37 204	37 695	-1,3	240	232	3,4
8	Tokio	Narita	30 862	32 287	-4,4	171	178	-3,9
9	Madrid	Barajas	29 388	30 430	-3,4	238	252	-5,6
10	Bangkok	Bangkok Suvarnabhumi International	30 280	31 608	-4,2	182	189	-3,7
11	Londres	Gatwick	28 721	30 457	-5,7	197	208	-5,3
12	Seúl	Incheon International	28 208	29 757	-5,2	194	207	-6,3
13	Munich	Franz Josef Strauss	23 422	24 560	-4,6	267	294	-9,2
14	Nueva York, NY	John F. Kennedy International	21 900	22 401	-2,2	142	144	-1,4
15	Zurich	Zurich	21 409	21 413	0,0	214	214	-0,1
16	Roma	Fiumicino	20 853	21 356	-2,4	170	186	-8,6
17	Dublín	Dublin	19 850	22 558	-12,0	144	168	-14,2
18	Taipei	Taiwan Taoyuan International	19 564	19 754	-1,0	114	118	-3,2
19	Kuala Lumpur	Kuala Lumpur International	19 402	17 837	8,8	136	122	11,9
20	Estambul	Ataturk International	18 396	17 069	7,8	153	131	17,0
21	Londres	Stansted	18 061	20 015	-9,8	135	151	-10,6
22	Copenhague	Copenhagen	17 620	19 413	-9,2	183	207	-11,8
23	Toronto	Lester B. Pearson	17 605	18 472	-4,7	309	321	-3,9
24	Viena	Vienna International	17 384	19 017	-8,6	217	241	-10,0
25	Bruselas	Brussels National	16 770	18 306	-8,4	189	208	-9,3
		Total	724 446	750 385	-3,5	5 702	5 978	-4,6

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

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

Año	Ingresos de Explotación USD (millones)	Gastos de explotación USD (millones)	Resultados de explotación		Resultado neto ²		Impuestos sobre la renta USD (millones)
			Cantidad USD (millones)	Porcentaje de los ingresos de explotación	Cantidad USD (millones)	Porcentaje de los ingresos de explotación	
2000	328 500	317 800	10 700	3,3	3 700	1,1	-2 750
2001	307 500	319 300	-11 800	-3,8	-13 000	-4,2	3 610
2002	306 000	310 800	-4 800	-1,6	-11 300	-3,7	2 300
2003	321 800	323 300	-1 500	-0,5	-7 500	-2,3	-1 460
2004	378 800	375 500	3 300	0,9	-5 600	-1,5	-2 560
2005	413 300	408 900	4 400	1,1	-4 100	-1,0	-2 800
2006	465 200	450 200	15 000	3,2	5 000	1,1	-3 380
2007	509 800	489 900	19 900	3,9	14 700	2,9	-5 370
2008 ^{3,4}	563 600	572 500	-8 900	-1,6	-36 000	-6,4	1 430

1. Los ingresos y gastos se han calculado para las líneas aéreas que no han notificado sus resultados.
2. El resultado neto se obtiene añadiendo (con el signo más o menos según el caso) al resultado de explotación las partidas ajenas a la explotación (tales como intereses y subvenciones directas) y el impuesto sobre la renta. Los resultados de explotación y netos anteriormente mencionados, especialmente los últimos son las pequeñas diferencias entre las estimaciones de cifras importantes (ingresos y gastos) y son, por lo tanto, susceptibles de considerables incertidumbres.
3. En 2008 las pérdidas de explotación y netas incluyeron las repercusiones de los contratos de compra a futuro de combustible, ajustados sobre la base del precio del mercado, de aproximadamente 6 mil millones USD.
4. En 2008 la pérdida neta incluye las repercusiones de cargos no monetarios relativos a adjudicaciones de capital social y al deterioro de activos intangibles, de aproximadamente 14 mil millones USD.

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

Tabla 10. Flota¹ de transporte comercial de los Estados miembros de la OACI al final de cada uno de los años del período 2000–2009

Año	Turborreacción		Turbohélice		De motores de émbolo		Total todos los tipos de aeronaves
	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje	
2000	16 004	78,2	4 320	21,1	132	0,6	20 456
2001	15 923	78,8	4 162	20,6	118	0,6	20 203
2002	16 508	80,1	3 978	19,3	119	0,6	20 605
2003	16 931	81	3 854	18,4	110	0,5	20 895
2004	17 682	82	3 784	17,5	98	0,5	21 564
2005	18 221	82,7	3 708	16,8	94	0,4	22 023
2006	18 890	83,1	3 765	16,6	86	0,4	22 741
2007	19 893	83,7	3 803	16	80	0,3	23 776
2008	19 884	83,8	3 775	15,9	71	0,3	23 730
2009	20 275	84,1	3 768	15,6	67	0,3	24 110

1. No se incluyen las aeronaves cuya masa máxima de despegue es inferior a 9 000 kg (20 000 lb).

Fuente.— OAG Aviation Solutions.

Tabla 11. Seguridad de la aviación

Año	Número de actos de interferencia ilícita	Número de actos de apoderamiento		Número de ataques a instalaciones		Número de actos de sabotaje	Otros actos ¹	Número de lesionados o muertos durante actos de interferencia ilícita	
		Apoderamiento	Intentos de apoderamiento	Ataques	Intentos de ataque			Lesionados	Muertos
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
2008	23	1	6	3	0	0	13 ³	31	11
2009	23	5	3	1	0	0	14 ³	4	3

1. Incluye ataques en vuelo y otros actos de interferencia ilícita.
2. Los informes oficiales recibidos acerca de los sucesos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos no incluyen el número estimado de muertos y lesionados en la superficie. En consecuencia, los totales estimados se obtuvieron de los medios de difusión.
3. Incluye tentativa de sabotaje.

APÉNDICE 2. PROYECTOS DE COOPERACIÓN TÉCNICA

LISTA DE PAÍSES/REGIONES

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 pueda asumir la responsabilidad de la gestión, explotación y mantenimiento de las instalaciones y servicios del Aeropuerto internacional de Kabul que serán transferidos de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN)/Fuerza Internacional de Asistencia para la Seguridad (FIAS) al MoTCA al final del período de transición cubierto por el proyecto. Este proyecto se inició en 2007 con una duración prevista de 30 meses.

Logros del proyecto

El proyecto permitió al MoTCA transferir, del control militar al control civil, funciones del aeropuerto de Kabul; para ello, los expertos de la OACI proporcionaron orientación y documentación, así como los servicios críticos necesarios, que cumplieran con las normas internacionales, mediante personal de asistencia operacional (OPAS). Se proporcionó asistencia técnica en materia de servicios de información aeronáutica, comunicaciones, navegación y vigilancia; operaciones de aeródromo; tecnología de la información; ingeniería; meteorología; extinción de incendios y rescate; control de tránsito aéreo; y aptitud lingüística en inglés. Se otorgaron al personal del MoTCA 41 becas en diversas disciplinas de aviación con unas 1 500 horas de instrucción local en aula. El personal nacional finalizó recientemente su instrucción como oficiales de extinción de incendios; y ocho pronosticadores meteorológicos afganos iniciaron su instrucción en el puesto de trabajo. Se prepararon proyectos de manuales de operaciones de aeródromo y de sistemas de gestión de la seguridad operacional. Se organizó la adquisición de ayudas para la navegación, camiones de extinción de incendios para aeropuertos, vehículos utilitarios y equipo de instrucción para la aviación, así como un camión blindado. Los expertos de la OACI facilitaron numerosos proyectos en el aeropuerto de Kabul, desde la inauguración del nuevo edificio terminal internacional a la rehabilitación propuesta del edificio terminal para vuelos del interior. Los expertos proporcionaron también orientación y apoyo en numerosas otras disciplinas relacionadas con la autoridad aeroportuaria, el ministerio y otras partes interesadas.



Vigilancia de la seguridad de vuelo***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Afganistán, consiste en mejorar la capacidad de vigilancia de la seguridad de vuelo del Ministerio de Transporte y Aviación Civil (MoTCA). Este proyecto comenzó sus operaciones en septiembre de 2008 con una duración prevista de 12 meses, se ha prolongado de tres meses.

Logros del proyecto

El proyecto permitió al MoTCA llevar a cabo actividades de vigilancia e inspección de operaciones de vuelo, incluidos explotadores de líneas aéreas y organizaciones de mantenimiento. Se elaboraron datos de auditoría sistemática y soportes lógicos de análisis con centenas de elementos de inspección para dicho objetivo. Mediante el proyecto se produjeron procedimientos, sistemas y manuales para garantizar una aplicación efectiva de las funciones de vigilancia de la seguridad de las operaciones de vuelo y la certificación de los explotadores de líneas aéreas en Afganistán. Además del apoyo proporcionado al MoTCA, el proyecto permitió a la línea aérea afgana Ariana adoptar normas internacionales.

ARABIA SAUDITA**Administración general de aviación civil*****Objetivo del proyecto***

Los objetivos de este proyecto, financiado por el Gobierno de Arabia Saudita, consisten en apoyar a la Administración General de Aviación Civil (GACA) para el suministro de servicios aeronáuticos seguros, eficientes y rentables; mantener al día a la GACA respecto de 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 cualificado. Este proyecto, que se inició en 1997 con una duración inicial de seis años, se ha prolongado hasta junio de 2010.

Logros del proyecto

Veinticuatro expertos internacionales trabajaron en este proyecto durante 2009, prestando servicios de consultoría a los gerentes de proyecto y al personal de contraparte de Arabia Saudita, según fue necesario. Las actividades del proyecto incluyeron una inspección general de las nuevas aeronaves de Saudi Arabian Airlines y de Saudi Royal Flight para asegurar que se ajustan a las normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos, así como a inspecciones



periódicas de los transportistas y explotadores de servicios aéreos y vigilancia de la seguridad operacional de las instalaciones de reparación certificadas de la GACA. Los expertos en instrucción de la OACI, junto con instructores nacionales, impartieron al personal de la GACA cursos de instrucción completos en comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), y cursos en operaciones radar y no radar, así como entrenamiento en simuladores. También se proporcionaron conocimientos técnicos para establecer e implantar un programa de mejoramiento de carreras profesionales para el desarrollo futuro de los servicios de salvamento y extinción de incendios. Mediante las medidas de instrucción en curso, la GACA logró contratar a otros nacionales cualificados. Además, se proporcionó asesoramiento sobre aspectos técnicos de los aeropuertos para facilitar el examen de proyectos actuales y futuros.

ARGENTINA

Modernización de los sistemas CNS/ATM y fortalecimiento 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 modernizar los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) que proporcionan la infraestructura para la navegación aérea nacional y regional. El proyecto se dirige a apoyar la vigilancia de la seguridad operacional y pronosticar el desarrollo social, económico y cultural de la aviación civil. Este proyecto, iniciado en septiembre de 2004 con una duración prevista de dos años, se ha prolongado hasta octubre de 2010.

Logros del proyecto

Se firmaron 20 contratos para la adquisición de sistemas y equipo, incluida la compra de: un simulador AMHS — banco de datos NOVEQSE; equipo VHF para EAVA Rosario; dos bombas automáticas; un registrador para Aeroparque; un sistema de control de comunicaciones orales (VCCS) para Aeroparque; estación EAVA Rosario II; VHF para CIPE y Córdoba; registradores para Ezeiza, CIPE y Córdoba; multiplexadores; VCCS para el centro de instrucción y desarrollo experimental; mantenimiento de LearJet T 35; equipo AWOS; sistema de información para el registro de movimientos de aeronave; equipo VHF para la región aérea del norte (RANO); equipo VHF; equipo de conmutación de la voz para la FIR Ezeiza-ARO-AIS; equipo de conmutación de la voz para la FIR Ezeiza — autorización; DME para el aeropuerto de Paraná; antenas GP para el aeropuerto de Ezeiza; puesto en la torre de control para el aeropuerto de Merlo; soporte lógico AUTOCAD para tránsito aéreo; soporte lógico WAVIONIX para tránsito aéreo.



Establecimiento de una nueva Administración Nacional de Aviación Civil***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de la Argentina, consiste en crear una nueva entidad encargada del suministro de servicios aeroportuarios y de navegación aérea así como de vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo la transferencia de todas las misiones y tareas realizadas por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina. El proyecto, iniciado en septiembre de 2007, tiene una duración prevista de 36 meses, se ha prolongado hasta 2010.

Logros del proyecto

Se trasladó del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina a la nueva Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) la responsabilidad relativa a la aviación civil. Se transfirieron a la nueva organización más de 4 000 empleados, el 60% con estatuto militar y el 40% civil. Se formó a más de 120 controladores de tránsito aéreo en sistemas de vigilancia ATS, supervisión de una dependencia de control de tránsito aéreo y planificación del espacio aéreo. Se elaboró un plan de trabajo para aumentar la eficacia y seguridad operacional del sistema de control de tránsito aéreo. Se adquirió equipo electrónico de oficina para establecer un sistema de gestión automático. Se revisó y actualizó el Código aeronáutico. Se adquirió equipo como radar, sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS) y vehículos de extinción de incendios.

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

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

Logros del proyecto

Se llevaron a cabo reparaciones y modificaciones del equipo existente. Se adquirieron un nuevo sistema de transporte de aeródromo y nuevo equipo de aviónica.



BOLIVIA**Vigilancia de la seguridad operacional y navegación aérea*****Objetivo del proyecto***

Los objetivos de este proyecto, financiado por el Gobierno de Bolivia, consisten en permitir que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) desempeñe eficazmente sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional y en reforzar la dependencia de navegación aérea en el Instituto Nacional de Aviación Civil. El proyecto se inició en 2004 con una duración prevista de cinco años, se ha finalizado en 2009.

Logros del proyecto

La DGAC se comprometió a emprender la implantación de un sistema de gestión de la calidad basado en ISO 9001, respecto al desarrollo del área técnica y operacional. Los reglamentos aeronáuticos de Bolivia se enmendaron de conformidad con los Anexos de la OACI, así como el Manual de organización y funciones de la DGAC, el Manual de descripción de puestos, manuales de orientación y manuales administrativos. Con objeto de mejorar la gestión de la DGAC, la dependencia de auditoría interna formuló recomendaciones cuya aplicación aumentó el nivel de eficacia para la administración. La oficina de navegación aérea de Bolivia se reforzó mediante la contratación de expertos en aeródromos y ayudas terrestres, operaciones, servicios de información aeronáutica y gestión del tránsito aéreo.

BOTSWANA**Asistencia en el establecimiento de una Administración de aviación civil en Botswana*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Botswana, es establecer una estructura de aviación civil autónoma, eficiente y efectiva que responda tanto a la dinámica de la industria de la aviación como al desarrollo social y económico del país, promoviendo el comercio y el turismo. El proyecto comenzó en 2005 con una duración prevista de 18 meses, se ha prolongado hasta finales de 2010.

Logros del proyecto

Con el nombramiento de los directores de seguridad de vuelo y transporte aéreo, asignados por la OACI como asistencia operacional (OPAS), se llenó la totalidad de los 21 puestos del equipo superior de gestión de la Administración de aviación



civil de Botswana (CAAB). Hasta ahora, se contrató a 37 empleados de los 812 empleados del antiguo departamento de aviación civil como personal permanente para la CAAB. Se presentó al ministro un plan de actividades de cinco años para la Administración. Está en su etapa final la preparación del plan maestro de aviación civil. Se progresó en el establecimiento de una entidad independiente de investigación de accidentes e incidentes de aviación. Se están preparando los proyectos de ley sobre seguridad de la aviación y sobre aviación civil de 2009. Como lo exige la ley, se consultó con partes interesadas respecto a los reglamentos de navegación aérea y se tuvieron en cuenta sus observaciones. Se presentó al ministro un proyecto final para promulgar y publicar como decretos los requisitos aeronáuticos conexos de Botswana.

BRASIL

Cualificación profesional e investigación en aviación civil

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno del Brasil, es 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 julio de 2001 con una duración inicial de cinco años, se ha prolongado hasta finales de 2010.

Logros del proyecto

Se llevaron a cabo actividades de instrucción sobre seguridad operacional, gestión, mantenimiento, aeronavegabilidad, metodología TRAINAIR y otros temas afines. El personal de la ANAC participó en reuniones, conferencias y simposios. Se llevaron a cabo 58 misiones internacionales y 350 nacionales, la mayoría de las cuales cubiertas por programas de becas. Se organizaron eventos internacionales en el país con la participación de expertos de la OACI, incluidas dos reuniones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), un seminario internacional del grupo directivo del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), un seminario sobre transporte aéreo, un seminario ICAONET y una Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos. Se contrató a 26 agencias de consultores para proporcionar apoyo a actividades de proyecto tales como preparación de planes de estudios y manuales de cursos conexos, traducción de textos y vídeos sobre control del ruido en los aeropuertos del español al inglés, cursos de enseñanza a distancia mediante la metodología TRAINAIR, estudios sobre cuestiones ambientales en el aeropuerto de Congonhas y el análisis de seis proyectos de infraestructura aeroportuaria. Se prepararon siete manuales, cuatro de ellos para cursos de mecánica y tres para cursos destinados a pilotos.



CHINA**Programa OACI/China de instrucción para países en desarrollo*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Administración General de la Administración de Aviación Civil de China (CAAC), consiste en que la OACI asista en la administración de un programa de instrucción para participantes de países en desarrollo. La asistencia abarca la distribución de información a los Estados contratantes de la OACI y el envío de cartas de otorgamiento de becas y cartas de rechazo. El proyecto, iniciado en 2009 con una duración prevista de 12 meses, se prolongó hasta 2010.

Logros del proyecto

Se seleccionó a 32 participantes procedentes de 24 países en desarrollo para la instrucción en el seminario para supervisores de operaciones de transporte aéreo o el curso básico de control radar de aproximación, organizados en el Instituto de gestión de la aviación civil de China y la Universidad de aviación civil de China, respectivamente.

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

El objetivo de este proyecto, financiado por la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), consiste en elaborar un plan general para ampliar la capacidad del Aeropuerto internacional Daniel Oduber a efectos de adaptarlo a aviones de mayores dimensiones, así como satisfacer las demandas de la Región del Pacífico septentrional respecto a un desarrollo económico, turístico y comercial más amplio. Este proyecto, que se inició en marzo de 2008 con una duración prevista de seis meses, ha sido prolongado hasta diciembre de 2010.

Logros del proyecto

El plan general se finalizó y envió al Gobierno de Costa Rica, que solicitó a la OACI que lo ampliara.



Plan integral para la modernización de la red nacional de aeródromos***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Costa Rica, consiste en desarrollar una red moderna de aeropuertos para el nuevo transporte aéreo internacional y local que comprende la implantación de un modelo para la modernización de los principales aeródromos del interior. También se incluyen en este modelo estudios sobre el impacto ambiental y análisis socioeconómicos para destinos turísticos previamente determinados. Se ha previsto la elaboración de un plan general para el nuevo aeropuerto internacional, conjuntamente con una segunda etapa de la construcción aeroportuaria. Este proyecto, que se inició en marzo de 2008 con una duración prevista de seis meses, ha sido prolongado hasta diciembre de 2010.

Logros del proyecto

Mediante una licitación internacional, el Director General de Aviación Civil encargó a una empresa la elaboración de un plan general para cada aeropuerto local en la red de aeropuertos. Se presentó al DGAC un plan general para el nuevo aeropuerto de la Zona del Sur. Entre el equipo adquirido mediante la cooperación técnica de la OACI puede mencionarse una iluminación de aproximación, vehículos de extinción de incendios, soportes lógicos de protección contra virus informáticos; vehículos barredores de pistas y sistemas de seguridad de la aviación.

Plan integral para la modernización de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC)***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), es fortalecer las autoridades aeronáuticas. El proyecto, iniciado en marzo de 2008 con una duración prevista de nueve meses, ha sido prolongado hasta diciembre de 2010.

Logros del proyecto

Prosiguieron las actividades para enmendar la Ley General de Aviación Civil y reorganizar las estructuras del órgano normativo y del proveedor de servicios, según lo recomendado por el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). Se inició el proceso de contratación para esta misión y se contrataron expertos internacionales. Se está preparando el proyecto de la nueva ley de aviación civil.



DJIBOUTI**Reforzamiento de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de la Administración de aviación civil de Djibouti*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto de asistencia operacional (OPAS), financiado por el Programa de cielos seguros para África con una contribución del Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS) y el Gobierno de Djibouti, a fin de asistir a este último para corregir las deficiencias en materia de seguridad operacional observadas mediante la auditoría del enfoque sistémico global de la OACI. Como resultado de ello, se implantará en Djibouti un sistema eficaz para las funciones relativas a la calidad de la certificación y la vigilancia en materia de otorgamiento de licencias al personal, operaciones de vuelo y aeronavegabilidad. El proyecto se inició en abril de 2009 con una duración prevista de un año.

Logros del proyecto

Se contrató a un inspector de operaciones de vuelo y un inspector de aeronavegabilidad por un año y a un experto jurídico por dos meses. Se celebró a finales de abril de 2009 una reunión de lanzamiento del proyecto durante una misión conjunta realizada por representantes de la OACI y el Departamento de Transporte (DOT) de los Estados Unidos. Se preparó un proyecto de Ley sobre aviación civil, cuya ratificación está pendiente. Se elaboraron un manual y listas de verificación sobre aeronavegabilidad, así como un manual de procedimientos para la inspección y certificación de operaciones. Dos miembros del personal de la Administración de aviación civil asistieron al seminario práctico sobre el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y al curso sobre otorgamiento de licencias al personal destinado a inspectores gubernamentales de seguridad operacional.

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

Los objetivos de este proyecto, financiado por el Gobierno del Ecuador y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), son elaborar un plan nacional de navegación aérea en el contexto de un plan general de desarrollo de la aviación civil; asesorar al gobierno en el establecimiento de una concesión para la explotación de los aeropuertos de Guayaquil y Quito, tanto actuales como nuevos; modificar la estructura 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 1998 con una duración prevista de nueve años, se prolongó hasta diciembre de 2010.

Logros del proyecto

Los expertos de la OACI proporcionaron asesoramiento y asistencia técnica en relación con el proceso de adquisición de equipo. Se renovó el contrato de mantenimiento del equipo del sistema mundial de pronósticos de área (WAFS) y se organizó una nueva licitación pública para la compra de un sistema de comunicaciones por satélite. A raíz de la instalación de un radar secundario en las islas Galápagos, se compilaron documentos de apoyo y una delegación de la DGAC visitó a la Sede de la OACI para finalizar las actividades relativas a la adquisición.

FIJI

Evaluación de riesgos del sistema de vigilancia dependiente automática (ADS)

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por Airports Fiji Limited (AFL), consiste en asistir a AFL para evaluar la necesidad de un sistema de vigilancia que incluya la evaluación de los riesgos debidos a la pérdida de separación entre aeronaves y considerar medidas de atenuación de riesgos, incluido el suministro de un sistema de vigilancia dependiente automática–radiodifusión (ADS-B). Se finalizó este proyecto, que se había iniciado en 2009 con una duración de tres semanas.

Logros del proyecto

Se envió a un experto a las islas Fiji por tres semanas. La OACI examinó el informe del experto y lo envió al Gobierno de Fiji.

FILIPINAS

Mejoramiento de la seguridad operacional de la aviación en Filipinas mediante ampliación de la capacidad de ATO en materia de vigilancia de la seguridad operacional

Objetivo del proyecto

Los objetivos de este proyecto, financiado por la Administración de Aviación Civil de Filipinas (CAAP) y ejecutado a través de un fondo fiduciario, consisten en



mejorar la seguridad operacional de la aviación ampliando la capacidad de la CAAP en materia de vigilancia de la seguridad operacional mediante reglamentos y procedimientos actualizados; disponibilidad de inspectores y supervisores debidamente capacitados y calificados; y aumentar la autoridad y autonomía orgánica para lograr una vigilancia efectiva de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos, organizaciones de mantenimiento de aeronaves, aeródromos y servicios de tránsito aéreo, así como reforzamiento de reglamentos y procedimientos de seguridad operacional y aplicación de los principios del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI. Este proyecto se inició en mayo de 2008 con una duración prevista de 24 meses.

Logros del proyecto

Continuó el proyecto con la elaboración de reglamentos de aviación civil sobre certificación de aeródromos, operación y mantenimiento de aeronaves y transporte de mercancías peligrosas, así como normas de certificación y manuales para inspectores, a fin de facilitar las presentaciones a la industria y señalar, a la atención del personal principal de la nueva administración de la CAAP, elementos esenciales que surgen durante la recertificación de explotadores internacionales y nacionales, organizaciones de instrucción y mantenimiento, de conformidad con las nuevas normas. Se prepararon planes de medidas correctivas, así como numerosos reglamentos de aviación civil, manuales, procedimientos y formularios para satisfacer los requisitos de la Unión Europea, la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos y la OACI en materia de vigilancia de la seguridad operacional. Se proporcionó al personal de la CAAP instrucción relativa a los nuevos reglamentos y procedimientos. El proyecto facilitó también la selección y contratación de inspectores y ayudó a los inspectores de la CAAP en sus primeras inspecciones y auditorías.

Estudio aeronáutico relativo a Bagong Nayong Pilipino Entertainment City, Manila

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la CAAP, consiste en realizar un estudio aeronáutico para establecer la altura máxima de construcción en la *Bagong Nayong Pilipino Entertainment City* a fin de garantizar la operación de las aeronaves en condiciones de seguridad operacional en el Aeropuerto internacional Ninoy Aquino. Se finalizó este proyecto, iniciado en 2009 con una duración prevista de un mes.

Logros del proyecto

Se envió a Manila por dos semanas a un experto en diseño de procedimientos por instrumentos, cuyo informe fue examinado por la OACI y presentado al gobierno.



Asistencia a la CAAP con un estudio aeronáutico***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la CAAP, consiste en realizar un estudio aeronáutico para establecer la altura máxima de construcción en las cercanías del Aeropuerto internacional Diosdado Macapagal a fin de garantizar la operación de las aeronaves en condiciones de seguridad operacional en el aeropuerto. Se proporcionó instrucción en el puesto de trabajo a oficiales de contraparte. Se finalizó este proyecto, iniciado en 2009 con una duración prevista de dos meses.

Logros del proyecto

Se envió a Filipinas por cuatro semanas a un equipo de expertos de la OACI, cuyo informe fue examinado por la OACI y presentado al Gobierno.

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

El objetivo de este proyecto de asistencia operacional (OPAS), financiado por Gabón, consiste en asistir al Gobierno para corregir las deficiencias observadas mediante la auditoría sistémica global de la OACI, realizada en mayo de 2007. El proyecto se llevará a cabo en dos fases: primero, se tomarán medidas correctivas para resolver los problemas de seguridad operacional. Luego, se reforzará la capacidad de la Administración de aviación civil para desempeñar sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional en materia de otorgamiento de licencias, aeronavegabilidad y operaciones de vuelo. El proyecto, iniciado en noviembre de 2008 con una duración prevista de un año, se prolongó hasta finales de 2010.

Logros del proyecto

Durante la primera fase del proyecto, los expertos internacionales proporcionaron instrucción en el puesto de trabajo a los inspectores nacionales a fin de lograr la rehomologación de los nueve explotadores de servicios aéreos en el país basándose en los *Règlements de l'Aviation Civile en Afrique et à Madagascar*, lo que permitió levantar las restricciones impuestas a las aeronaves matriculadas en Gabón que entraban en el espacio aéreo de la Comunidad Europea. La segunda fase del proyecto se dedicó a la elaboración de los componentes de un sistema de vigilancia mediante el desarrollo de una instrucción interna más amplia para inspectores. Se inició la implantación de un enfoque sistémico para contratar a inspectores, elaborar requisitos de instrucción, proporcionar asesoramiento sobre

cursos de instrucción y asegurar que se obtenían fondos suficientes para dicha instrucción. Se prepararon las descripciones de puestos de inspectores y se establecieron procedimientos para el mantenimiento de sus expedientes para fines de acreditación e instrucción. Estas medidas contribuyeron a la reducción del número de deficiencias observadas en la auditoría USOAP de la OACI en materia de otorgamiento de licencias, aeronavegabilidad y operaciones de vuelo.

GUINEA ECUATORIAL

Reforzamiento de la capacidad nacional e institucional de la aviación civil

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Guinea Ecuatorial y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), consiste en establecer una Administración de aviación civil autónoma, con el nivel apropiado de dotación y competencia para la realización de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional en materia de operaciones de aeronaves y aeronavegabilidad y para el otorgamiento de licencias al personal de aeronaves y operaciones de vuelo. Este proyecto, iniciado en 2004 con una duración prevista de cuatro años, ha sido prolongado hasta finales de 2011.

Logros del proyecto

Se finalizó el reglamento revisado sobre aeronavegabilidad y operaciones de vuelo teniendo en cuenta las deficiencias subrayadas por la auditoría de 2007 del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). Se inició la recertificación de todos los explotadores de servicios aéreos en Guinea Ecuatorial bajo la supervisión del equipo del proyecto. También se actualizó el registro de aeronaves: se revisaron los certificados de aeronavegabilidad emitidos por Guinea Ecuatorial y se suspendieron algunos de ellos. Se estableció un sistema digital y material de archivo para el Departamento de vigilancia de la seguridad de vuelo de la Administración de aviación civil, que incluye el registro de explotadores de servicios aéreos y de aeronaves. El equipo elaboró y estableció un programa de vigilancia y proporcionó instrucción en el puesto de trabajo a inspectores nacionales de la CAA.

HAITÍ

Reforzamiento de la Administración de Aviación Civil

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Oficina nacional de aviación civil (OFNAC), consiste en proporcionar a la Administración de aviación civil la



asistencia necesaria para lograr una autonomía administrativa y financiera, revisar las leyes sobre aviación civil, modernizar los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), actualizar los reglamentos y procedimientos de navegación aérea, elaborar un plan de instrucción y establecer capacidad nacional para ejercer las responsabilidades de OFNAC en materia de vigilancia de la seguridad operacional. El proyecto se inició en 2009 con una duración prevista de 36 meses.

Logros del proyecto

Los expertos en CNS/ATM y derecho aeronáutico realizaron cuatro misiones. Se preparó un plan para modernizar el sistema CNS/ATM. Se inició la revisión de la Ley sobre aviación civil a fin de que el proyecto pase a la fase siguiente.

INDIA

Estudio de viabilidad técnica y económica para el establecimiento de un nuevo aeropuerto internacional en Chennai, incluido un estudio sobre operaciones con dos aeropuertos

Objetivo del proyecto

El objetivo del proyecto, financiado por Airports Authority of India, consiste en preparar un estudio de viabilidad técnica y económica para la construcción de un segundo aeropuerto internacional en Chennai, abarcando un estudio sobre operaciones con dos aeropuertos. En el estudio se establecerá una base para que el Gobierno de la India pueda tomar una decisión respecto a la construcción de un segundo aeropuerto para el área metropolitana de Chennai. El proyecto, iniciado en 2009 con una duración prevista de ocho meses, se prolongó hasta 2010.

Logros del proyecto

Se propuso una estrategia para la utilización de dos aeropuertos, lo que abarca la cuestión del tráfico dividido, así como el calendario propuesto para el desarrollo del segundo aeropuerto, basándose en los planes gubernamentales para ampliar y modernizar el actual Aeropuerto internacional de Chennai hasta su capacidad final. A raíz de la aprobación del proyecto, la OACI llevó a cabo la licitación y se inició el examen de las propuestas.

Estudio aeronáutico para Gujarat International Finance Tec-City (GIFT)

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por Airports Authority of India, consiste en realizar un estudio aeronáutico de conformidad con el Anexo 14 y los PANS-OPS



de la OACI a fin de determinar los efectos de la construcción prevista en la seguridad operacional y regularidad de las operaciones de aeronaves en el proyecto de *Gujarat International Finance Tec-City* (GIFT) en las cercanías del Aeropuerto Sardar Vallabhbhai Patel de Ahmedabad. Se finalizó este proyecto, iniciado en 2009 con una duración de dos semanas.

Logros del proyecto

Se envió un experto a la India por dos semanas. La OACI examinó su informe y lo presentó al Gobierno de la India. Se presentó un informe complementario sobre aspectos concretos relacionados con el estudio.

Estudio sobre el establecimiento de una Administración de aviación civil en la India

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Dirección General de Aviación Civil, Ministerio de Aviación Civil, consiste en proporcionar al gobierno un estudio sobre la conversión de la actual Dirección General de Aviación Civil en una administración de aviación civil autónoma, que funcionaría de conformidad con las políticas de la OACI sobre administraciones de aviación civil autónomas. El proyecto se inició en octubre de 2009 con una duración prevista de seis meses.

Logros del proyecto

En octubre de 2009 se envió un experto de la OACI a la India por un mes para que finalice el estudio y prepare el proyecto de ley.

Reforzamiento de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional en los aeródromos — Fase I

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de la India, consiste en reforzar la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los aeródromos de la Dirección de normas de aeródromos de la DGAC para que asuma efectivamente sus obligaciones, funciones y responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional, así como la aplicación del plan de medidas correctivas relativo a aeródromos y ayudas terrestres preparado por el Estado para aplicar las observaciones y recomendaciones del USOAP de la OACI. El proyecto se inició en noviembre de 2009 con una duración prevista de seis meses.



Logros del proyecto

El experto en seguridad operacional de aeródromos de la OACI inició el mandato en noviembre de 2009.

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

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

Logros del proyecto

Un coordinador del proyecto, un experto en operaciones y dos expertos en aeronavegabilidad proporcionaron asistencia a la DGAC en materia de vigilancia de la seguridad operacional mediante la capacitación de 20 nuevos inspectores de operaciones a tiempo parcial y la presentación de cursos sobre gestión de recursos de tripulación, factores humanos, vuelos a grandes distancias de aviones bimotores (ETOPS) y auditorías de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) a unos 245 miembros del personal. El personal del proyecto asistió a la DGAC en la revisión y preparación de los reglamentos de aviación civil que se necesitan para satisfacer las exigencias de la Unión Europea respecto a la seguridad operacional. El personal del proyecto actualizó también la documentación para cumplir los requisitos ETOPS de la OACI, lo que abarcó la preparación de una nueva circular de asesoramiento. Esto permitió levantar la prohibición aplicada por la Unión Europea a cuatro de los transportistas aéreos del Estado y reducir de 121 a 54 el número de constataciones de las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).

Equipo de transformación de la aviación civil para implantar un plan de acción estratégico de aviación civil

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Dirección General de Aviación Civil, consiste en proporcionar asistencia a la DGAC para establecer un equipo de transformación de la aviación civil (CATT) para la gestión e implantación eficaz del Plan de acción estratégico de aviación civil de la DGAC, lo que proporciona una hoja de ruta para aumentar la capacidad de Indonesia en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación, a un nivel que corresponda a los requisitos nacionales e internacionales. El proyecto se inició en junio de 2009 con una duración prevista de dos años.

Logros del proyecto

El asesor de gestión del proyecto CATT participó en la elaboración inicial de un mandato y la organización del equipo, para empezar el trabajo relativo al plan de gestión de programas con objeto de aumentar la capacidad de la DGAC para la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación y asesorar respecto a diversas cuestiones conexas.

IRAQ

Plan general de aviación civil para Iraq

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), consiste en establecer una base sólida para rehabilitación, actualización y mejoramiento del sector de aviación civil en forma segura, protegida y eficiente, con arreglo a los requisitos internacionales, y permitir que el país pueda satisfacer sus demandas de transporte aéreo, contribuir al desarrollo económico y social y promover el comercio y el turismo. Se finalizó el proyecto, que se había iniciado a mediados de 2008 con una fecha prevista de terminación en julio de 2009.

Logros del proyecto

Un equipo de expertos de la OACI, abarcando diez especialidades relativas a la planificación general de la aviación civil, realizó una misión de exploración a Iraq y se reunió con autoridades iraquíes y visitó varios aeropuertos. Se finalizó el plan general de aviación civil en idioma inglés, que luego se tradujo al árabe y se entregó al PNUD de Iraq.



MÉXICO**Evaluación del sistema de navegación aérea de México*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de México y ejecutado en el marco de un Acuerdo de fondo fiduciario, consiste en realizar una evaluación de los sistemas de navegación aérea, que involucra a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) como entidad supervisora y a los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) como proveedor de servicios de navegación aérea. La evaluación se realizará en cuatro centros de control de área y abarcará los sectores de servicios de información aeronáutica (AIS), gestión del tránsito aéreo (ATM), comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), ingeniería de servicios, meteorología (MET), sistemas de mantenimiento a bordo y sistemas de gestión de la seguridad operacional. Este proyecto, iniciado en julio de 2008 con una duración prevista de dos meses, se prolongó hasta diciembre de 2009.

Logros del proyecto

Cuatro expertos en servicios de información aeronáutica, gestión del tránsito aéreo, comunicaciones/navegación/vigilancia, meteorología aeronáutica y gestión de la aviación civil, evaluaron al proveedor de servicios de navegación aérea, así como la DGAC. Se preparó un plan de acción de medidas correctivas para proseguir con la Fase II del proyecto. Este plan dio lugar a la revisión y actualización de la Ley sobre aviación civil a fin de cumplir con las recomendaciones del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), según lo solicitado por la Administración de aviación civil.

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

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de México, consiste en ayudar a la DGAC proporcionando instrucción al personal aeroportuario sobre certificación de aeropuertos con miras a fortalecer el sistema aeronáutico nacional. Las actividades del proyecto comprenden cursos sobre aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres, basados en las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y recomendaciones del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) que estarán a cargo de expertos internacionales e incluirán trabajos en el terreno en aeropuertos seleccionados. Este proyecto, iniciado en junio de 2008 con una duración prevista de dos meses, fue prolongado hasta 2010.



Logros del proyecto

El curso se aplazó hasta 2010 por falta de financiación por la DGAC.

Programa TRAINAIR para los Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)**Objetivo del proyecto**

El objetivo de este proyecto, financiado por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), de México, consiste en mejorar y ampliar las capacidades del sistema de instrucción metodológica de ASA mediante la introducción del enfoque TRAINAIR de la OACI. El proyecto, iniciado en abril de 2008 con una duración prevista de 12 meses, se finalizó.

Logros del proyecto

La Oficina central TRAINAIR (TCU) otorgó a ASA la categoría de miembro con plenos derechos en el programa TRAINAIR por haber finalizado dos conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN). Diez preparadores de cursos TRAINAIR siguieron aplicando la metodología TRAINAIR para preparar CMDN. Además, se organizaron dos cursos de capacitación para instructores.

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

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Namibia, consiste en asistir a la Dirección de aviación civil (DCA) para reforzar su capacidad en materia de vigilancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. Abarca una fase de evaluación para determinar las deficiencias restantes después de la auditoría del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) realizada en 2006, seguida por la aplicación de medidas correctivas para corregir dichas deficiencias, así como una segunda fase para establecer un sistema sostenible de homologación y vigilancia. El proyecto, iniciado en 2009 con una duración prevista de cuatro meses, se prolongó hasta finales de 2010.

Logros del proyecto

La evaluación de diversos aspectos técnicos de la DCA confirmó las deficiencias señaladas en el informe USOAP de 2006 de la OACI. Se proporcionó asistencia a los inspectores de la DCA para la auditoría de varios explotadores de servicios aéreos de Namibia y los sistemas de seguridad operacional y seguridad de la



aviación en los aeropuertos. Se realizaron tareas corrientes para revisar y aprobar manuales y llevar a cabo inspecciones y auditorías. Se evaluaron las tareas y se elaboró un plan de trabajo para revisar la ley básica y los reglamentos, la contratación e instrucción del personal técnico y el establecimiento de una administración de aviación civil autónoma. Se alentó la sinergia con el Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) en el proyecto de la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC) respecto a la revisión de los reglamentos, así como la elaboración de un plan de instrucción que abarcara todos los campos de conocimientos representados en el proyecto. Se proporcionó instrucción en el puesto de trabajo a inspectores nacionales para la realización de sus funciones de vigilancia habituales.

NEPAL

Apoyo para la negociación de un contrato

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Administración de aviación civil de Nepal, consiste en asistir a esta última a fin de negociar un contrato con una empresa de la República Popular Democrática de Corea para un estudio de viabilidad detallado sobre un segundo aeropuerto internacional en Nepal, que se realizaría en el marco de un arreglo construcción-propiedad-explotación-transferencia (CPET). Se finalizó el proyecto, iniciado en 2009 con una duración prevista de una semana.

Logros del proyecto

Un equipo de expertos de la OACI analizó la documentación presentada por la Administración de aviación civil y preparó informes que fueron examinados por la OACI y presentados al Gobierno de Nepal. Se presentó una propuesta de la OACI para proporcionar asistencia adicional al respecto.

NICARAGUA

Desarrollo de aeropuertos en la Región Ruta del Agua

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Nicaragua y ejecutado con fondos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), consiste en determinar la ubicación y construcción de los nuevos aeropuertos en la parte meridional del país con miras a proporcionar a la región una alternativa al sistema de transporte fluvial. Además, se estimularía el desarrollo socioeconómico de la región



mediante el ecoturismo. Este proyecto, iniciado en octubre de 2008 con una duración prevista de cuatro meses, se prolongó hasta diciembre de 2009.

Logros del proyecto

Se realizaron estudios para la selección del emplazamiento, planes generales y diseño técnico detallado para aeródromos en San Juan de Nicaragua y San Carlos, de conformidad con las metas y objetivos del proyecto. Los dos mencionados emplazamientos fueron Greytown para San Juan de Nicaragua y Santa Fe para San Carlos. La OACI presentó una propuesta, según lo solicitado por el Ministerio de Turismo de Nicaragua, a fin de ampliar el proyecto de construcción de la primera fase del aeropuerto de San Juan de Nicaragua, teniendo en cuenta las limitaciones presupuestarias del Gobierno nicaragüense.

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 y Meteorología en cuestiones relacionadas con el control del tránsito aéreo, la ingeniería de aeropuertos, las operaciones de vuelo y la 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, iniciado en 1993 con una duración prevista de ocho años, se ha extendido hasta finales de 2010.

Logros del proyecto

Con objeto de resolver la falta de personal en la Dirección, dos inspectores de operaciones de vuelo adicionales se juntaron al proyecto como expertos de la OACI y personal de asistencia operacional (OPAS) y contribuyeron a mejorar las funciones de vigilancia mediante auditorías e inspecciones de la flota creciente de explotadores de servicios aéreos de Omán. Se dotó a las Secciones de otorgamiento de licencias y de control de tránsito aéreo con personal competente, lográndose así sus objetivos de rendimiento. Prosiguió la elaboración de reglamentos y procedimientos de aviación civil de conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.



PAKISTÁN**Estudio de viabilidad para mejorar la red radar ATC*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Administración de aviación civil de Pakistán, consiste en realizar un estudio de viabilidad mediante la evaluación de las opciones que tiene dicha administración para mejorar o reemplazar el actual sistema radar. Se finalizó este proyecto, iniciado en 2009 con una duración prevista de un mes.

Logros del proyecto

Un experto en sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) de la OACI fue enviado a la Administración de aviación civil por un mes. La OACI examinó su informe y lo presentó al Gobierno de Pakistán. Se presentó una propuesta de la OACI para proporcionar asistencia adicional al respecto.

PANAMÁ**Reforzamiento del Aeropuerto internacional de Tocumen de Panamá*****Objetivo del proyecto***

Los objetivos de este proyecto, financiados por el Aeropuerto internacional de Tocumen, consisten en ayudar al Gobierno de Panamá en la modernización de las instalaciones aeroportuarias, incluida la gestión de proyectos para ampliar el aeropuerto y la adquisición del equipo necesario para su funcionamiento, así como asegurar que las operaciones aeroportuarias se lleven a cabo de conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Este proyecto, que se inició en 2003 con una duración inicial de 12 meses, fue prolongado hasta finales de 2009.

Logros del proyecto

Se dio instrucción sobre sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) a más de 175 empleados del Aeropuerto internacional de Tocumen. Se evaluaron la seguridad operacional y la eficacia de las operaciones de aeronaves y se propusieron soluciones, de conformidad con los SARPS de la OACI, para la construcción del andén norte. Se adquirieron dos camiones de bombeo y se instalaron varios generadores eléctricos. Se prolongó el contrato de servicios de mantenimiento, que abarcan puertas de embarque, cintas de transmisión de equipaje y la adquisición de repuestos para el equipo.

Reforzamiento operacional y técnico de la Administración de aviación civil de la República de Panamá

Objetivo del proyecto

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

Logros del proyecto

Se adquirió equipo topográfico de navegación por satélite para estudios geodésicos horizontales y verticales de aeródromos y otras partes del país. Se progresó en la instrucción para implantar un sistema de gestión de la calidad para los servicios meteorológicos y de información aeronáutica, basándose en la Norma ISO 9901:2008 y las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Se capacitó a nuevo personal en técnicas aeronáuticas especializadas y se dictó instrucción al personal aeronáutico en las técnicas actuales de aviación civil. Mediante el proyecto se contrató también a 53 profesionales locales a fin de proporcionar servicios de asesoramiento para el desarrollo de la aviación civil en Panamá.

PARAGUAY

Apoyo a la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC)

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) de ejecución nacional, financiado por el Gobierno del Paraguay, consiste en el fortalecimiento institucional y el desarrollo de 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 las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y el Plan regional de navegación aérea. Este proyecto, que se inició en 2004 con una duración prevista de un año, se ha prolongado hasta finales de 2009.

Logros del proyecto

Las actividades del proyecto se centraron en la modernización de las instalaciones aeronáuticas y aeroportuarias. Se instalaron transeptores en banda



VHF-AM para tránsito aéreo y un modem de radio aéreo para estaciones meteorológicas; se concertaron importantes contratos para un sistema de iluminación de pista en el Aeropuerto internacional Silvio Pettrossi y se impartieron cursos de idioma inglés para el personal técnico de la DINAC.

PERÚ

Fortalecimiento institucional de la DGAC — Fase II

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno del Perú, consiste en fortalecer la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) para que elabore normas técnicas y actuación profesional en los campos de navegación aérea, seguridad de la aviación y seguridad operacional a fin de fomentar el transporte aéreo de la aviación civil como instrumento de desarrollo económico. Este proyecto se inició en diciembre de 2007 con una duración prevista de tres años.

Logros del proyecto

El personal técnico de la DGAC recibió instrucción en materia de vigilancia de la seguridad operacional, aeronavegabilidad, operaciones, otorgamiento de licencias y gestión de datos de incidentes y accidentes, garantía de la calidad de la navegación aérea, aspectos de la seguridad de la aviación (AVSEC), mercancías peligrosas y certificación de aeródromos.

Modernización de la gestión del tránsito aéreo

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC S.A.), con la participación del Gobierno del Perú, consiste en modernizar los sistemas de tránsito aéreo a fin de desarrollar la infraestructura necesaria para implantar el sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM). El proyecto abarca la instrucción de recursos humanos, la renovación del centro de control de área (ACC), la instalación de un sistema radar [radar secundario de vigilancia (SSR) en Modo S] y la implantación de servicios de tránsito aéreo. El proyecto se inició en julio de 2009 con una duración prevista de cinco años.

Logros del proyecto

Se inició un estudio para renovar el ACC y el procedimiento de adquisición de un radar secundario de vigilancia; se elaboraron procedimientos de navegación de área/performance de navegación requerida (RNAV/RNP) y automatización del



control de tránsito aéreo (ATC); se prepararon especificaciones para la adquisición de equipo y servicios, se finalizó una evaluación relativa a una licitación y se concertó un contrato con la empresa seleccionada.

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) para desarrollar y construir el nuevo Aeropuerto internacional de Doha (NDIA), que será totalmente independiente del aeropuerto actual. La asistencia de la OACI consistió en proporcionar conocimientos técnicos de ingeniería de aeródromos y desempeñar el papel de representante de la CAA ante los contratistas y consultores. Este proyecto, que se inició en 2003 con una duración prevista de cinco años, ha sido prolongado hasta junio de 2010.

Logros del proyecto

Se asesoró al comité director de NDIA respecto a la selección de contratistas y proveedores para planificación general y gestión de aviación civil y aeropuertos en relación con la construcción del nuevo aeropuerto. El comité examinó los conceptos y el diseño propuestos para todas las instalaciones desde el punto de vista técnico y de gestión.

REPÚBLICA DE COREA

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

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de la República de Corea, consiste en asistir a la Autoridad de seguridad operacional de la aviación civil de la República de Corea y al Centro de Instrucción de Aviación Civil de Corea en la administración de un programa para instruir participantes de Estados en desarrollo, seleccionados por dicho Centro. La ayuda abarca la distribución de información didáctica a todos los Estados contratantes de la OACI y la expedición de cartas de otorgamiento de becas y cartas de rechazo. El proyecto se inició en julio de 2007 con una duración prevista de tres años.



Logros del proyecto

La OACI otorgó 45 becas para cursos sobre mantenimiento de radiofaros omnidireccionales VHF Doppler (DVOR), sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y/o control de aproximación radar a participantes procedentes de 34 países en desarrollo para la instrucción dictada en el Centro de instrucción de aviación civil.

Asistencia de la OACI al Ministerio de tierras, transporte y asuntos marítimos mediante un experto CNS**Objetivo del proyecto**

El objetivo de este proyecto, financiado por el Ministerio de tierras, transporte y asuntos marítimos, anteriormente Administración de la seguridad operacional de la aviación civil de la República de Corea, consiste en proporcionar instrucción sobre sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS), navegación basada en la performance (PBN), enmiendas del Anexo 10 y temas conexos. Se finalizó el proyecto, que se había iniciado en 2009 con una duración de un mes.

Logros del proyecto

Se envió a la República de Corea a un experto en comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) para dictar los cursos requeridos.

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DEL CONGO**Proyecto de rehabilitación de aeropuertos y 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, consiste en mejorar la infraestructura y los servicios aeronáuticos de los 13 aeropuertos y campos de aviación designados para su utilización por la Misión de observación de las Naciones Unidas en la República Democrática del Congo (MONUC), mediante orientación técnica sobre la rehabilitación de sus aeropuertos y cursos de actualización para controladores de tránsito aéreo. Este proyecto, que se había iniciado en 2003 con una duración de 18 meses, se finalizó en abril de 2009.

Logros del proyecto

A solicitud de la MONUC, se llevaron a cabo inspecciones para examinar las obras civiles realizadas en las pistas y determinar los requisitos en los



aeropuertos principales siguientes: Bukavu, Bunia, Goma, Kisangani y Lubumbashi. Se formularon recomendaciones para mejorar las operaciones relativas a la seguridad operacional en dichos aeropuertos y asegurar el cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Se proporcionó un manual de operaciones actualizado a la *Régie de Voies Aériennes*. Se proporcionó instrucción en el puesto de trabajo en los centros de control de tránsito aéreo. Además, se proporcionaron cursos de instrucción teórica a controladores de tránsito aéreo y pilotos para familiarizarlos con las operaciones de los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS). Se proporcionó también apoyo a otras misiones de UNDPKO en materia de evaluación de licitaciones GNSS [operación mixta Unión Africana/Naciones Unidas en Darfur (UNAMID) y misiones de las Naciones Unidas en Sudán (UNMIS)], evaluación de propuestas de construcción de aeropuertos, negociaciones de contratos para proyectos GNSS, contratos de construcción de aeropuertos y examen subsiguiente de la construcción (UNMIS), incluida la determinación de una estrategia aeronáutica y la preparación de solicitudes para propuestas de construcción [Misión de las Naciones Unidas en la República Centroafricana y Chad (MINURCAT)].

REPÚBLICA DOMINICANA

Programa TRAINAIR para el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), consiste en actualizar y ampliar la capacidad del sistema de instrucción metodológica del IDAC mediante la introducción del enfoque TRAINAIR de la OACI en su división de instrucción. Se finalizó este proyecto, que se había iniciado en 2008 con una duración prevista de un año.

Logros del proyecto

La Oficina central TRAINAIR (TCU) otorgó al IDAC la categoría de miembro con plenos derechos en el programa TRAINAIR al finalizar un conjunto de material didáctico normalizado (CMDN) — Preparación y procesamiento del plan de vuelo de la OACI. Los preparadores cualificados de cursos TRAINAIR siguieron aplicando la metodología TRAINAIR para preparar CMDN. El IDAC acogió el 11º simposio y conferencia mundiales sobre instrucción TRAINAIR (GTC/11), a la que asistieron más de 100 participantes procedentes de 50 Estados miembros y no miembros.



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

El objetivo de este proyecto, financiado por la Administración de aviación civil de Singapur, consiste en ayudar en la administración de un programa para instruir a participantes procedentes de Estados en desarrollo seleccionados por la Academia de aviación de Singapur. La asistencia abarca la distribución de información conexas a los Estados contratantes de la OACI y la expedición de cartas de otorgamiento de becas y cartas de rechazo. El proyecto, que se había iniciado en 2009 con una duración prevista de 12 meses, se prolongó hasta principios de 2010.

Logros del proyecto

Se seleccionó a 89 participantes, procedentes de 46 países en desarrollo, para participar en los ocho cursos organizados sobre tecnologías de gestión de la aviación civil, comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) [incluidas las últimas novedades en materia de sistemas mundiales de navegación por satélite/vigilancia dependiente automática–radiodifusión (GNSS/ADS-B)], inspectores de la vigilancia de la seguridad operacional, aeronavegabilidad y operaciones de vuelo, sistemas de gestión de la seguridad operacional de la OACI, administradores de la vigilancia de la seguridad operacional, programa de seguridad operacional de los Estados, sistemas integrados de gestión de la seguridad operacional o investigación y gestión de accidentes de aviación.

50° aniversario del Programa de instrucción OACI/Singapur para países en desarrollo***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Administración de aviación civil de Singapur, consiste en asistencia de la OACI para administrar un programa de capacitación para 50 participantes procedentes de países en desarrollo, seleccionados por la Academia de aviación de Singapur; esto se añade al programa de instrucción para países en desarrollo, ya establecido. Dicha asistencia abarca la difusión de la correspondiente información a Estados miembros de la OACI y el envío de cartas de otorgamiento de becas y cartas de rechazo. El proyecto, iniciado en 2009 con una duración prevista de 12 meses, se prolongó hasta principios de 2010.

Logros del proyecto

Se seleccionó a 87 participantes procedentes de 47 países en desarrollo para participar en los ocho cursos dictados en la Academia de aviación de Singapur.



Revisión del programa de gestión de la fauna y flora

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Changi Airport Group (CAG) de Singapur, consiste en asistir al grupo para revisar el actual plan de gestión de la fauna y flora, el régimen de inspección conexo y el modelo de listas de verificación para la recuperación sistemática de información sobre la correspondiente actividad en el aeropuerto de Changi. Se finalizó este proyecto, que se había iniciado en 2009 con una duración de un mes.

Logros del proyecto

Se envió a un experto a Singapur a fin de prestar asistencia para el mencionado examen.

SOMALIA

Autoridad encargada de la aviación civil de Somalia

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 es proporcionar asistencia, bajo la supervisión del Director de cooperación técnica de la OACI, para el funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones, equipo y servicios esenciales para las operaciones de transporte aéreo internacional. Esto incluye vuelos humanitarios y de socorro y operaciones de vuelo locales dentro de la región de información de vuelo (FIR) Mogadishu, en la medida de lo posible, para satisfacer los requisitos inmediatos de seguridad operacional, asistir en la rehabilitación y desarrollo en infraestructura de la aviación, cuando sea posible, y siempre que estas actividades se financien con fuentes que no sean los derechos de navegación aérea y para planificar, programar y desarrollar una estructura básica funcional para la administración de aviación civil del futuro gobierno de Somalia. Este proyecto, que había comenzado en 1996 con una duración inicial de siete años, fue prolongado al principio hasta 2006. Debido a la continua inestabilidad y la falta de un gobierno nacional funcional, el proyecto se prolongó hasta finales de 2010.

Logros del proyecto

El proyecto continuó brindando asistencia en cuanto a la gestión y administración de la Autoridad encargada de la aviación civil de Somalia, en coordinación 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 (ESAF). La autoridad encargada de la aviación civil continuó proporcionando servicios de información de vuelo (FIS), incluidos 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. Continuó proporcionando servicios de información de vuelo de aeródromo (AFIS), servicios de salvamento y extinción de incendios y de maniobras en tierra en los aeropuertos de Hargeysa, Berbera y Bosasso. También se encargó de las subestaciones AEROCOM en los aeropuertos de Hargeysa y Garowe y de una oficina de notificación en el aeropuerto de Hargeysa. Se otorgaron 11 becas para instrucción en diversas esferas de la aviación, a saber, tecnología de la información en A+, Cisco Certified Network Associate y seguridad Internet, seguridad de la aviación y curso para oficiales de extinción de incendios principiantes en los aeropuertos (Zambia). Nueve de las once becas fueron otorgadas a nacionales somalíes. La Autoridad encargada de la aviación civil continuó apoyando a las autoridades locales, al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y a otros organismos de las Naciones Unidas con conocimientos técnicos y misiones breves para evaluaciones de aeropuertos y, a este respecto, se evaluaron el nuevo campo aéreo de Garowe y los aeropuertos de Hargeysa y Bosasso.

SRI LANKA

Programa TRAINAIR para el Centro de instrucción en aviación civil

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por Airport and Aviation Services (Sri Lanka) Ltd., consiste en mejorar y ampliar la capacidad del Centro de instrucción de aviación civil de Sri Lanka mediante la introducción de la metodología TRAINAIR de la OACI. El proyecto se inició en 2006 con una duración prevista de cuatro años.

Logros del proyecto

El experto TRAINAIR de la OACI siguió proporcionando asistencia y orientación.

SUDÁFRICA

Asistencia a la Administración de aviación civil de Sudáfrica para la vigilancia de la seguridad de vuelo

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Administración de aviación civil de Sudáfrica, consiste en ayudar a aumentar la capacidad de la misma, a fin de



proporcionar un nivel aceptable de vigilancia de las operaciones de vuelo y de la seguridad operacional. El proyecto, que se había iniciado en mayo de 2007 con una duración prevista de 18 meses, se finalizó en octubre de 2009.

Logros del proyecto

Basándose en la auditoría de seguimiento de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, el proyecto se concentró en el examen y revisión de los reglamentos aeronáuticos de Sudáfrica y todas las normas técnicas y documentos de orientación conexos. Además, se elaboró un sistema de fácil utilización para inspectores que permite, cuando sea posible, a aquellos con limitados conocimientos o experiencia proporcionar apoyo supervisado a los inspectores principales. El equipo del proyecto prestó asistencia para adaptar el plan principal de vigilancia a fin de tener en cuenta el número más elevado de personal y permitir la participación supervisada de un mayor número de inspectores principiantes.

TAILANDIA

Programa OACI/Tailandia de instrucción para países en desarrollo

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Centro de instrucción de aviación civil de Tailandia, consiste en ayudar en la administración del programa de instrucción para participantes procedentes de Estados en desarrollo, seleccionados por el instituto de instrucción. La asistencia abarca la distribución de información conexa a los Estados miembros de la OACI y la expedición de cartas de otorgamiento de becas y de cartas de rechazo. El proyecto, iniciado en 2009 con una duración prevista de 12 meses, se ha finalizado.

Logros del proyecto

Se seleccionó a 181 participantes, procedentes de 44 países en desarrollo, para asistir a cursos sobre tecnologías de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) para administradores de servicios de tránsito aéreo, sistemas de gestión de la seguridad operacional, gestión de la seguridad de la aviación, idioma inglés para la aviación, factores humanos para personal operacional, meteorología para personal aeronáutico y encargados de entrevistas y evaluaciones de la aptitud lingüística en inglés para la aviación.



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

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la empresa pública Aeropuertos de Tailandia Ltda. (AOT), consiste en proporcionar pronósticos revisados y otros parámetros de planificación descritos en el plan general de aeropuerto a los encargados de tomar decisiones en AOT y las administraciones públicas interesadas. El proyecto, que había comenzado en 2007 con una duración inicial de cuatro meses, se prolongó dos veces. Se está analizando la posibilidad de una tercera prolongación hasta 2010.

Logros del proyecto

En el marco de este proyecto, se examinaron y revisaron los planes generales para los aeropuertos de Suvarnabhumi y Don Muang basándose en una hipótesis de operaciones con dos aeropuertos dentro del área metropolitana de Bangkok. Al recibir dichos planes, AOT solicitó un plan general revisado para el aeropuerto de Suvarnabhumi para que sea el único aeropuerto en el área metropolitana de Bangkok.

VENEZUELA

Reforzamiento de recursos humanos

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Venezuela, consiste en proporcionar asistencia técnica para reforzar la gestión de recursos humanos en el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) de Venezuela mediante instrucción, implantación de métodos de trabajo y contratación, en su función como autoridad aeronáutica y proveedor de servicios de navegación aérea. El proyecto se centra principalmente en la elaboración e implantación de medidas correctivas a corto y mediano plazo y en la normalización e implantación de procedimientos eficientes y efectivos a largo plazo para satisfacer los requisitos del INAC en materia de recursos humanos. Este proyecto, que se había iniciado en 2006 con una duración prevista de nueve meses, fue prolongado hasta finales de 2009.

Logros del proyecto

Se dictaron cursos sobre sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), programa estatal de seguridad operacional (SSP), auditorías de la calidad, auditor interno, certificación de personal encargado de la electrónica para la seguridad operacional del tránsito aéreo, el Programa universal de auditoría de la vigilancia



de la seguridad operacional (USOAP), en los que recibieron instrucción más de 200 funcionarios, incluido personal operacional técnico y administrativo del INAC. La selección de los controladores de tránsito aéreo se llevó a cabo mediante la introducción de una metodología e instrumentos de evaluación nuevos. Se actualizaron las exigencias de competencia para puestos técnicos, con la producción de un nuevo manual sobre puestos de trabajo con lo que se reclasificó a 300 técnicos, se aumentaron los sueldos y se aumentó la equidad salarial y la retención del personal. Se elaboró el conjunto de material didáctico normalizado (CMDN), incluido un manual de instrucción para el mantenimiento del equipo radioeléctrico (de alcance ampliado), mediante la metodología TRAINAIR para la capacitación del personal de mantenimiento.

Modernización de aeropuertos y control de tránsito aéreo

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Venezuela, consiste en ayudar al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) en la modernización de los servicios de tránsito aéreo y aeroportuarios con miras a garantizar la seguridad operacional y el desarrollo de la aviación civil en Venezuela. Este proyecto, que se inició en 2004 con una duración prevista de cuatro años, fue prolongado hasta finales de 2009.

Logros del proyecto

Continuó en el marco del proyecto la instalación de equipo para comunicaciones, navegación y vigilancia, incluidos tres radares, así como dos nuevos centros de control de aproximación y la reconstrucción de un centro. Un centro recibió equipo de terminal de apertura muy pequeña (VSAT) y se finalizaron dos estaciones de satélites. Se instalaron un sistema de aterrizaje por instrumentos, tres radiofaros omnidireccionales VHF/equipo radiotelemétrico (VOR/DME) y dos torres de control móviles y se adquirió un sistema de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (AMHS). Se instaló una pasarela de embarque en el Aeropuerto internacional de Maiquetía Simón Bolívar.

Implantación de la metodología TRAINAIR en el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) de Venezuela, consiste en mejorar la capacidad del Centro de instrucción Miguel Rodríguez para preparar y presentar cursos mediante la aplicación de la metodología TRAINAIR en su división de instrucción. Se finalizó este proyecto, que se había iniciado en 2007 con una duración prevista de 12 meses y se había prolongado hasta finales de 2009.



Logros del proyecto

Se envió a un experto al centro de instrucción para implantar la metodología TRAINAIR mediante un seminario práctico de preparación de cursos, presentar el programa de capacitación para instructores y proporcionar instrucción en el puesto de trabajo durante la preparación de dos nuevos conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN).

YEMEN**Programa TRAINAIR para el Instituto de aviación civil y meteorología*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Administración de aviación civil y meteorología de Yemen, consiste en mejorar y ampliar la capacidad del sistema de instrucción metodológica del Instituto de aviación civil y meteorología mediante la implantación del programa TRAINAIR. El proyecto, que se había iniciado en diciembre de 2008 con una duración prevista de un año, se ha finalizado.

Logros del proyecto

La Oficina central TRAINAIR (TCU) otorgó al Instituto de aviación civil y meteorología la categoría de miembro con plenos derechos en el programa TRAINAIR al finalizar un conjunto de material didáctico normalizado (CMDN). Seis preparadores de cursos TRAINAIR fueron cualificados y siguen aplicando la metodología TRAINAIR para preparar CMDN.

PROYECTOS MULTINACIONALES E INTERREGIONALES**REGIÓN ÁFRICA****Arreglos de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos — (CAPSCA) Región África*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Fondo central para la acción contra la gripe (CFIA), de las Naciones Unidas, consiste en reducir el riesgo de propagación de la gripe aviar y enfermedades transmisibles similares por quienes viajan por vía aérea, mediante arreglos de cooperación entre los Estados y administraciones participantes y los aeropuertos (Cabo Verde, Camerún, Chad, Côte d'Ivoire, Ghana, Kenya, Nigeria, República Democrática del Congo y Sudáfrica). El proyecto CAPSCA proporciona asistencia a los Estados para permitirles cumplir con el Artículo 14 "Prevención contra la propagación de enfermedades" del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. Además, en el párrafo 8.16 del Anexo 9 — *Facilitación* se exige a los Estados que establezcan un plan nacional de aviación para afrontar un brote de una enfermedad transmisible grave. Este proyecto, iniciado en marzo de 2008, con una duración prevista de 12 meses, se ha prolongado hasta finales de 2011.

Logros del proyecto

Se contrató a dos coordinadores regionales instalados en África. La primera reunión del Comité directivo del proyecto CAPSCA reunió a representantes de Estados y administraciones, incluidos Camerún, Côte d'Ivoire, República Democrática del Congo, Kenya, Nigeria, Singapur y Sudáfrica, la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios de las Naciones Unidas, el Programa Mundial de Alimentos, así como observadores de ministerios de salud pública, aeropuertos y líneas aéreas. Se evaluaron los aeropuertos internacionales de Abuja, Lagos, Ciudad del Cabo y Johannesburgo según prioridades establecidas por el Comité directivo. Además, se celebró la primera reunión del equipo regional de medicina aeronáutica con los mismos participantes que la reunión del Comité directivo.

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 sobre la viabilidad de su institucionalización***Objetivo del proyecto***

Los objetivos de este proyecto, financiado por los Estados miembros del Acuerdo de Banjul (Bag) (Cabo Verde, Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria y



Sierra Leona) con la contribución financiera y en especie de donantes, consisten en mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo, mediante el establecimiento de un núcleo central regional de inspectores de seguridad operacional altamente cualificados para actividades de certificación, supervisión continua, auditoría e instrucción; elaboración de legislación, reglamentos y procedimientos de certificación y vigilancia armonizados; y asistencia a los Estados en la realización de actividades de vigilancia de la seguridad operacional, según se requiera, con objeto de determinar la viabilidad de establecer al COSCAP-BAG como organización regional de seguridad operacional denominada Organización de vigilancia de la seguridad operacional del BAG (BAGASOO). Este proyecto, que comenzó en 2005 con una duración inicial prevista de 24 meses, se ha prolongado hasta 2010.

Logros del proyecto

Se amplió la composición del Grupo de trabajo sobre seguridad de vuelo con la adhesión de un experto sobre certificación de aeródromos y seguridad operacional y un inspector regional. Se firmó un memorando de acuerdo respecto al nuevo régimen de inspección cooperativo para permitir la creación y utilización de un grupo más amplio y estable de inspectores de seguridad operacional. Se aprobó el establecimiento de la Fase II del programa de capacitación de inspectores gubernamentales en seguridad operacional. Se finalizaron los manuales genéricos para inspectores de aeronavegabilidad y operaciones de vuelo, así como textos de orientación conexos. Se logró progreso significativo en algunos Estados miembros del BAG para armonizar sus reglamentos actuales con los reglamentos genéricos COSCAP-BAG ya elaborados. El Equipo regional sobre seguridad de la aviación del BAG se reunió dos veces. En colaboración con el programa de ejecución integral África-Océano Índico (AFI) (ACIP), se realizó una serie de análisis de deficiencias en el BAG con objeto de determinar el apoyo que necesitan los Estados para satisfacer sus obligaciones en materia de seguridad operacional de la aviación. Se firmaron memorandos de acuerdo para crear la organización de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación del BAG y la agencia de investigación de accidentes del mismo.

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, República Centroafricana y Santo Tomé y Príncipe), con aporte financiero del Banco Africano de Desarrollo, Airbus, la compañía Boeing, la Dirección General de Aviación Civil de Francia, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, el Organismo de cooperación de Francia, el Ente de financiación internacional para la seguridad



operacional de la aviación (IFFAS) y el Ministerio de Transporte de Canadá, consisten en mejorar la seguridad operacional del transporte aéreo; facilitar un enfoque coordinado respecto al intercambio de conocimientos técnicos; aumentar los conocimientos técnicos de los inspectores nacionales, así como sus cualificaciones, proporcionando instrucción teórica y en el puesto de trabajo; realizar tareas de certificación y vigilancia de los explotadores regionales de servicios aéreos en nombre de las Administraciones de aviación civil cuya capacidad de vigilancia actualmente es limitada; y establecer un programa de inspección de aeródromos que conducirá a la creación de una organización de seguridad operacional entre Estados miembros. El proyecto, que fue aprobado en 2005 pero sólo comenzó en 2008 debido a la inestabilidad política y restricciones a los viajes a N'Djamena, donde se encuentra la oficina del proyecto COSCAP-CEMAC, tiene una duración prevista de 36 meses.

Logros del proyecto

El Comité directivo estableció las actividades principales que se llevarían a cabo en 2009. Se prepararon un análisis de situación y un plan de actividades a raíz de visitas a Estados miembros. Durante su reunión constitucional, el Grupo de trabajo sobre seguridad de vuelo adoptó las atribuciones y el reglamento interno. Se inició la revisión del código de aviación civil de la CEMAC, de los elementos de la reglamentación correspondientes a los Anexos 1, 6 y 8 de la OACI y de los manuales genéricos sobre operaciones y aeronavegabilidad. El Comité directivo autorizó 91 días de trabajo para asistir a los Estados miembros, en particular Chad, Congo y Santo Tomé y Príncipe. El equipo del proyecto COSCAP participó en los análisis de deficiencias llevados a cabo en el marco del Plan de ejecución integral AFI en Camerún, Chad, Congo, Gabón y República Centroafricana.

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

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por los Estados miembros de la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC) (Angola, Botswana, Lesotho, Madagascar, Malawi, Mauricio, Mozambique, Namibia, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Seychelles, Sudáfrica, Swazilandia, Zambia y Zimbabwe), consiste en establecer una organización de cooperación regional semipermanente o permanente como Organización de seguridad operacional de la aviación de la SADC cuyo mandato sea ejecutar la gama completa o parcial, según se requiera, de funciones de certificación y vigilancia en nombre de los Estados miembros de la SADC y establecer un centro de recursos de instrucción en esas áreas. El proyecto se inició en abril de 2008 con una duración prevista de 36 meses.



Logros del proyecto

Se elaboró una base de datos electrónica para los inspectores estatales de la SADC a fin de seguir la aplicación del plan integral de capacitación de inspectores. Se dictó instrucción en el puesto de trabajo y en aula para inspectores. Se elaboraron reglamentos genéricos de navegación aérea que reflejan las enmiendas más actualizadas de los Anexos 1, 6 y 8 de la OACI, así como procedimientos técnicos genéricos. Se creó un Grupo de trabajo sobre seguridad de vuelo (FSWG) para examinar los reglamentos y procedimientos genéricos; se proporcionó a los Estados un procedimiento por etapas para incorporar las disposiciones de los documentos genéricos en sus reglamentos y procedimientos nacionales.

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, financiado por los Estados miembros de la UEMOA (Benin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinea-Bissau, Malí, Níger, Senegal y Togo), Mauritania, el Banco de Desarrollo Africano (ADB), la compañía Boeing, la Comisión Europea, el Organismo de cooperación de Francia, y el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS), consisten en mejorar la seguridad operacional del transporte aéreo, aumentar los conocimientos técnicos y las calificaciones de los inspectores nacionales proporcionando instrucción teórica y en el puesto de trabajo; realizar tareas de certificación y vigilancia de los explotadores de servicios aéreos en nombre de las Administraciones de aviación civil cuya capacidad de vigilancia actualmente es limitada y establecer un programa de inspección y certificación de aeródromos, que llevará a la creación de una organización de seguridad operacional de la aviación entre los Estados miembros. El proyecto, que se inició en 2004 con una duración prevista de tres años, ha sido prolongado hasta finales de 2010.

Logros del proyecto

El Comité directivo concedió prioridad al suministro de asistencia a los Estados miembros de la UEMAO y la capacitación de inspectores nacionales y regionales. Al respecto, se proporcionó asistencia a Benin, Burkina Faso, Guinea-Bissau y Malí para finalizar y aplicar sus planes de medidas correctivas, así como para tareas corrientes de vigilancia de la seguridad operacional. COSCAP UEMAO participó también en misiones conjuntas de asistencia de la OACI/AESA en los Estados miembros de la UEMAO. Inspectores regionales y nacionales participaron en los seminarios teóricos y prácticos organizados por el Programa de ejecución integral AFI (ACIP). Además, los inspectores regionales participaron en el análisis de deficiencias realizado por el ACIP en los Estados miembros de la UEMAO. Se celebraron en Ouagadougou dos reuniones del Grupo de trabajo



sobre seguridad de vuelo en que se examinaron y finalizaron antes de su adopción los reglamentos regionales sobre otorgamiento de licencias al personal, operaciones de vuelo y aeronavegabilidad. El sitio web de COSCAP se actualizó periódicamente para poner la información al alcance de la comunidad aeronáutica.

Desarrollo cooperativo de servicios meteorológicos aeronáuticos en la Región WACAF — Fase I (CODEVMET-WACAF-Fase I)

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, que abarca la primera fase de un proyecto cooperativo de desarrollo financiado por el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS), encaminado a reforzar la seguridad operacional de la aviación mediante mejoras en la capacidad de nueve Estados de África occidental y central (WACAF) (Cabo Verde, Gambia, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Nigeria, República Democrática del Congo, Santo Tomé y Príncipe y Sierra Leona), consiste en reglamentar o proporcionar servicios meteorológicos aeronáuticos. Se finalizó este proyecto, que había comenzado en septiembre de 2009 con una duración inicial prevista de 45 días.

Logros del proyecto

Se evaluaron las instalaciones y servicios meteorológicos aeronáuticos de los Estados participantes. Se elaboraron planes de acción para cada Estado y se formularon 68 propuestas en el país; se determinaron 46 deficiencias en materia de seguridad operacional y eficacia de la meteorología aeronáutica y se estableció su prioridad. Por último, se preparó un conjunto de 16 recomendaciones importantes que constituirán directrices para un proyecto de seguimiento.

REGIÓN LAS AMÉRICAS

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

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por 22 Estados participantes de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), consiste en proporcionar asistencia administrativa para la gestión de la Secretaría de la Comisión. Este proyecto tuvo su origen en los nuevos arreglos de trabajo concertados entre el Presidente del Consejo de la OACI y el Presidente de la CLAC el 21 de diciembre de 2005, teniendo en cuenta la autonomía de la organización regional en materia de gestión y finanzas. Dichos arreglos entraron en vigor el 1 de enero de 2007. El proyecto, que se inició en enero de 2007 con una duración prevista de dos años, se ha prolongado hasta diciembre de 2010.



Logros del proyecto

Se prestó apoyo mediante numerosas actividades como instrucción de gestión administrativa, reuniones, seminarios, procesamiento de becas y arreglos de viajes.

Nuevo modelo de gestión para el Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICCAE) y la Escuela de aeronáutica de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)**Objetivo del proyecto**

El objetivo de este proyecto, financiado por COCESNA, consiste en elaborar un nuevo modelo de gestión para el ICCAE a efectos de promover la gestión directa de los servicios y el conjunto de productos y en contratar a instructores altamente cualificados a fin de establecer planes y programas dirigidos a concursos con objeto de obtener acreditaciones y certificaciones para asignaciones de nivel mundial. Este proyecto se inició en junio de 2008 y se finalizó en junio de 2009.

Logros del proyecto

El nuevo modelo de gestión del ICCAE para el instituto de instrucción de COCESNA, que permite el mantenimiento de un mecanismo activo de generación de ingresos, fue aceptado por la Administración de aviación civil. Se elaboró un plan de acción para su aplicación de conformidad con el plan estratégico de COCESNA.

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

El objetivo de este proyecto, financiado por los Gobiernos de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Francia, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Trinidad y Tabago, Uruguay y Venezuela, consiste en establecer un mecanismo multinacional para la gestión de la red digital CNS mediante la REDDIG y modernizar las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico a fin de que sea homogéneo, interconectable y permita el interfuncionamiento con otras redes digitales dentro de la Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM). A raíz del establecimiento del mecanismo multinacional, el proyecto administra provisionalmente la REDDIG e implanta aplicaciones en el sector CNS/ATM de conformidad con los requisitos del Plan regional de navegación aérea — Documento sobre las instalaciones y servicios (FASID) para la Región CAR/SAM. Este proyecto, iniciado en 2003 con una duración prevista de cinco años, se prolongó hasta finales de 2011.



Logros del proyecto

Este proyecto regional siguió administrando eficazmente la red REDDIG y dirigiendo el segmento de satélite y proporcionó a todos los Estados miembros un sistema sólido y fiable. Se concertó un acuerdo para interconectar REDDIG y la red MEVA II del Caribe. Se administraron cursos de instrucción sobre comunicaciones por satélite y operaciones REDDIG para personal técnico procedente de 54 Estados; se otorgaron 20 becas para facilitar la participación. La mayoría de los Estados miembros del proyecto ya han implantado sus sistemas automáticos de tratamiento de mensajes e iniciaron pruebas de intercambio de mensajes a través de la red REDDIG. Se elaboró un nuevo proyecto para interconectar REDDIG con la red de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA).

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

El objetivo de este proyecto, financiado por los Gobiernos de Bolivia, Chile, Colombia, Cuba, España, Venezuela y la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), consiste en planificar la elaboración de los aspectos técnicos, financieros y operacionales de un sistema preoperacional de aumentación basado en satélites (SBAS) para la Región CAR/SAM teniendo en cuenta el desarrollo evolutivo del GNSS, así como las recomendaciones de la 11ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/11) y las conclusiones del Grupo regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS). Este proyecto, que se inició en 2003 con una duración prevista de cuatro años, se prolongó hasta junio de 2011.

Logros del proyecto

Se inició la Fase III-A del proyecto SACCSA, se finalizó el procedimiento de licitación para los conjuntos de trabajo de esta fase y los estudios se asignaron al consorcio comercial seleccionado. COCESNA contribuyó al diseño y verificación de los procedimientos de navegación de área basada en GNSS/performance de navegación requerida/aproximación que no es de precisión (RNAV/RNP/NPA). Se adhirieron al proyecto Costa Rica y Guatemala. Se sostuvieron conversaciones con la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA) respecto a su adhesión.



Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATM) y correspondiente apoyo tecnológico para comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS)

Objetivo del proyecto

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

Logros del proyecto

Prosiguieron las actividades del proyecto para abarcar la elaboración de planes de acción relativos a: implantación de la navegación basada en la performance (PBN) en la navegación de área continental (RNAV 5); área terminal y de aproximación, gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM); mejoras en las comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS); interconexión de la gestión del tránsito aéreo (ATM) automatizada en los centros de control de área; pruebas de vigilancia dependiente automática-radiodifusión (ADS-B); e interconexión del sistema de tratamiento de mensajes ATS (AMHS). Además, se elaboraron textos de orientación para optimizar la red de rutas ATS y el plan de acción conexo en la Región SAM. Se elaboró un plan de gestión de afluencia del tránsito aéreo, que fue aprobado por el Grupo de ejecución SAM junto con los textos de orientación para la implantación de una metodología común a fin de calcular la capacidad aeroportuaria y del sector de control de tránsito aéreo (ATC). El proyecto otorgó 25 becas para participar en dos seminarios prácticos de ejecución SAM. Se concedieron 14 becas para cada curso sobre metodología para calcular la capacidad aeroportuaria y del sector ATC y sobre el diseño de procedimientos para la performance de navegación requerida (RNP) y la navegación de área (RNAV), así como la aproximación con autorización RNP requerida (AR APCH). Se preparó un proyecto de modelo de memorando de acuerdo y una guía inicial para la interconexión de sistemas de tratamiento de mensajes. Concluyeron las pruebas ADS-B. Se elaboró una base de datos inicial con información detallada sobre la cobertura de las radioayudas para la navegación mediante radiofaros omnidireccionales VHF (VOR) y equipo radiotelemétrico (DME) en la Región Sudamérica (SAM), así como un documento para la aplicación estratégica de la Enmienda 1 a los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM, Doc 4444)*.



Sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por los Gobiernos de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, España, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela, Airbus, la Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (ACSA) de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), la línea aérea nacional chilena (LAN Chile), la Empresa Nacional de Aeronáutica (ENAER) de Chile, el servicio de mantenimiento de las líneas aéreas de Perú y Venezuela (SEMAN), 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 requerido. Este proyecto, iniciado en 2003 con una duración prevista de cinco años, se prolongó hasta finales de 2013.

Logros del proyecto

El proyecto siguió administrando actividades tales como la armonización de los reglamentos y procedimientos de los programas de reuniones relativas a los reglamentos aeronáuticos latinoamericanos, las actividades multinacionales de certificación y vigilancia, los programas de instrucción y el apoyo a los Estados miembros. Se proporcionó también apoyo a un Estado para certificar a un explotador de servicios aéreos comerciales y a otro para la implantación de un programa completo de capacitación para inspectores de seguridad operacional y la industria. Se inició un proyecto piloto para implantar sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en organizaciones de mantenimiento de aeronaves. Se prepararon circulares de asesoramiento para apoyar la implantación de la navegación basada en la performance (PBN) en la Región SAM a fin de aplicar RNAV 10 (diseñada y autorizada como RNP 10); RNAV 5, RNAV 1 y RNAV 2, RNP 1 básico, RNP APCH y RNP AR APCH. Se está aplicando el programa de intercambio de datos relativos a las inspecciones de la seguridad operacional en las plataformas; se archivaron en la base de datos unas 300 inspecciones de plataforma. Se proporcionó instrucción sobre estos temas y se otorgaron cinco becas. Se incorporaron los nuevos reglamentos aeronáuticos latinoamericanos en el manual para inspectores de operaciones. Además, se finalizó un manual para centros de instrucción en aviación civil.

Instrucción del personal aeronáutico en la Región CAR/SAM

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de España, consiste en mejorar la gestión operacional de los proveedores de servicios de navegación aérea, explotadores de aeropuertos y otros proveedores de servicios, mediante participación en conferencias, seminarios y programas de becas. El proyecto comenzó en 1997 y se prolongó anualmente hasta finales de 2010.



Logros del proyecto

Más de 178 funcionarios participaron con éxito en tres seminarios internacionales sobre derechos y gravámenes aeroportuarios, planificación y gestión de la carga aérea y los recursos humanos en los aeropuertos y servicios de navegación aérea, que se organizaron en tres centros de instrucción en América latina. Se proporcionaron 107 becas para facilitar la participación de las Regiones CAR y SAM en dichas actividades. En la esfera de la cooperación internacional, se otorgaron siete becas de un año de duración para participar en los programas de máster sobre aeropuertos y 33 becas con una duración de dos semanas para asistir a determinadas sesiones sobre gestión de infraestructuras y servicios públicos en España.

REGIÓN ASIA Y PACÍFICO**Acuerdo de cooperación para el mejoramiento del servicio meteorológico para la aviación en el Pacífico meridional (CAEMSA-SP)****Objetivo del proyecto**

Este proyecto es un acuerdo de cooperación entre ocho Estados del Pacífico meridional (Fiji, Islas Cook, Islas Salomón, Kiribati, Nauru, Samoa, Tonga y Vanuatu) que se ejecuta por medio de un fondo fiduciario. Su objetivo consiste en mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo en la región desarrollando servicios meteorológicos en el Pacífico meridional, incluido el desarrollo sostenible de servicios meteorológicos, sistemas de gestión de la calidad, métodos de recuperación de costos, medidas de contingencia, legislación nacional y mantenimiento de niveles adecuados de personal capacitado. El proyecto, que se ejecuta en estrecha consulta con la Organización Meteorológica Mundial (OMM), trata las deficiencias en el suministro de servicios meteorológicos básicos en la subregión del Pacífico meridional, determinadas en un proyecto especial de ejecución (SIP) en 2005, los datos de bancos OPMET internacionales, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), las auditorías de la OACI y la Oficina regional Asia y Pacífico de la OACI. Se ha finalizado este proyecto, que se había iniciado en abril de 2008 con una duración prevista de tres meses y prolongado hasta enero de 2009.

Logros del proyecto

El experto meteorológico aeronáutico asignado a este proyecto entregó informes por país y el informe final del proyecto.



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

El objetivo de este proyecto, financiado por la Administración de aviación civil y las autoridades aeroportuarias de los Estados participantes [China (RAE de Hong Kong y RAE de Macao), Filipinas, Indonesia, Islas Salomón, Malasia, Nepal, Singapur, Tailandia, Tonga y Viet Nam] y mediante un subsidio de donantes del Fondo especial de acción contra la gripe, de las Naciones Unidas, consiste en reducir el riesgo de propagación de la gripe aviar y enfermedades transmisibles similares por quienes viajan por vía aérea, mediante arreglos de cooperación entre los Estados, las administraciones y los aeropuertos participantes. Inicialmente, esto se logrará con la aplicación e implantación de directrices de la OACI y la instrucción en medicina aeronáutica para el personal de las administraciones de aviación civil, los aeropuertos y las líneas aéreas participantes, a los efectos de asegurar que continúe la aplicación de dichas directrices y ayudar a otros Estados de la región que puedan adherirse al programa. Este proyecto, iniciado en septiembre de 2006 con una duración de tres meses, ha sido prolongado hasta finales de 2010.

Logros del proyecto

Un experto en medicina aeronáutica de la OACI dictó instrucción en el puesto de trabajo aplicando directrices de la OACI. Se celebraron dos seminarios prácticos sobre medicina aeronáutica y otorgamiento de licencias al personal; además, se hicieron presentaciones sobre CAPSCA en la 46ª Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil de la Región Asia y Pacífico. Se celebraron la tercera reunión del Comité directivo de CAPSCA Asia-Pacífico y la tercera reunión del equipo regional de medicina aeronáutica (RAMT) CAPSCA. Se alcanzaron conclusiones significativas sobre la planificación a nivel de los Estados respecto al estado de preparación para las pandemias, así como sobre planes de preparación de líneas aéreas y aeropuertos.

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

Los objetivos de este programa, financiado por Estados participantes y donantes, consisten en asegurar el cumplimiento de los convenios internacionales, las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, en particular el Anexo 17 — *Seguridad*, los aspectos relativos a la seguridad en el Anexo 9 — *Facilitación*, y los textos de orientación relacionados con la seguridad de la aviación que figuran en el *Manual de seguridad* de la OACI (de distribución limitada). Hasta noviembre de 2009, se habían adherido al programa 24 Estados y Regiones Administrativas Especiales; dicho programa está encaminado a aumentar la



capacidad en materia de seguridad de la aviación de los Estados y administraciones participantes, mediante la creación de una estructura regional de cooperación y coordinación en materia de seguridad de la aviación e instrucción para el personal de dicho sector. Este programa, iniciado en 2004 con una duración prevista de 36 meses, entró en su Fase II, que se prolongó hasta agosto de 2014.

Logros del proyecto

Se prepararon para Brunei Darussalam, Japón y Kiribati programas nacionales de seguridad de la aviación civil que abarcan medidas y procedimientos perfeccionados al respecto en relación con la región. Se examinaron la legislación y los reglamentos nacionales de 22 Estados y administraciones. Se elaboraron proyectos de informes sobre la legislación y reglamentos de seguridad de la aviación de 20 Estados y administraciones, 10 de los cuales se analizaron con el Estado o la administración interesada. Se finalizaron seis informes y se enviaron a los Estados y administraciones interesados. El programa siguió organizando cursos para inspectores de seguridad de la aviación (AVSEC) y seminarios prácticos de control de la calidad. Además, al incluirse los aspectos relacionados con la seguridad de la aviación del Anexo 9 en el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), CASP-AP se adhirió a la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) para ofrecer instrucción sobre detección de documentos fraudulentos a personal de líneas aéreas y de control fronterizo. CASP-AP estableció equipos regionales de seguridad de la aviación para atraer a expertos en seguridad de todos los Estados y administraciones dentro de la Región Asia y Pacífico a fin de proporcionar asesoramiento y asistencia de expertos según las necesidades de cada Estado. Se concertará un memorando de acuerdo entre todos los Estados y administraciones participantes sobre la creación de una estructura regional permanente para CASP-AP que abarque su marco institucional; por último, se distribuyeron las reglas de funcionamiento de estructuras permanentes regionales junto con un manual sobre políticas y procedimientos administrativos y operacionales.

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

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto de cooperación, financiado por la República Popular de China, la República Popular Democrática de Corea, Mongolia y la República de Corea y ejecutado mediante un proyecto de fondos fiduciarios proporcionado por los Estados participantes con apoyo de la Asociación de líneas aéreas de Asia y el Pacífico (AAPA), Airbus, la compañía Boeing, Bombardier Inc., la Comisión Europea (CE), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS) y el Ministerio de Transporte de Canadá, consiste en mejorar la seguridad y eficiencia de las operaciones de transporte aéreo en la región. COSCAP-NA es



un foro especializado propicio para el diálogo, la coordinación y la cooperación continuos en materia de seguridad de vuelo entre las administraciones de aviación civil participantes y para fomentar un entorno de armonización y progreso en las políticas, procedimientos y reglamentación de la vigilancia de la seguridad operacional. También proporciona un medio eficiente y rentable para la inspección y certificación de explotadores, aeronaves y establecimientos de instrucción y para la capacitación del personal de vigilancia de la seguridad operacional. Además, fomenta la prevención de accidentes mediante el establecimiento y supervisión del Equipo regional de seguridad operacional para Asia septentrional (NARAST). Este proyecto, que se inició en 2003 con una duración prevista de cinco años, ha sido prolongado hasta finales de 2012.

Logros del proyecto

COSCAP-NA produjo un modelo de reglamento y de procedimientos para inspectores y la instrucción conexas. Se proporcionó instrucción para apoyar los requisitos de aprobación y vigilancia de explotadores de servicios aéreos extranjeros, introducidos en el Anexo 6 – *Operación de aeronaves*, y modelos de reglamentos y manuales para apoyar la aplicación del Anexo 13 – *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*. Se produjeron boletines y circulares de asesoramiento y se organizaron seminarios prácticos y cursos de instrucción. NARAST se reunió con los demás equipos regionales sobre seguridad operacional de COSCAP Asia sudoriental (SEA) y COSCAP Asia meridional (SA) como equipo regional asiático de seguridad operacional de la aviación y determinó 46 elementos de intervención para aplicar mejoras de la seguridad operacional y el Plan global para la seguridad operacional de la aviación. Se proporcionaron 27 cursos de instrucción y seminarios a 450 participantes, incluidos explotadores de servicios aéreos y proveedores de servicios, siete de los cuales en cooperación con COSCAP-SEA y COSCAP-SA. El programa facilitó el apoyo cooperativo de Estados miembros que habían concluido con éxito su auditoría del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) para asistir a otros Estados miembros a fin de que se preparen para auditorías USOAP, así como el intercambio de apoyo técnico entre los COSCAP de Asia.

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 de cooperación financiado por los Gobiernos de Bangladesh, Bhután, India, Maldivas, Nepal, Pakistán y Sri Lanka que se ejecuta por medio de un proyecto de fondos fiduciarios proporcionado por los Estados participantes, con el apoyo de Airbus, la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, la compañía Boeing, la Comisión Europea (CE), el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación



(IFFAS) y el Ministerio de Transporte de Canadá. Su objetivo consiste en mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo en la subregión. Los objetivos principales de la Fase III consisten en reforzar el marco institucional regional para la aviación y ayudar a elaborar un marco de reglamentación armonizado; promover un enfoque sistémico completo para las actividades de vigilancia de la seguridad operacional basado en la implantación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y en una vigilancia eficiente; elaborar un sistema regional para intercambiar información con miras a mejorar el acceso a la información sobre seguridad operacional; ayudar a las administraciones de aviación civil de los Estados miembros en el cumplimiento de las normas de aviación civil internacionales y nacionales; y apoyar el desarrollo de recursos humanos en el ámbito de la aviación civil. Este proyecto, iniciado en 1997 con una duración prevista de cinco años, se ha prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

A raíz de la ampliación del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), COSCAP-SA amplió progresivamente su programa para abarcar todos los temas relacionados con la seguridad operacional que son objeto de auditoría USOAP. Se organizaron cursos de instrucción sobre disciplinas relacionadas con la seguridad operacional. Los Estados participantes firmaron un memorando de acuerdo sentando las bases para la institucionalización del programa; asimismo, se adoptó un manual sobre el marco institucional y los procedimientos, en que se especifican las políticas, procedimientos, normas y prácticas relacionadas con su aplicación y las operaciones. Se organizaron 15 cursos de instrucción y seminarios con la participación de 265 personas. Se elaboraron, revisaron, actualizaron o publicaron de nuevo documentos y manuales relacionados con la seguridad operacional. Se creó un equipo especial para normalizar los reglamentos sobre mantenimiento. Expertos regionales efectuaron dos misiones a cada Estado miembro para realizar, según corresponda, tareas de vigilancia de la seguridad operacional, ofrecer instrucción en aula o en el puesto de trabajo o asistir en la revisión de las disposiciones relativas a la vigilancia de la seguridad operacional. Se actualizó el sitio web oficial de COSCAP-SA. El Equipo regional sobre seguridad operacional de la aviación del Asia meridional (SARAST) está fomentando la prevención de accidentes. Los miembros del Comité directivo se reunieron para analizar las estrategias de implantación de COSCAP-SA y las necesidades concretas de los Estados. Se celebró una reunión de los directores de los centros de instrucción aeronáutica en el marco del programa para fomentar la metodología TRAINAIR de la OACI e intercambiar conocimientos sobre instrucción y enseñanza en el sector de la aviación.

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 de cooperación entre los Gobiernos de Brunei Darussalam, Camboya, China (RAE de Hong Kong y RAE de Macao), Filipinas, Indonesia, Malasia, Myanmar, República Democrática Popular Lao, Singapur, Tailandia, Timor-Leste y Viet Nam que se ejecuta mediante fondos fiduciarios proporcionados por los Estados participantes con el apoyo de Airbus, la compañía Boeing, la Comisión Europea (CE), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS). Sus objetivos consisten en mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo en la región; intensificar la instrucción y el desarrollo profesional de los inspectores nacionales de aeronavegabilidad y operaciones de vuelo; armonizar las políticas y reglamentos; proporcionar asistencia en certificación e inspección a los Estados que actualmente no estén en condiciones de 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 problemas de seguridad operacional. Este proyecto, que comenzó en 2001 con una duración inicial de cinco años, se ha prolongado hasta finales de 2011.

Logros del proyecto

Se prepararon boletines y circulares de asesoramiento y se organizaron seminarios prácticos y cursos de instrucción. El equipo regional de seguridad operacional de la aviación del Sudeste asiático (SEARAST) se reunió con los equipos de seguridad operacional de COSCAP Asia septentrional y COSCAP Asia meridional como equipo regional común sobre seguridad operacional de la aviación en Asia y determinó 46 elementos de intervención para implantar mejoras de la seguridad operacional y el Plan para la seguridad operacional de la aviación. En 2009, un total de 778 personas participaron en 22 cursos y seminarios teóricos y prácticos. El programa facilitó el apoyo cooperativo de Estados miembros que habían concluido con éxito su auditoría del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) para asistir a otros Estados miembros a fin de que se preparen para auditorías USOAP, así como el intercambio de apoyo técnico entre los COSCAP de Asia.



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, Emiratos Árabes Unidos y Kuwait, consiste en 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 socioeconómico de la subregión y fomentando la 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, así como la instrucción del personal de seguridad de la aviación. Este proyecto se inició en 2006 con una duración prevista de cinco años.

Logros del proyecto

El Comité directivo decidió que los objetivos del proyecto deberían revisarse a fin de excluir la seguridad de la aviación e introducir de nuevo las operaciones de vuelo. La prioridad del proyecto siguió siendo la elaboración de un proyecto de reglamento armonizado sobre seguridad operacional de la aviación basado en el modelo europeo, si corresponde. El proyecto participó en las actividades de la hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial, organizó seminarios teóricos y prácticos y llevó a cabo varias misiones a Estados participantes para facilitar la implantación de reglamentos armonizados. El comité de reglamentación examinó los reglamentos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) e inició la implantación. Se elaboraron y proporcionaron a los Estados reglamentos y manuales de procedimientos sobre validación y vigilancia de explotadores de servicios aéreos extranjeros. Se ofreció a los miembros COSCAP-GS, instrucción sobre evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras, validación y vigilancia de explotadores de servicios aéreos extranjeros y vuelos a grandes distancias de aviones bimotores (ETOPS). Estos logros fueron posibles mediante el apoyo en especie de Airbus, la compañía Boeing, AESA, la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y otros socios.

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

Objetivo del proyecto

Este proyecto constituye un acuerdo cooperativo entre los Estados de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) (Armenia, Azerbaiyán, Belarús,



Federación de Rusia, Georgia, Kazajstán, Kirguistán, República de Moldova, Tayikistán, Turkmenistán, Ucrania y Uzbekistán), llevado a cabo en el marco del fondo establecido por la CEI, Airbus, la compañía Boeing, General Electric, la Comisión Europea, el Complejo de aviación Ilyushin y el Comité aeronáutico interestatal (IAC) y con el apoyo financiero del Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS). Sus objetivos consisten en aumentar la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados participantes creando en el IAC un centro asesor regional y de instrucción sobre seguridad de vuelo; proporcionar asistencia para corregir las deficiencias; proporcionar instrucción a inspectores nacionales; y armonizar la legislación aeronáutica nacional, según corresponda. El proyecto, iniciado en 2001 con una duración prevista de seis años, se está prolongando anualmente.

Logros del proyecto

Se organizaron dos seminarios internacionales sobre conciencia relativa a la seguridad de vuelo y control operacional de las líneas aéreas junto con Airbus y la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, respectivamente. Se organizó una reunión en la cumbre sobre la hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial junto con Airbus, la compañía Boeing, la FAA, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Fundación para la seguridad de vuelo (FSF). Se estableció un grupo de trabajo regional para aplicar las recomendaciones de dicha reunión en la cumbre, incluido el plan de introducción de la hoja de ruta regional. Además, se encargó al mencionado grupo de trabajo regional que implantara dicha hoja de ruta, elaborara un manual y reglamentos regionales relativos a sistemas de gestión de la seguridad operacional y organizara la instrucción del personal aeronáutico. El IFFAS proporcionó apoyo financiero a inspectores de la Federación de Rusia, República de Moldova, Tayikistán, Turkmenistán, Ucrania y Uzbekistán a fin de que asistan a un curso sobre vigilancia de la seguridad de vuelo y otro para inspectores de investigación de accidentes de aviación. Participaron en la instrucción unos 500 especialistas aeronáuticos de administraciones aeronáuticas y líneas aéreas de los Estados miembros de este acuerdo.



APÉNDICE 3. RESEÑA DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2009 SOBRE LAS RESOLUCIONES DEL 36º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

Resolución	Asunto y medidas adoptadas
A36-1	<p><i>Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África</i></p> <p>El Secretario General estableció el Programa de ejecución integral (ACIP) África-Océano Índico (AFI) y nombró al Comité directivo en enero de 2008 para dar efecto a la resolución. El ACIP ha trabajado con los Estados y organizaciones regionales de la Región AFI y las Oficinas regionales para asistir a los Estados en el establecimiento de sistemas de vigilancia de la seguridad operacional efectivos y sostenibles, y para mejorar la seguridad operacional de la aviación mediante la celebración de seminarios teóricos, seminarios prácticos y cursos de instrucción sobre diversos aspectos relacionados con la seguridad operacional.</p>
A36-2	<p><i>Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional</i></p> <p>En 2008 se adoptaron la Enmienda 32 del Anexo 6 — <i>Operación de aeronaves, Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones</i> (comunicación AN 11/1.3.21-08/23) y la Enmienda 13 de la Parte III — <i>Operaciones internacionales — Helicópteros</i> (comunicación AN 11/32.3.5-08/24). Con estas enmiendas se reforzaron la vigilancia y los requisitos de los explotadores extranjeros.</p> <p>Se colocó en la ICAONET una versión editada final del <i>Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones</i> (Doc 8385), relacionado con la certificación y supervisión permanente de los explotadores de transporte aéreo comercial y la vigilancia de los explotadores extranjeros.</p> <p>Se desarrolló un prototipo de sistema electrónico para intercambiar información crítica para la seguridad operacional.</p> <p>Se elaboraron seis propuestas de proyectos que prestarán asistencia al Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad — Grupo del Acuerdo de Banjul (COSCAP-BAG).</p> <p>Se siguió apoyando al Programa de ejecución integral (ACIP) África-Océano Índico (AFI) y a las Oficinas regionales para que atiendan las necesidades especiales de los Estados de esta región. Se llevaron a cabo seminarios prácticos sobre la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial.</p>



Resolución	Asunto y medidas adoptadas
------------	----------------------------

Se coordinaron programas de asistencia con la Administración Federal de Aviación (FAA), el Departamento de Transporte (DOT) de los Estados Unidos, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Comisión Europea (CE) y el Banco Mundial.

Se llevaron a cabo actividades de coordinación y cooperación entre la OACI y el DOT de los Estados Unidos en relación con la elaboración y futura ejecución de proyectos de asistencia en relación con dos Estados que habían sido remitidos a la Junta de examen de los resultados de las auditorías (ARRB). Además, el DOT de los Estados Unidos facilitó el financiamiento de los cursos de instrucción para inspectores gubernamentales en seguridad operacional (GSI) organizados por el Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad — Grupo del Acuerdo de Banjul (COSCAP-BAG).

Se alcanzó un acuerdo, en principio, entre la OACI, la Organización del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Unión Europea (UE) y la FAA de los Estados Unidos para concertar un memorando de acuerdo para el intercambio de datos e información de seguridad operacional. Se finalizó la preparación de un memorando de cooperación bilateral entre la OACI y la UE que proporciona un marco para una mejor cooperación, incluyendo el intercambio de información sobre auditorías de la seguridad operacional.

Se proporcionó apoyo y orientación para el establecimiento de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) para la región del mar Caspio y el mar Negro.

Se siguió proporcionando apoyo a la Oficina de seguridad operacional de la aviación en el Pacífico (PASO) para establecer un mecanismo de compartición de costos que garantizaría el funcionamiento de la oficina a largo plazo.

Se proporcionó asistencia a los Estados del BAG para establecer la Organización de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO). Se continuó prestando asistencia a los RSOO en diversos sectores, incluida la instrucción.

La OACI comenzó a actualizar e intercambiar regularmente información con bancos y Estados donantes sobre la falta de ejecución eficaz de los elementos críticos de vigilancia de la seguridad operacional. Se mantuvieron conversaciones con bancos y otros donantes sobre los sectores donde existen deficiencias, incluso sobre las actividades relacionadas con el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y sobre los Estados que requieren asistencia. Se elaboró la Base de datos de proyectos de asistencia de la OACI (IDAP) como base de datos compartida sobre deficiencias y proyectos de asistencia.

A36-3

Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) — Seguridad operacional

Se llevó a cabo satisfactoriamente un análisis de carencias en los Estados del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAG), en colaboración con el Programa de ejecución integral (ACIP) África-Océano Índico (AFI), la Oficina regional África occidental y central (WACAF) de la OACI y el Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad — Grupo del Acuerdo de Banjul (COSCAP-BAG).

Las mejoras de la base de datos de Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX), incluyeron la adición de: el cumplimiento respecto a la competencia lingüística; las

Resolución	Asunto y medidas adoptadas
	<p>recomendaciones de los Estados sobre accidentes; la estela turbulenta; los enlaces y listas sobre aeronavegabilidad; los enlaces con reglamentos y ejemplos de modelos de reglamentos; y los enlaces con sitios de inscripción. Se publicaron los informes de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional del 96% de los Estados miembros.</p> <p>Continuó la coordinación interna con la Dirección de cooperación técnica (TCB) y las otras Oficinas y Direcciones de la OACI a través de la Junta de examen de los resultados de las auditorías (ARRB). También se realizó la coordinación por medio de asociaciones y alianzas externas para la elaboración y planificación de proyectos de asistencia.</p>
A36-4	<p><i>Aplicación de un enfoque de supervisión continua para el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) después de 2010</i></p> <p>El Consejo consideró el futuro del USOAP después de 2010, incluyendo la posibilidad de elaborar una metodología y suministrar las herramientas necesarias para implantar un enfoque de supervisión continua (CMA); elaborar un plan detallado de transición que lleve a la introducción de un CMA; y realizar misiones coordinadas de validación de la OACI (ICVM) con metas puntuales durante la fase de transición.</p>
A36-5	<p><i>Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS)</i></p> <p>Mediante la comunicación M 11/2.1-09/39 del 8 de mayo de 2009, que se refiere al nombramiento de nuevos miembros del Órgano rector, el Secretario General alentó nuevamente a los Estados a contribuir al IFFAS.</p> <p>El Órgano rector del IFFAS está integrado por 11 miembros propuestos por los Estados participantes y nombrados por el Consejo de la OACI por un término de tres años. Los miembros actuales del Órgano rector provienen de los siguientes países: Argentina, Chile, China, Egipto, Federación de Rusia, Francia, India, Italia, Nigeria, Pakistán y República de Corea.</p> <p>Se han emprendido varias actividades de promoción con miras a recaudar fondos y fomentar el IFFAS. Mediante la comunicación M 11/3-09/44, se invitó a todos los Estados contratantes a considerar su participación en el IFFAS mediante contribuciones voluntarias. Además, se presentaron notas de información sobre el IFFAS durante reuniones regionales de aviación civil.</p> <p>Un informe sobre las actividades del IFFAS se presentó al Consejo en su 190° período de sesiones.</p>
A36-6	<p><i>Reconocimiento del certificado de explotador de servicios aéreos de explotadores extranjeros y vigilancia de sus operaciones por parte de los Estados</i></p> <p>Se enmendó el Anexo 6, Parte I y el Anexo 6, Parte III (Enmienda 32 y Enmienda 13, respectivamente), a fin de reforzar la vigilancia y los requisitos de los explotadores extranjeros y armonizar el contenido del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) y, a partir del 1 de enero de 2010, la configuración del AOC.</p>

Resolución	Asunto y medidas adoptadas
A36-7	<p>Se actualizó el <i>Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones</i> (Doc 8335) que contiene directrices sobre vigilancia de explotadores extranjeros y autorización de los servicios de estos últimos.</p> <p>Se adelantó la elaboración de un registro internacional de AOC con el apoyo de la Universidad de Aviación Civil de China y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).</p> <p><i>Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la eficiencia</i></p> <p>Se celebraron seminarios prácticos regionales sobre la aplicación del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial. Cada uno de los seminarios se centró en el uso del proceso de la Hoja de ruta y la ejecución de las iniciativas de seguridad operacional de la aviación a escala mundial.</p> <p>Se está considerando una propuesta de establecer un mecanismo regional, denominado Grupo regional de seguridad operacional de la aviación (RASG), para armonizar las actividades subregionales en el ámbito de la seguridad de vuelo.</p> <p>Los formularios relativos al marco de actuación, vinculados directamente con el GASP, están siendo utilizados en toda la Región África-Océano Índico (AFI), así como por los Estados que participan en el RASG panamericano (RASG-PA).</p> <p>Los seminarios prácticos regionales sobre actuación que se llevaron a cabo en todas las regiones tenían por objetivo la adopción de un enfoque basado en la actuación para la planificación e implantación de la navegación aérea sobre la base del plan mundial de navegación aérea (GANP).</p> <p>Todas las regiones establecieron planes de acción para ocuparse de las mejoras operacionales de la navegación aérea, utilizando formularios relativos al marco de actuación vinculados claramente con el GANP. A su vez, todos los Estados tomaron medidas para implantar marcos nacionales de actuación para los sistemas de navegación aérea.</p>
A36-8	Ninguna actualización.
A36-9	<p><i>Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad operacional de la aviación</i></p> <p>En 2008 se publicó en la ICAO-NET la segunda edición provisional del <i>Manual de gestión de la seguridad operacional</i> (Doc 9859) de la OACI, que contiene orientación sobre sistemas de notificación de seguridad operacional.</p>
A36-10	Ninguna actualización.
A36-11	<p><i>Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas</i></p> <p>Se envió a los Estados la comunicación AN 12/44.6-07/68 en la que se solicita, cuando corresponda, la elaboración de un plan de implantación de la competencia lingüística antes del</p>

Resolución	Asunto y medidas adoptadas
	<p>5 de marzo de 2008 y notificación a la OACI de los nombres y detalles de contacto de los coordinadores de la competencia lingüística.</p> <p>Entre diciembre de 2007 y marzo de 2008 se celebraron en todas las regiones de la OACI seminarios prácticos sobre elaboración de planes de implantación de requisitos de competencia lingüística (LPR). Los planes de implantación e información sobre el cumplimiento de los requisitos lingüísticos pueden consultarse en el sitio web del Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX) (http://www.icao.int/fsix/lp.cfm).</p> <p>En julio de 2008 se publicó en la ICAO-NET la versión provisional de los criterios sobre exámenes de competencia lingüística. En 2009 se publicó la circular titulada <i>Criterios para la armonización mundial de las pruebas lingüísticas</i> (Cir 318).</p> <p>En diciembre de 2009, se invitó a los Estados a que proporcionaran ejemplos de lenguaje hablado evaluado (comunicación AN 12/44.6-09/96) para tenerlos en cuenta al preparar una nueva edición de la ayuda didáctica, <i>Requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística — Ejemplos de lenguaje hablado evaluados</i>, que se está elaborando, en colaboración con la International Civil Aviation English Association (ICAEA). La nueva edición contará con un mayor número de dichos ejemplos, una representación geográfica más amplia y un enfoque más riguroso para la selección de ejemplos y el uso de análisis estadísticos, a fin de garantizar la homogeneidad de las evaluaciones.</p>
A36-12	<p><i>Sustitución de halones</i></p> <p>Los fabricantes lograron hacer avances considerables en el desarrollo de agentes de sustitución de halones. No obstante, debido al tiempo de desarrollo de agentes viables, podría ser necesario efectuar enmiendas de la Resolución A36-12.</p>
A36-13	<p><i>Declaración refundida de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea</i></p> <p>Mediante el boletín electrónico AN 1/12-EB/07/37, del 14 de diciembre de 2007, se informó a los Estados sobre las enmiendas a la declaración consolidada.</p>
A36-14	<p><i>Uso de rutas transpolares</i></p> <p>Los Estados y las organizaciones internacionales continuaron desarrollando una nueva estructura de rutas aéreas haciendo uso de rutas transpolares.</p>
A36-15	<p><i>Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i></p> <p>Esta resolución se señaló a la atención de los Estados miembros en el EB 2008/15 fechado el 30 de mayo de 2008.</p> <p><i>Apéndice A — Reglamentación económica del transporte aéreo internacional</i></p> <p>La Secretaría elaboró y presentó a los Estados un nuevo instrumento, la Conferencia sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN), de la OACI, que les brinda un punto central para</p>

Resolución	Asunto y medidas adoptadas
------------	----------------------------

mantener negociaciones y consultas sobre servicios aéreos. Al permitir a cada Estado participante reunirse con homólogos bilaterales en un solo lugar, la conferencia facilita las negociaciones e incrementa su eficacia. Además, por intermedio de su sesión de seminarios, constituye un foro en que los participantes se enteran de las tendencias y las orientaciones conexas de la OACI, intercambian experiencias y debaten cuestiones de liberalización. La primera conferencia ICAN tuvo lugar en Dubai en 2008 y la segunda en Estambul en 2009.

La Secretaría realizó en 2009 un estudio sobre indicadores cuantitativos mundiales para evaluar el grado de liberalización. En el estudio se prepararon tres categorías de indicadores para seguir la evolución de la liberalización respecto a las rutas de pares de países y frecuencias de los pasajeros de servicios regulares, así como las oportunidades creadas por la liberalización y la utilización real de las mismas. La Secretaría fomentó la liberalización a nivel regional y mundial y cooperó con grupos regionales en simposios sobre liberalización del transporte aéreo.

La Secretaría continuó siguiendo de cerca la evolución de la situación en el ámbito del comercio de servicios. La Organización Mundial del Comercio (OMC) continuó su segundo examen del Anexo sobre los servicios de transporte aéreo del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS), iniciado en 2006, pero logró poco progreso. La Secretaría ha mantenido una estrecha relación de trabajo con la Secretaría de la OMC y le proporcionó apoyo.

Se actualizó y publicó en 2008 el documento titulado *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587). La Secretaría mantuvo también y actualizó bases de datos que proporcionan, en el sitio web de la OACI, información pertinente y textos de orientación de la OACI sobre reglamentación del transporte aéreo y liberalización.

Apéndice B — Estadísticas

El sistema de la Base de datos estadísticos integrada (ISDB) siguió desarrollándose y se amplió la automatización de las funciones de procesamiento de datos. Con la cooperación de los Estados, la OACI aumentó el volumen de notificación de los datos más recientes sobre aviación civil; se notifica actualmente cerca del 93% del tráfico regular mundial.

Se ofrece ahora una interfaz por Internet e informes normalizados a los funcionarios de las administraciones nacionales de los Estados miembros que tienen acceso, en forma gratuita, a las estadísticas sobre aviación en el sitio web seguro de la OACI. Además, la OACI proporciona datos sobre transportistas aéreos a las Naciones Unidas para sus publicaciones anuales y trimestrales y sigue ejerciendo su liderazgo en la recopilación y distribución de estadísticas sobre aviación con objeto de mantener una base de datos normalizada y reducir la carga que la notificación supone para los Estados.

Se organizaron seminarios prácticos regionales en cooperación con la Asociación de líneas aéreas africanas (AFRAA). Se ofrecieron sesiones de instrucción en el empleo sobre estadísticas a participantes de Bahrein, Brasil, India, México, Nigeria, República Dominicana, Rumania y la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC).

La 10ª Reunión departamental de estadística (STA/10) tuvo lugar en Montreal (23-27 de noviembre de 2009) y adoptó 22 recomendaciones para reformar el Programa de estadísticas a fin de que sea pertinente respecto a las necesidades de la OACI, los Estados y otros usuarios.

Apéndice C — Pronósticos y planificación económica

La Secretaría implantó un nuevo mecanismo de pronósticos de tráfico aéreo para lograr un mejor alineamiento con los Objetivos estratégicos de la OACI e incrementar el valor de los pronósticos para sus usuarios. Se han publicado en un nuevo formato los nuevos pronósticos sobre tráfico aéreo a largo plazo, relativos a los movimientos de pasajeros, carga y aeronaves hasta el año 2030. Se prepararon mediante modelos econométricos basados en un enfoque ascendente, a partir del nivel de grupos de rutas hasta los niveles regional y mundial. Se preparan pronósticos a medio plazo, de tres años, para el tráfico mundial de tráfico de pasajeros de las líneas aéreas regulares por separado, en total y por región de matrícula. Los pronósticos preparados durante el presente trienio corresponden a los años 2008-2010, 2009-2011 y 2010-2012.

La Secretaría continuó proporcionando asistencia a las regiones en la elaboración de pronósticos y otros parámetros de planificación requeridos o solicitados por los respectivos Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). Se celebraron seis reuniones de Grupos de pronósticos de tráfico (TFG) en las Regiones Asia/Pacífico, Oriente Medio, Caribe/Sudamérica y África. La labor de dichos TFG se ha publicado en forma electrónica en los documentos Pronósticos de tráfico de la Región Asia/Pacífico para 2008-2025 (Doc 9915), Pronósticos de tráfico de la Región Caribe/Sudamérica para 2007-2027 (Doc 9940) y Pronósticos de tráfico de la Región África/Océano Índico para 2008-2028 (Doc 9939). Los pronósticos de tráfico correspondientes a las Regiones Asia/Pacífico y Caribe/Sudamérica se actualizarán y publicarán este año después de las reuniones de los respectivos TFG. Un seminario práctico regional sobre pronósticos y planificación económica tuvo lugar en Nairobi para los Estados de la Región África oriental y meridional. Un seminario práctico sobre recopilación de datos, pronosticación y análisis se organizó en México para Estados de la Región Caribe/Sudamérica.

Siguió proporcionándose apoyo sobre pronósticos y análisis económico al Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), en particular a su Grupo de apoyo sobre pronosticación y análisis económico (FESG). Durante el trienio, dicho apoyo abarcó la dirección de la elaboración de pronósticos de tráfico mundial y flotas hasta los años 2026 y 2036, la contribución a la preparación de un documento preliminar sobre opciones de pronosticación distintas para el CAEP y el examen de las lecciones adquiridas de los análisis de los actuales sistemas de comercio de derechos de emisión.

Se proporcionó amplio apoyo al Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) en materia de datos y análisis relativos al consumo de combustible y tráfico de la aviación, lo que constituyó la base de las deliberaciones del grupo encaminadas a establecer y convenir en metas a las que se aspira a nivel mundial a corto, medio y largo plazo en materia de rendimiento del combustible.

Con objeto de apoyar la transición a los nuevos sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), dos seminarios prácticos sobre la preparación de un estudio económico para la implantación de dichos sistemas se organizaron en Lima

Resolución	Asunto y medidas adoptadas
------------	----------------------------

(10-14 de noviembre de 2008) y Antigua (28 de septiembre - 2 de octubre de 2009) para Estados de la Región Caribe/Sudamérica.

Apéndice D — Facilitación

El Consejo incorporó en la 12ª edición del Anexo 9 – *Facilitación*, con aplicación en noviembre de 2009, normas y métodos recomendados (SARPS) nuevos o revisados sobre las instalaciones y servicios que deben ofrecerse en los aeropuertos internacionales para el tráfico. Estas disposiciones tratan de la función de los aeropuertos privatizados para satisfacer los requisitos de los organismos de inspección fronteriza, medidas para evitar la propagación de enfermedades transmisibles en los viajes aéreos y cuestiones relativas a los sistemas modernos de inspección. El Consejo adoptó nuevos SARPS encaminados a lograr uniformidad internacional en materia de reducción de las demoras de entrada y salida y la denegación de transporte de material radiactivo por vía aérea, particularmente material utilizado para aplicaciones médicas. Se perfeccionaron los SARPS relativos a los sistemas de información anticipada sobre los pasajeros (API) a fin de ajustar los regímenes actuales o nuevos de intercambio de datos sobre pasajeros con las mejores prácticas mundiales existentes y contribuir a la solución de las dificultades que experimentan actualmente las líneas aéreas debido a la falta de uniformidad de los regímenes API.

Siete suplementos de la publicación *Documentos de viaje de lectura mecánica* (Doc 9303), que contienen especificaciones actualizadas, se publicaron posteriormente al 36º período de sesiones de la Asamblea. Además, en octubre de 2008 se publicaron los Volúmenes I y II de la Parte 3 del Doc 9303 – *Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica* (tercera edición).

Respecto a la aplicación de la Norma 3.10 del Anexo 9, en la que se dispone que los Estados contratantes comenzarán a expedir únicamente pasaportes de lectura mecánica (MRP) con arreglo a las especificaciones que figuran en el Doc 9303, Parte I, antes del 1 de abril de 2010, se estima que unos 19 Estados no están expidiendo MRP actualmente, aunque se prevé que 11 de ellos lo hagan antes de finales de 2010.

En septiembre de 2009, al celebrarse el 5º Simposio y exposición DVLM, la OACI introdujo MRTD Vision 2020, un mecanismo de consulta encaminado a mantener la pertinencia del programa DVLM durante el próximo decenio. Los Estados y las organizaciones internacionales pueden obtener, a petición, asistencia relacionada con los DVLM; más de 60 Estados se han beneficiado de ello posteriormente al 36º período de sesiones de la Asamblea.

El Grupo técnico asesor sobre los documentos de viaje de lectura mecánica (TAG-MRTD) concluyó que, a fin de reforzar la seguridad e integridad de la emisión de pasaportes, debería ampliarse su trabajo para abarcar todas las cuestiones de gestión de la identidad y no limitarse a elaborar especificaciones sobre DVLM. Al respecto, se presentará al 37º período de sesiones de la Asamblea una revisión de la Resolución A36-15 de la Asamblea, Apéndice D, Sección II — Cooperación internacional para proteger la seguridad e integridad de los pasaportes.

El Directorio de claves públicas (DCP), de la OACI, cuenta ahora con 16 participantes y ha logrado apoyo institucional a escala mundial, como lo reflejan el nivel creciente de participación y su función como mecanismo para reforzar la seguridad de los pasaportes electrónicos. Se ha convertido en la opción más popular para intercambiar diariamente, de modo rápido y fiable, los

Resolución	Asunto y medidas adoptadas
------------	----------------------------

certificados y las listas de revocación que se necesitan para verificar y autenticar los pasaportes electrónicos.

Apéndice E — Impuestos

La Secretaría siguió fomentando los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632) y solicitó a los Estados que actualizaran su postura respecto a los mismos con objeto de incluirla en el Suplemento del Doc 8632. Una nueva edición del Suplemento se publicó y puede consultarse también en el sitio web de la OACI.

Apéndice F — Aeropuertos y servicios de navegación aérea

La Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS) tuvo lugar en septiembre de 2008 y el correspondiente informe se publicó como Doc 9908.

La CEANS examinó diversos aspectos de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082), cuya octava edición se publicó en enero de 2009.

Con la asistencia del Grupo de expertos sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (AEP) y el Grupo de expertos sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP), la Secretaría inició la revisión del *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161), basándose en las recomendaciones de la CEANS.

Se publicó en 2008 el informe *Report on the Ownership, Organizational and Regulatory Practices of Airports and Air Navigation Services Providers*. Otro informe — *Financial Situation of Airports and Air Navigation Services Providers*, basado en datos de 2007, se publicó en 2009. Ambos informes pueden consultarse (en inglés únicamente) en el sitio web de la OACI.

Apéndice G — Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo

Se realizaron estudios sobre las diferencias regionales en lo concerniente a los aspectos económicos de la explotación de las empresas aéreas internacionales para 2005, 2006 y 2007 y se inició el estudio correspondiente al año 2008; los resultados se publican en circulares cada dos años. Los mismos sirven para calcular los factores de ponderación mundial y regional que se comunican cada año al Organismo de prorrateo de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) a fin de establecer los factores de prorrateo utilizados para calcular los ingresos por pasajero provenientes de los viajes con trasbordo entre líneas aéreas.

Apéndice H — Correo aéreo

Los datos sobre el tráfico y la situación financiera de las empresas aéreas se proporcionan cada año a la Unión Postal Universal (UPU) para el cálculo de las tarifas básicas correspondientes al transporte aéreo del correo, de conformidad con el Artículo 53 del Convenio Postal Universal.

Resolución	Asunto y medidas adoptadas
A36-16	<i>Resoluciones no vigentes de la Asamblea</i>
	Se publicó el Doc 9902, <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 28 de septiembre de 2007), que contiene todas las resoluciones en vigor en la fecha de clausura del 36º período de sesiones de la Asamblea.
A36-17	<i>Declaración refundida de las políticas de cooperación técnica de la OACI</i>
	La OACI siguió promoviendo el logro de los objetivos estratégicos de la Organización mediante su Dirección de cooperación técnica (TCB) que apoya a los países en desarrollo en sus esfuerzos para desarrollarse de manera sostenible y respalda la aplicación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS) y planes regionales de navegación aérea (ANP) de la OACI. En este contexto, la TCB prestó asistencia para corregir las deficiencias en el ámbito de la aviación civil y para desarrollar la infraestructura y los recursos humanos de la aviación civil de acuerdo con las políticas y prioridades nacionales de los Estados. La estrecha cooperación con la Junta de examen de los resultados de las auditorías (ARRB) facilitó una mejor coordinación con otros programas de asistencia de la OACI, en particular con las iniciativas de seguridad operacional y seguridad de la aviación, para abordar las constataciones de las auditorías. Se prevé que la reestructuración de la Secretaría de la OACI conjuntamente con la implantación del nuevo sistema financiero y la adopción de una nueva política de recuperación de costos para los servicios de apoyo proporcionados en el marco del Programa regular, permitirán lograr mayor eficiencia y una reducción gradual de los costos de apoyo administrativo para los Estados. El fortalecimiento del Programa de cooperación técnica a escala de las Oficinas regionales se intensificó con la contratación de especialistas en cooperación técnica y la transferencia de determinadas funciones de las actividades de las misiones. Como complemento del mayor número de Acuerdos de servicios administrativos (MSA) y acuerdos en el marco del Servicio de compras de aviación civil (CAPS) firmados con los Estados, la TCB siguió considerando nuevas fuentes de financiamiento o contribuciones en especie para sus proyectos de cooperación técnica, específicos para determinados países y subregionales. Esto incluye más colaboración con el sector privado, la industria y las entidades multilaterales y bilaterales, y un campo de ejecución ampliado para los programas de seguridad operacional y seguridad de la aviación tales como los Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y el Programa cooperativo de seguridad de la aviación (CASP). La OACI aumentó la cooperación sur-sur mediante los programas de capacitación de países en desarrollo patrocinados por los gobiernos y administrados por la TCB, lo que confirma la alta prioridad que la OACI y los Estados asignan a la capacitación y retención del personal de aviación civil nacional.
A36-18	<i>Contribuciones financieras al Plan de acción de seguridad de la aviación</i>
	Las contribuciones necesarias se solicitaron a los Estados mediante la comunicación AS 8/1.5-07/75 del 31 de diciembre de 2007; además, se envió una comunicación de seguimiento (AS 8/1.5.1-08/65 del 6 de octubre de 2008) respecto a la financiación insuficiente para implantar el Plan de acción de seguridad de la aviación, de la OACI. Se enviaron otras notificaciones mediante el memorando PRES RK/1639 del 29 de enero de 2009. El Plan de acción se ha integrado en el proyecto de presupuesto del Programa regular para el trienio 2011-2013.

Resolución	Asunto y medidas adoptadas
A36-19	<p data-bbox="380 279 1435 331"><i>Amenaza que plantean para la aviación civil los sistemas portátiles de defensa antiáerea (MANPADS)</i></p> <p data-bbox="380 373 1435 716">La resolución se señaló a la atención de los Estados mediante la comunicación AS 8/14-08/26 de fecha 20 de marzo de 2008. Se pidió a los Estados que tomaran nota de la resolución y la aplicaran y proporcionaran información a la OACI para el 31 de julio de 2008. Un informe sobre la aplicación de dicha resolución se presentó al Consejo durante su 186º período de sesiones, incluida la información proporcionada por los 28 Estados que habían respondido, confirmando que estaban tomando medidas para satisfacer las disposiciones de la resolución. El análisis de las respuestas recibidas indica la estrecha colaboración de los Estados con organizaciones internacionales y regionales, tales como la Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL), la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), la Organización de Estados Americanos (OEA) y la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE).</p> <p data-bbox="380 751 1435 842">El Grupo de trabajo sobre amenazas y riesgos, del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, está elaborando textos de orientación para hacer frente a la amenaza planteada por los MANPADS y examinó este tema en sus recientes reuniones.</p>
A36-20	<p data-bbox="380 884 1435 936"><i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita</i></p> <p data-bbox="380 978 1435 1068">La resolución se señaló a la atención de los Estados mediante el boletín electrónico EB 2008/10 de fecha 18 de abril de 2008. Se pidió a los Estados que tomaran nota de la resolución y la aplicaran y proporcionaran información a la OACI para el 31 de julio de 2008.</p> <p data-bbox="380 1104 743 1125"><i>Apéndice A — Criterios generales</i></p> <p data-bbox="380 1167 623 1188">Ninguna actualización.</p> <p data-bbox="380 1230 1435 1320"><i>Apéndice B — Instrumentos jurídicos internacionales, promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados para la represión de actos de interferencia ilícita en la aviación civil</i></p> <p data-bbox="380 1362 623 1383">Ninguna actualización.</p> <p data-bbox="380 1425 980 1446"><i>Apéndice C — Medidas de seguridad de carácter técnico</i></p> <p data-bbox="380 1488 1435 1730">El programa de seguridad de la aviación del Apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) proporciona apoyo y supervisión para 18 centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) en el mundo entero. Durante el último trienio, se celebraron tres reuniones de directores de ASTC sobre reforzamiento y mantenimiento de una comunicación efectiva entre los centros y la OACI. Se ha elaborado un mecanismo oficial para evaluar regularmente la calidad de la red ASTC, así como las características apropiadas de los centros de instrucción que solicitan su ingreso a la misma. El protocolo para la evaluación trienal de la calidad de la red actual se presentó a la 7ª reunión de directores de ASTC en Trinidad y Tabago en diciembre de 2009 y está actualmente en vigor.</p>

El Grupo de estudio de la Secretaría sobre el transporte de líquidos, geles y aerosoles presentará a la 21ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, en marzo de 2010, conclusiones y recomendaciones elaboradas mediante información procedente del Seminario práctico sobre inspección y transporte de líquidos, aerosoles y geles (LAG), celebrado en Bruselas en noviembre de 2009.

Apéndice D — Medidas que tomarán los Estados afectados por un acto de interferencia ilícita

La Secretaría ha establecido una base de datos en un sitio web seguro para difundir, más eficaz y eficientemente, información sobre los actos de interferencia ilícita. La base de datos electrónica constituye una mejora significativa respecto a los resúmenes anuales impresos distribuidos en el pasado. La base de datos se revisa continuamente cuando se recibe información y es de acceso fácil para los Estados miembros y facilita la búsqueda, puesto que proporciona resultados anuales detallados que se remontan a 1981. Las tendencias se actualizan automáticamente y se presentan en gráficos y en una tabla detallada. Con la puesta en servicio de este instrumento por Internet, los Estados miembros pueden examinar los datos sobre actos de interferencia ilícita en todo momento y preparar sus propios análisis a corto o largo plazo. El acceso a la base de datos es objeto de un control severo y exige que los usuarios se inscriban.

La Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación, de la OACI, establecida al principio exclusivamente para comunicar información sobre amenazas inminentes a la seguridad de la aviación, se utilizará también para intercambiar información relacionada con una gama más amplia de temas afines que podrían ser útiles para los Estados. Por consiguiente, se ha puesto en el sitio web de la Red información relativa a los temas siguientes: partes interesadas en la seguridad de la aviación, control de la calidad en materia de seguridad de la aviación y labor futura que han de emprender los Estados para mejorar su capacidad y sus prácticas en materia de inspección.

Apéndice E — Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación

Respecto a la Cláusula dispositiva 1 sobre la continuación del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) después del ciclo inicial de auditorías a fines de 2007, se finalizó la recertificación de auditores USAP a comienzos de 2008. En enero de 2008 se inició un segundo ciclo de auditorías USAP, concentrándose en la aplicación de los elementos críticos de un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad de la aviación e incorporando las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9 – *Facilitación*.

Respecto a la Cláusula dispositiva 4, en diciembre de 2009 concluyó el programa de misiones de seguimiento para validar la aplicación de los planes de medidas correctivas de los Estados y proporcionar apoyo a estos últimos para corregir las deficiencias. Un total de 172 Estados miembros recibió una visita de seguimiento.

Respecto a la Cláusula dispositiva 7 sobre la introducción de un nivel limitado de transparencia respecto a los resultados de las auditorías de la seguridad de la aviación, de la OACI, el Consejo aprobó, el 27 de junio de 2008, una propuesta para introducir la mencionada transparencia, de modo que se publique en el sitio web seguro del USAP una representación gráfica del nivel de implantación de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación de

cada Estado auditado. El Consejo aprobó luego una enmienda consiguiente del Artículo 20 del Memorando de acuerdo (MoU) entre la OACI y los Estados auditados. Se invitó a los Estados ya auditados o que hayan recibido el MoU anterior a consentir, mediante correspondencia, en el MoU enmendado, lo que todos ellos han hecho.

Respecto a la Cláusula dispositiva 8, se presentará al 37º período de sesiones de la Asamblea un informe sobre el progreso logrado en la ejecución general del USAP, abarcando el primero y el segundo ciclos de auditoría.

Apéndice F — Ayuda a los Estados en la aplicación de medidas técnicas para la protección de la aviación civil internacional

El programa de seguridad de la aviación ISD sigue proporcionando asistencia a los Estados miembros para desarrollar y mantener un sistema viable y sostenible de seguridad de la aviación. Dicho apoyo permite corregir las deficiencias observadas mediante el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación. Inicialmente, se proporciona apoyo a corto plazo, incluida orientación para la elaboración de programas nacionales e instrucción en seguridad de la aviación. En este trienio, 44 Estados recibieron apoyo para corregir deficiencias y mejorar sus infraestructuras de seguridad de la aviación. Se dirigió a varios Estados hacia la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo, de las Naciones Unidas, para fines de asistencia directa.

Con miras a intensificar la asistencia a los Estados para la seguridad de la aviación a nivel regional y seguir fomentando la cooperación y las asociaciones regionales, se han contratado especialistas regionales en seguridad de la aviación (ASRO) para las Regiones de la Oficina Asia-Pacífico (APAC), la Oficina África oriental y meridional (ESAF), la Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC), la Oficina Sudamérica (SAM) y la Oficina África occidental y central (WACAF). Los ASRO constituyen el principal punto de coordinación para los Estados que necesitan asistencia en relación con deficiencias observadas en el marco del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación, la aplicación de los Anexos 9 y 17 y todas las actividades de instrucción dentro de sus respectivas regiones.

Siguen tomándose medidas para establecer nuevos vínculos con Estados y entidades que puedan proporcionar asistencia. Concluyó con éxito la Fase II del Programa de instrucción sobre conciencia en materia de seguridad de la aviación OACI-Canadá, en el marco del Programa de establecimiento de capacidad contra el terrorismo, del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional del Canadá. Este programa de asociación tenía por objeto permitir que los Estados NACC y SAM mejoraran sus sistemas de seguridad de la aviación y aplicaran los SARPS del Anexo 17. En total, 656 especialistas, procedentes de 38 Estados y tres organizaciones internacionales o regionales, recibieron instrucción en seguridad de la aviación.

El curso de gestión profesional de la seguridad de la aviación fue elaborado en asociación con la John Molson School of Business de la Universidad Concordia de Montreal. El objetivo del programa consiste en proporcionar al personal de gestión de la seguridad de la aviación nuevas aptitudes de gestión y un mayor dominio de la aplicación del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)*, los SARPS del Anexo 17 y el *Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Distribución limitada) (Doc 8973)*. Al mes de diciembre de 2009, obtuvieron el diploma correspondiente a este curso 227 participantes procedentes de 59 Estados.

Resolución Asunto y medidas adoptadas

Con objeto de reunir a expertos de la aviación de todo el mundo para elaborar una estrategia de seguridad de la aviación en África, se celebró en Addis Abeba, en noviembre de 2007, una Conferencia sobre la elaboración de la hoja de ruta de seguridad de la aviación para África. La conferencia tuvo considerable éxito y constituyó un foro para los funcionarios gubernamentales y los ejecutivos de la aviación del mundo entero para crear e iniciar una hoja de ruta encaminada a elaborar una infraestructura eficiente y crear capacidad para la seguridad de la aviación en África, mediante vínculos, alianzas e iniciativas profesionales. Asistieron a la conferencia 254 participantes procedentes de 36 Estados, siete organizaciones internacionales y regionales, tres universidades y seis organizaciones de la industria de la aviación. La conferencia concluyó con la elaboración de una hoja de ruta para la aviación en África, destacando las medidas que han de tomarse en materia de seguridad de la aviación, así como el mandato de convocar una reunión de seguimiento al cabo de un año para determinar el progreso logrado en el marco de la hoja de ruta.

En 2008 y 2009 se realizaron con éxito tres seminarios regionales sobre seguridad de la aviación encaminados a fomentar el desarrollo sostenible de la seguridad de la aviación y alentar el intercambio de opiniones sobre la evolución en la región, incluida la cooperación interregional entre los Estados.

La instrucción en seguridad de la aviación sigue siendo una función importante del programa de seguridad de la aviación ISD. Las actividades abarcan la preparación y mantenimiento de material didáctico, en cooperación con la Sección de políticas de seguridad de la aviación y facilitación (SFP). De los ocho conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación existentes, se han revisado cuatro en 2009: Básico, Carga, Instructores e Inspectores nacionales; los demás son: Línea aérea, Manejo de crisis, Ejercicio y Gestión. Además, siguieron organizándose, dentro de la red de Centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC), cinco seminarios prácticos sobre asistencia en materia de seguridad de la aviación relativos a: Programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCASP), Programa nacional de control de la calidad en la aviación civil (NCAQCP), Programa nacional de certificación de inspectores de aviación civil (NCASCP), Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil (NCASTP) y Programa de seguridad aeroportuaria (ASP).

Se informó regularmente a los Estados, mediante comunicaciones y, de ser necesario, comunicaciones de seguimiento, acerca de los cursos de instrucción previstos en sus respectivas regiones, instándoles a aprovechar dichas oportunidades para su personal de seguridad de la aviación.

Con objeto de mejorar las normas y mantener la calidad de los instructores en seguridad de la aviación, el programa de seguridad de la aviación ISD elaboró un Programa de recertificación de instructores en seguridad de la aviación, centrado en las actuales prácticas y técnicas de instrucción para presentar los ASTP, dirigir seminarios prácticos de instrucción y definir las funciones y responsabilidades del instructor y los ASTC. El programa concluyó en julio de 2009 con la recertificación de 145 instructores en seguridad de la aviación.

Apéndice G — Medidas adoptadas por el Consejo con respecto a la cooperación multilateral y bilateral en distintas regiones del mundo

Ninguna actualización.

Resolución	Asunto y medidas adoptadas
------------	----------------------------

Apéndice H — Cooperación internacional y regional en materia de seguridad de la aviación

Prosigue la colaboración con la Iniciativa de viajes internacionales en condiciones de seguridad y facilitación (SAFTI) del G8 y otros grupos pertinentes de Estados, tales como la iniciativa de Comercio seguro en la región APEC (STAR) de la Cooperación Económica Asia-Pacífico, en relación con la elaboración de medidas contra el terrorismo frente a la amenaza que plantean los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS). Se alentó su implantación por todos los Estados miembros, como se indica en la Resolución A36-19 de la Asamblea — *Amenaza que plantean para la aviación civil los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS)*.

A36-21 *Prevención de la introducción de especies exóticas invasivas*

La resolución se señaló a la atención de los Estados miembros mediante el boletín electrónico 2008/7 del 6 de marzo de 2008. La OACI sigue cooperando al respecto con organizaciones internacionales pertinentes y es miembro del Grupo de enlace interinstitucional sobre especies exóticas invasivas.

A36-22 *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*

Las tareas adicionales que resultaron de esta resolución se señalaron a la atención del Grupo directivo del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) en noviembre de 2007 a fin de incluirlas en el programa de trabajo para la octava reunión del Comité (CAEP/8). Esta resolución se señaló a la atención de los Estados miembros mediante la comunicación ENV 1/1-08/44 de fecha 27 de mayo de 2008.

Apéndice A — Generalidades

La labor inicial del CAEP con respecto al establecimiento de un conjunto de indicadores ambientales relacionados con la aviación, que los Estados podrían usar para evaluar la eficiencia de las operaciones de aviación y de las normas, políticas y medidas para atenuar el impacto de la aviación en el medio ambiente, se presentó a la CAEP/8.

Con el propósito de divulgar más ampliamente la información sobre las políticas y textos de orientación de la OACI, se publicaron artículos acerca de la labor de la Organización con respecto al medio ambiente, en diversas ediciones de la Revista de la OACI y otras publicaciones; se celebraron talleres, entre los que se incluyeron seminarios prácticos sobre la aviación y los mercados de carbono (junio de 2008); sobre tecnología del ruido, organizado por el CAEP (septiembre de 2008); sobre tecnologías para reducir el consumo de combustible, organizado por el CAEP (marzo de 2009); el Seminario sobre la aviación y los combustibles alternativos (febrero de 2009); y la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (noviembre de 2009). La OACI organizó eventos complementarios durante el proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), que incluyeron uno organizado por la OACI y la Organización Marítima Internacional (OMI) en la COP 15 de la CMNUCC, en diciembre de 2009. La OACI participó además en 18 eventos internacionales para promover su labor en cuanto al medio ambiente. Para las misiones del Presidente del Consejo, el Secretario General y para las Oficinas regionales de la OACI, se prepararon sesiones informativas sobre las últimas novedades en materia de medio ambiente y la política de la OACI al respecto. Los preparativos

para el tercer Coloquio sobre el medio ambiente, de la OACI, que se celebrará entre el 11 y el 14 de mayo de 2010, se encuentran en curso. El Informe de la OACI sobre el medio ambiente se está preparando y su publicación se prevé para el otoño de 2010.

En junio de 2008, la OACI inauguró la calculadora de emisiones de carbono preparada por el CAEP, la cual calcula las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) procedentes de los viajes por vía aérea (disponible en el sitio web de la OACI). La calculadora fue respaldada por el Grupo de gestión ambiental (GGA) de las Naciones Unidas en 2009 como la herramienta oficial para calcular los inventarios de CO₂ procedente de viajes por vía aérea, de las Naciones Unidas, en apoyo de la Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas.

Apéndice B — Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente

La Enmienda 9 del Anexo 16, Volumen I, y la Enmienda 6 del Anexo 16, Volumen II, se finalizaron y publicaron en abril de 2008. La CAEP/8 convino en nuevas enmiendas, comprendida una nueva norma de certificación de NO_x y la introducción de una interrupción de la producción, basándose en la norma de NO_x de la CAEP/6. La CAEP/8 convino además en que en la CAEP/9 se acordaría una norma sobre CO₂. El Grupo sobre la aviación internacional del cambio climático y la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático aprobaron la medición de rendimiento del combustible de los sistemas de aeronaves comerciales (CASFE). La evaluación de escenarios de rigurosidad acústica formará parte del orden del día de la CAEP/9.

Con respecto al establecimiento de metas tecnológicas y operacionales de mediano y largo plazos en relación con el ruido, los NO_x y el consumo de combustible en el marco de los procesos de examen de los expertos independientes (IE) del CAEP, en septiembre de 2008 se inició el examen de las metas en cuanto a ruido; en diciembre de 2008, el examen de las metas operacionales, y en abril de 2009, los exámenes de las metas relativas a consumo de combustible y NO_x. Los informes finales sobre los exámenes relativos a ruido y NO_x se presentaron a la CAEP/8 y se seguirá trabajando con respecto a las metas de consumo de combustible y operacionales en el ciclo de la reunión CAEP/9.

Para seguir promoviendo las mejoras operacionales y de tránsito aéreo, en el marco del CAEP se está preparando un nuevo documento que reemplazará a la Circular 303 y que se completará para la CAEP/9. Grupos de expertos de la ANC, a saber el Grupo de expertos sobre procedimientos de vuelo por instrumentos (IFPP), el Grupo de expertos sobre operaciones (OPSP) y el CAEP, prepararon conjuntamente el *Manual de operaciones en descenso continuo (CDO)* (Doc 9931).

La Secretaría continúa siguiendo de cerca las actividades del Grupo especial sobre datos y apoyo de hipótesis para repercusiones y análisis del clima del Grupo intergubernamental de expertos sobre el cambio climático (IPCC) a fin de asegurar que la aviación esté debidamente representada en dichas hipótesis y que los análisis de la Secretaría concuerden con ellas, en la medida de lo posible. La Secretaría está apoyando la labor del CAEP en el desarrollo y análisis de hipótesis. Estas hipótesis permiten investigar los efectos del ruido de las aeronaves, la calidad del aire local y las emisiones de gases de efecto de invernadero (GEI) desde 2006 hasta 2050 basándose en una gama de posibles casos tecnológicos y operacionales.

Resolución	Asunto y medidas adoptadas
------------	----------------------------

Apéndice C — Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves

La orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves (Doc 9829) preparado por el CAEP fue objeto de actualización basándose en las metodologías de análisis de expansión urbana inapropiada en los aeropuertos, en algunos Estados. Estas metodologías, que están documentadas, ofrecen ejemplos de la forma en que los problemas de expansión urbana inapropiada pueden describirse, evaluarse y cuantificarse sistemáticamente.

Apéndice D — Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles del ruido del Anexo 16, Volumen I

Ninguna actualización.

Apéndice E — Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido

El CAEP estudió los efectos posibles de la prohibición de vuelo durante ciertas horas en los aeropuertos en una región y en aeropuertos en otros Estados o regiones. El primer estudio del CAEP se centró en el alcance y la magnitud del problema de la prohibición de vuelo durante ciertas horas. El paso siguiente incluyó el cálculo del impacto en el medio ambiente de la prohibición de vuelo durante ciertas horas en los países de destino basándose en aeropuertos que son objeto de estudio en Sudáfrica y la India. Se concluyó que, si bien la prohibición de volar durante ciertas horas en Europa puede ser un factor que contribuye a la generación de movimientos de aeronaves durante horario nocturno en algunos de los aeropuertos estudiados, existen probablemente otros factores que influyen, tales como los husos horarios, aspectos económicos de las líneas aéreas y demanda de los pasajeros.

Apéndice F — Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

Ninguna actualización.

Apéndice G — Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico

El CAEP sigue la marcha del desarrollo de las aeronaves supersónicas y su repercusión en la elaboración de normas a futuro. Se nombró a coordinadores de ciencias para informar a la CAEP/8 sobre las investigaciones acerca de la aceptabilidad del estampido sónico.

Apéndice H — Repercusiones de la aviación civil en la calidad del aire local

Para efectuar el seguimiento de los efectos de las emisiones de la aviación en el bienestar y la salud del ser humano y aumentar el conocimiento al respecto, en octubre de 2007, se organizó el seminario práctico del CAEP sobre impactos con respecto a la evaluación del conocimiento científico actual, 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. Los resultados del seminario se integraron en el programa de trabajo de la CAEP/9. La OACI cooperó con la Organización Mundial de la Salud (OMS) como autor/revisor del estudio sobre ruido de las aeronaves y la salud; las

Resolución	Asunto y medidas adoptadas
------------	----------------------------

directrices sobre el ruido nocturno y la evaluación de los riesgos para la salud que plantea el ruido en el medio ambiente.

La CAEP/8 acordó una nueva norma de certificación de NO_x y la introducción de una interrupción de la producción basándose en la norma de NO_x de la CAEP/6 (véase el Apéndice B).

Para fomentar la elaboración de textos de orientación sobre asuntos relacionados con la evaluación de la calidad del aire en los aeropuertos, la CAEP/8 actualizó algunos capítulos del *Manual de orientación sobre la calidad del aire en los aeropuertos* y la labor con respecto al resto de los capítulos se completará en el ciclo de la CAEP/9.

Apéndice I — Repercusiones de la aviación civil en el clima mundial — Conocimiento científico

El seminario práctico del CAEP sobre impactos con respecto a la evaluación del conocimiento científico actual, 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 se organizó en octubre de 2007 (véase el Apéndice H).

La OACI pidió al IPCC que incluyera más información sobre el impacto de la aviación en el cambio climático en el quinto informe de evaluación (AR5). La reunión de diciembre de 2008 del Grupo de gestión ambiental (GGA) de las Naciones Unidas invitó a la OACI y al Programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente (PNUMA) a que celebraran una reunión de expertos para proporcionar, con carácter prioritario, más orientación sobre la cuestión de una medición apropiada para dar cuenta de todos los efectos de los GEI procedentes de la aviación. La OACI, trabajando activamente con el PNUMA y el IPCC con respecto a un enfoque para avanzar el trabajo a este respecto, ha programado una reunión para mayo de 2010 destinada a producir una recomendación sobre las medidas a tomar por el GGA.

A fin de promover un mayor entendimiento del posible uso de combustibles alternativos de aviación y sus repercusiones en cuanto a las emisiones, en febrero de 2009 se celebró el Seminario sobre la aviación y los combustibles alternativos y, en noviembre de 2009, tuvo lugar la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos.

Apéndice J — Repercusiones de la aviación civil en el clima mundial — Cooperación con las Naciones Unidas y otros organismos

La OACI participó en la COP 13 de la CMNUCC (Bali, diciembre de 2007), la COP 14 (Poznan, diciembre de 2008) y la COP 15 (Copenhague, diciembre de 2009), al igual que sus órganos subordinados, y les proporcionó declaraciones y presentaciones sobre las novedades de la OACI en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático. En particular, la OACI presentó a la COP 15 el resultado de la Reunión de alto nivel sobre aviación internacional y el cambio climático, de octubre de 2009, y de la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos, de diciembre de 2009.

La OACI implantó la estrategia de las Naciones Unidas sobre neutralidad climática y respaldó el sistema de las Naciones Unidas para calcular las emisiones de GEI de los viajes oficiales, en relación con la aviación.

Resolución	Asunto y medidas adoptadas
------------	----------------------------

Apéndice K — Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático

El Consejo estableció el Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC), formado por 15 funcionarios gubernamentales de alto nivel en representación de todas las regiones de la OACI con participación equitativa de los Estados en desarrollo y desarrollados, con el fin de elaborar un programa de acción de la OACI con respecto a la aviación y el cambio climático. El CAEP ofreció apoyo técnico al GIACC y sus grupos de trabajo.

En mayo de 2009, el GIACC elaboró el programa de acción que el Consejo aceptó plenamente en junio de 2009. La Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático se celebró en octubre de 2009 para examinar el programa de acción recomendado por el GIACC. La reunión apoyó la declaración y las recomendaciones, que fueron aceptadas plenamente por el Consejo en noviembre de 2009.

La CAEP/8 convino en que en la CAEP/9 se acordaría una norma sobre CO₂ (véase el Apéndice B).

Para alentar a los Estados y a los interesados a promover y compartir las mejores prácticas, la Secretaría pidió a los Estados, mediante la comunicación AN 1/17-09/93, que proporcionaran información sobre sus medidas voluntarias: esta información se presentó en un informe a la CAEP/8.

Apéndice L — Medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de derechos de emisión

En 2008 se publicó la *Orientación sobre el uso del comercio de derechos de emisión para la aviación* (Doc 9885).

Se presentaron a la CAEP/8 el Informe actualizado sobre comercio voluntario de derechos de emisión en el ámbito de la aviación, el Informe del estudio preliminar sobre los aspectos relativos a la combinación de sistemas abiertos de comercio de derechos de emisión que involucren a la aviación internacional, y el Informe sobre la compensación de emisiones del sector de la aviación.

A36-23

Metas mundiales de navegación basada en la performance

Se llevaron a cabo 11 seminarios regionales: se dictaron seis cursos de instrucción en diseño de procedimientos de navegación basada en la performance (PBN); y, se planificaron tres cursos de aprobación de operaciones (OPS), así como ocho seminarios sobre diseño de espacio aéreo PBN.

Se establecieron y apoyaron equipos especiales regionales para cada región y se elaboró un plan regional de implantación PBN para cada región. Todas las regiones de la OACI presentaron planes regionales de implantación de la PBN y 126 Estados completaron sus planes nacionales de implantación. Todos los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) establecieron equipos especiales PBN y planes de acción para la implantación. Se estableció un equipo especial conjunto OACI/IATA sobre PBN mundial para acelerar su implantación.

Se enmendaron los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Operación de aeronaves* (PANS-OPS) para incluir enfoques PBN.



Resolución	Asunto y medidas adoptadas
A36-24	<p>Se finalizaron los siguientes documentos: el <i>Manual sobre la navegación basada en la performance (PBN)</i> (Doc 9613); el <i>Manual de diseño de procedimientos de performance de navegación requerida con autorización obligatoria (RNP AR)</i> (Doc 9905); el <i>Manual de diseño de procedimientos</i> (Doc 9905); el <i>Manual de garantía de calidad para el diseño de procedimientos de vuelo</i> (Doc 9906); y el Manual sobre aprobaciones OPS COSCAP.</p> <p><i>Desinsectación no química de la cabina y el puesto de pilotaje de las aeronaves en los vuelos internacionales de pasajeros</i></p> <p>El 11 de marzo de 2008 el Secretario General envió una comunicación al Director General de la Organización Mundial de la Salud (OMS) instando a esta última a realizar una consulta sobre métodos de desinsectación de la cabina y el puesto de pilotaje.</p> <p>Durante una reunión que organizó la OMS en Florida, los días 15 y 16 de diciembre de 2008, el Centro de Entomología médica y veterinaria del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos hizo una demostración de un método sin agentes químicos, la “cortina de aire”, en la Estación de investigación agrícola de Gainesville y también en el Aeropuerto internacional de Orlando.</p> <p>El día 7 de julio de 2009 se celebró en la Sede de la OACI una reunión de subgrupo del Grupo de trabajo de la OMS sobre agentes químicos de desinsectación y posteriormente la OMS elaboró un proyecto de directrices para ensayos de eficacia de agentes de desinsectación.</p>
A36-25	<p><i>Apoyo a la política de la OACI en asuntos del espectro de radiofrecuencias</i></p> <p>Se envió a los Estados (comunicación E 3/5-08/69) un proyecto inicial de la Postura de la OACI para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT en 2012 (CMR-12) y se les instó a que apoyaran enérgicamente la postura de la OACI en dicha conferencia y en las actividades preparatorias de la misma.</p>
A36-26	<p><i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica</i></p> <p>La declaración consolidada que contenía las resoluciones en la esfera jurídica actualizadas se publicó en el Doc 9902: “<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 28 de septiembre de 2007)”, que se transmitió a los Estados miembros. La resolución se envió también a los Estados como adjunto a la comunicación LE 3/40-08/4 de fecha 25 de enero de 2008. Mediante comunicaciones periódicas, se insta a los Estados a ratificar las enmiendas del <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> que todavía no entran en vigor y otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional.</p>
A36-27	<p><i>Igualdad de género</i></p> <p>Se elaboró un plan de acción para centrarse en estrategias específicas en relación con las comunicaciones internas y externas destinadas a promover el intercambio de conocimientos y mejorar la red de contactos en materia de la igualdad de género. En relación con esto, se llevaron a cabo un conjunto de actividades entre 2008 y 2009, que incluyeron un taller con un grupo de Directores, “Debate abierto — La OACI ... el camino por recorrer”, con la participación de los Directores y miembros del personal de la OACI (mayo de 2008); una visita a una instalación de</p>

Resolución	Asunto y medidas adoptadas
	<p>fabricación del sector de la aviación (febrero de 2009); participación en la Conferencia sobre mujeres en la aviación internacional (WAI) en Atlanta (febrero de 2009) para otorgar becas WAI; participación en grupos educativos y otros grupos pertinentes; un concurso para conocer los diferentes trabajos que se realizan en la Organización; este concurso se celebró para el Día internacional de la mujer y en él 10 miembros del personal fueron seleccionados para participar en sesiones de instrucción de un día en la oficina o sección de su preferencia (marzo de 2009).</p> <p>De conformidad con la decisión del Órgano consultivo sobre mantenimiento de la igualdad y equidad en cuestiones de género, anualmente se seleccionarán mujeres en el sector de la aviación para que reciban becas internacionales de instrucción, de la OACI. El objetivo de estos premios es identificar y alentar a mujeres calificadas para que postulen a puestos técnicos en la OACI. Se seleccionó a cinco mujeres calificadas para recibir becas de instrucción WAI de la OACI en 2010.</p> <p>Al 31 de diciembre de 2009, el número de mujeres en las categorías profesional y superior alcanzó el 31,5%, el nivel más alto en la historia de la OACI. En comparación, el porcentaje de mujeres en estas categorías en todas las organizaciones del sistema común de las Naciones Unidas se eleva al 40%. El porcentaje de mujeres en la OACI se compara favorablemente con aquél de otras organizaciones técnicas de las Naciones Unidas. Con el fin de aumentar la competencia del personal, se introdujeron programas de capacitación destinados a desarrollar capacidad, dando la debida consideración al mantenimiento de la igualdad de género.</p> <p>En concordancia con las prácticas actuales de las organizaciones del sistema común de las Naciones Unidas para enfrentar los desafíos que plantea la gestión de recursos humanos y para crear un entorno de trabajo que fomente la productividad y las políticas que favorecen a la familia, se introdujeron los horarios de trabajo flexible. También se consideraron arreglos de trabajo especiales, como el trabajo a distancia, según cada caso.</p>
A36-28	<p><i>Límite del número de mandatos para los cargos de Secretario General y Presidente del Consejo</i></p> <p>Esta resolución se publicó en el Doc 9902: “Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 28 de septiembre de 2007)”, que se transmitió a los Estados miembros. La comunicación A 2/4.6-08/49 de fecha 7 de Julio de 2008, relativa a las candidaturas para el puesto de Secretario General, se refiere a la resolución.</p>
A36-29	<p><i>Presupuestos correspondientes a 2008, 2009 y 2010</i></p> <p>Sección A: No se requiere ninguna medida.</p> <p>Sección B: No se requiere ninguna medida.</p> <p>Sección C: En relación con los ejercicios económicos de 2008 y 2009, el Consejo decidió que las cuotas serían en dólares canadienses. Mediante la comunicación A 1/8-09/97 del 30 de diciembre de 2009, el Secretario General notificó a los Estados miembros acerca de las (dos) monedas y las cantidades requeridas para el pago de sus cuotas con efecto a partir del ejercicio económico de 2010.</p>

Resolución	Asunto y medidas adoptadas
A36-30	<p><i>Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el fondo general y determinar los anticipos al fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio</i></p> <p>No se requiere ninguna medida.</p>
A36-31	<p><i>Prorrateo de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes (Principios que deben aplicarse en la determinación de las escalas de cuotas)</i></p> <p>Para la determinación de los montos de las cuotas fijadas se aplicaron los principios y criterios estipulados por la Asamblea.</p>
A36-32	<p><i>Contribuciones al fondo general para 2008, 2009 y 2010</i></p> <p>El Secretario general comunicó a los Estados contratantes las sumas correspondientes a sus cuotas para 2008 en la comunicación A 1/8-07/71 del 30 de noviembre de 2007; para 2009 en la comunicación A 1/8-08/79 del 17 de diciembre de 2008; y para 2010 en la comunicación A 1/8-09/97 del 30 de diciembre de 2009.</p>
A36-33	<p><i>Cumplimiento por parte de los Estados contratantes de sus obligaciones financieras para con la Organización y medidas que han de tomarse respecto a aquellos Estados que no cumplan con las mismas</i></p> <p>En 2009, el Secretario General envió a todos los Estados contratantes tres comunicaciones en las que se indicaban las sumas adeudadas en relación con el ejercicio en curso y al 31 de diciembre del ejercicio anterior.</p> <p>Desde la última Asamblea no se propuso ningún arreglo nuevo. El Consejo continúa promoviendo su política consistente en invitar a los Estados contratantes atrasados en el pago de sus cuotas a formular propuestas para liquidar sus cuotas atrasadas desde hace largo tiempo de conformidad con la Resolución A36-33 de la Asamblea.</p> <p>Al 31 de diciembre de 2009, se estimaba suspendido el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo de 23 Estados contratantes que adeudaban una cantidad igual o superior a la suma de las cuotas correspondientes a los tres ejercicios económicos precedentes y de los Estados contratantes que no cumplen los acuerdos concertados de conformidad con la Cláusula dispositiva 4 b) de la Resolución A36-33.</p> <p>Las medidas adicionales que figuran en la Cláusula dispositiva 9 de la Resolución A36-33 se aplicaron durante el período a los Estados contratantes cuyos derechos de voto se consideraban suspendidos en virtud del Artículo 62 del Convenio. Únicamente aquellos Estados que no tenían cuotas anuales pendientes, a excepción de la correspondiente al año en curso, eran admisibles para ser elegidos para el Consejo, los Comités y otros órganos.</p>
A36-34	<p><i>Fondo de capital circulante</i></p> <p>El Consejo aprobó la recomendación de que no se consideraba necesario aumentar el nivel del fondo de capital circulante en ese momento.</p>

Resolución	Asunto y medidas adoptadas
A36-35	<p><i>Enmienda del Reglamento financiero</i></p> <p>La 13ª edición del <i>Reglamento financiero de la OACI</i> (Doc 7515), en la que se incorporaban todas las enmiendas aprobadas por el 36º período de sesiones de la Asamblea, se publicó en 2008.</p>
A36-36	<p><i>Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2004, 2005 y 2006 y examen de los respectivos informes de auditoría</i></p> <p>No se requiere ninguna medida.</p>
A36-37	<p><i>Aprobación de las cuentas relacionadas con las actividades del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administradas por la OACI en calidad de organismo de ejecución correspondientes a los ejercicios económicos de 2004, 2005 y 2006 y examen de los informes de auditoría sobre los estados financieros de la Organización que también abarcan las cuentas del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo</i></p> <p>Los estados financieros y los informes de auditoría se transmitieron al Administrador del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo para su presentación a la Junta Ejecutiva.</p>
A36-38	<p><i>Nombramiento del Auditor externo</i></p> <p>En su segunda sesión del 189º período de sesiones, el Consejo aprobó el nombramiento del Sr. Alain Pichon como sucesor interino del Auditor externo de la OACI, el difunto Sr. Philippe Séguin, fallecido el 7 de enero de 2010. Ulteriormente, el Sr. Didier Migaud tomó posesión del cargo de Primer presidente del Tribunal de cuentas (Cour des Comptes), el 23 de febrero de 2010, en sucesión del Sr. Philippe Séguin. Como tal, el Sr. Migaud ha de informar sobre la auditoría de los estados financieros de la OACI correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2009.</p>
A36-39	<p><i>Estudio sobre la asignación de costos entre el Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) y el Presupuesto del Programa regular</i></p> <p>Durante todo el trienio en curso se realizaron arduos esfuerzos para definir y elaborar una política de recuperación de costos. Se llevó a cabo un extenso ejercicio, recurriendo a una empresa de consultores financieros (KPMG) para investigar las opciones relativas a dicha política, y el informe de la misma se presentó y fue analizado en el Comité de Finanzas, el Comité de Cooperación técnica y el Consejo. Se aprobaron los rasgos generales de una política de recuperación de costos. El Consejo convino en examinar nuevamente el asunto en el 192º período de sesiones.</p>

