

Doc 9952



Documentación para el período
de sesiones de la Asamblea de 2013

Informe anual del Consejo

2010

Organización de Aviación Civil Internacional

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

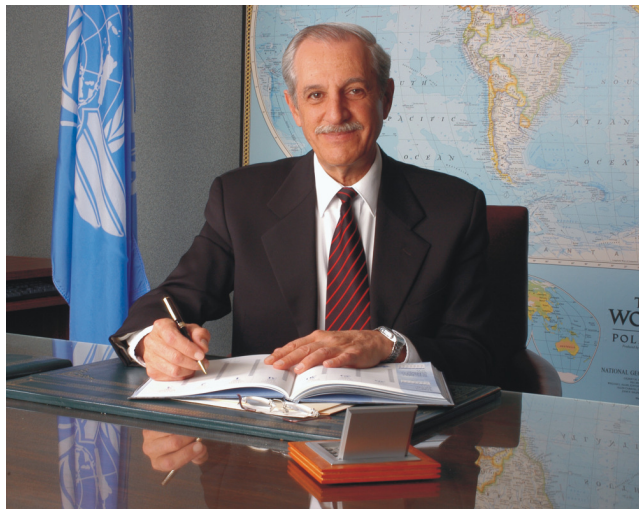
CONSIDERANDO que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

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

Han concluido a estos fines el presente Convenio”.

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

MENSAJE DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO



A LA ASAMBLEA DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Por encargo del Consejo, tengo el honor de presentar su informe correspondiente al año 2010, preparado de conformidad con el Artículo 54 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Este informe forma parte de la documentación para el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea, que se celebrará en 2013, pero se transmite ahora a los Estados miembros a título informativo. También se enviará al Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, de conformidad con el Artículo VI, párrafo 2 a) del Acuerdo entre las Naciones Unidas y la OACI.

La aviación unida en torno a la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y el medio ambiente

Un año de Asamblea tiene un significado especial porque nos brinda la oportunidad de reflexionar sobre los logros recientes y los planes para el futuro. Como en anteriores Asambleas, el 37º período de sesiones estableció un programa de trabajo de tres años, aprobó el presupuesto de la Organización y eligió un nuevo Consejo. Bajo el lema "OACI: La aviación unida en torno a la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y el medio ambiente", adoptó asimismo estrategias para continuar el desarrollo seguro y ordenado de nuestro sistema de transporte aéreo mundial.

Dado el crecimiento exponencial previsto en los viajes por vía aérea, es indudable que será sumamente importante contar con estrategias eficaces. Los pronósticos de tráfico a largo plazo de la OACI indican que el volumen anual de pasajeros podría duplicarse hasta alcanzar cinco mil millones en 2030. La tramitación y despacho de estos cientos de millones de viajeros aéreos adicionales exigirá inversiones considerables en nuevas aeronaves e infraestructura; asimismo, se necesitará capacitar a cientos de miles de profesionales de la aviación para que puedan gestionar y operar sistemas y tecnologías complejos. Será esencial que los interesados colaboren más estrechamente a fin de satisfacer la creciente demanda de transporte aéreo sin comprometer la seguridad operacional, la seguridad de la aviación o la sostenibilidad a largo plazo de la industria.

La Asamblea convino en adoptar un enfoque estratégico en relación con las más altas prioridades que hemos establecido en materia de seguridad operacional, seguridad de la aviación y protección del medio ambiente. De este modo, la OACI puede seguir respondiendo ante la creciente demanda de transporte aéreo y, al mismo tiempo, abordar los desafíos que plantea el crecimiento de la industria.

Con respecto a la seguridad operacional, la Asamblea apoyó plenamente las conclusiones y recomendaciones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de marzo de 2010. El objetivo de la estrategia es reducir el índice mundial de accidentes garantizando al mismo tiempo que en ninguna región el índice de accidentes sea más del doble del promedio mundial.

El enfoque de la OACI en cuanto a seguridad operacional ha cambiado en los últimos años. Un ejemplo excelente es el intercambio más eficaz y generalizado de información de seguridad operacional entre los encargados de reglamentación y la industria. Esto ayuda a identificar mejor los riesgos y permite tomar medidas antes de que se produzcan accidentes a raíz de condiciones que revisten peligro.

Una medida concreta para el intercambio de información se adoptó el día de la inauguración de la Asamblea, cuando la OACI firmó un innovador Memorando de acuerdo (MoU) con el Ministerio de Transporte de los Estados Unidos, la Comisión de la Unión Europea y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), para crear el Intercambio mundial de información sobre seguridad operacional. El Memorando de acuerdo es un gran símbolo de lo que puede lograrse cuando queremos que las cosas sucedan.

La Asamblea también hizo suyo el enfoque de la OACI para mejorar seguridad operacional en la pista. La mayoría de los accidentes mortales se producen durante las fases de despegue y aterrizaje del vuelo, a menudo en el entorno de las pistas. Con el objetivo de reducir significativamente el número de sucesos, la OACI ha adoptado un enfoque multidisciplinario frente a los problemas de seguridad operacional en la pista. Esta iniciativa reúne a representantes de las líneas aéreas, aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea y las autoridades encargadas de reglamentación.

En lo que se refiere a seguridad de la aviación, la Declaración sobre seguridad de la aviación, que la Asamblea aprobó por unanimidad, constituye un compromiso muy sólido de los Estados para reforzar la seguridad de la aviación en todo el mundo, principalmente mediante el incremento de la cooperación internacional. La Declaración, que no es simplemente una declaración de voluntad política, define las principales actividades que los Estados han de realizar para hacer frente a la amenaza en evolución de manera proactiva y colectiva.

La Asamblea también aprobó una nueva estrategia de seguridad de la aviación para los próximos años y destacó la importancia de su aplicación. Esta estrategia global permite a la Organización asignar con más eficiencia los recursos que se requieren para alcanzar los objetivos críticos. Además de avanzar en el marco de políticas y reglamentación, la estrategia supone una continuación de las auditorías OACI de seguridad de la aviación, centrándose más intensamente en resolver las deficiencias mediante asistencia a los Estados, en particular con iniciativas para desarrollar la capacidad.

También tuvo apoyo una propuesta de colaboración con la industria para el desarrollo de un sistema de inspección de la próxima generación denominado "puesto de control del futuro". El hecho de centrarse en el mejoramiento de los procesos de inspección pone de relieve la importancia de lograr un equilibrio entre la eficacia de las medidas de seguridad de la aviación y la necesidad de garantizar el flujo eficiente de pasajeros en el marco de los procedimientos de seguridad necesarios.

Por lo que respecta al medio ambiente, el trienio anterior al 37º período de sesiones de la Asamblea fue especialmente importante para la aviación internacional y el cambio climático, destacándose mediante la adopción de un Programa de acción por la OACI, iniciativa que, significó esencialmente que la aviación internacional ha pasado a ser el primer sector que convino en una meta mundial con respecto a las emisiones de CO₂. En el curso de la Asamblea, entre otros logros notables, se convino en un marco mundial para el desarrollo y la utilización de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, así como en la fecha límite de 2013 para la elaboración de una norma sobre las emisiones de CO₂ de las aeronaves.

En la Asamblea, los Estados apoyaron plenamente los logros efectivos de la OACI en el campo de la aviación internacional y el cambio climático, incluida la adopción de las metas mundiales a las que se aspira, de un mejoramiento en el rendimiento del combustible de un 2% al año y, a mediano plazo, la estabilización de las emisiones de CO₂. También hubo acuerdo en cuanto a los principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en criterios de mercado en cuanto la aviación internacional y un proceso para establecer el marco conexo. La disposición de los Estados de presentar voluntariamente a la OACI planes de acción se traducirá en un cambio dinámico en la función de la Organización, la cual se centrará más bien en la aplicación que en el establecimiento de políticas normativas.

A pesar de los debates, ciertamente difíciles, con respecto al medio ambiente, la Asamblea adoptó una resolución que confirma la función de liderazgo de la OACI. Se reafirmó que la OACI debe encargarse de manejar y resolver el problema del cambio climático en la medida en que se aplica a la aviación internacional.

La Asamblea también se esforzó por mejorar la eficiencia global del sistema de transporte aéreo mundial. Se respaldó la labor futura de la OACI en la promoción de la liberalización del transporte aéreo y un plan para orientar a los Estados con respecto a la inversión para desarrollar la infraestructura de la aviación en el próximo decenio. Más aún, en la víspera de la Asamblea, se fortaleció la cooperación internacional con la firma de varios Memorandos de cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil. Los acuerdos subrayan la función que tiene la OACI como foro mundial para la cooperación entre los Estados y todos los que participan en la aviación.

A medida que avanzamos, la cooperación mundial sigue siendo la clave para hacer frente a todos los desafíos que hemos tenido, desde 1944.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'R' followed by a horizontal line and a small flourish.

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 46294
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
F-92522 Neuilly-sur-Seine Cedex
Francia

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

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

Oficina Sudamérica (SAM)
Av. Víctor Andrés Belaúnde 147
Centro Empresarial Torre 4, Piso 4
San Isidro, Lima 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	Federación de Rusia
Arabia Saudita	Francia
Argentina	Guatemala
Australia	India
Bélgica	Italia
Brasil	Japón
Burkina Faso	Malasia
Camerún	Marruecos
Canadá	México
China	Nigeria
Colombia	Paraguay
Cuba	Perú
Dinamarca	Reino Unido
Egipto	República de Corea
Emiratos Árabes Unidos	Singapur
Eslovenia	Sudáfrica
España	Swazilandia
Estados Unidos	Uganda

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

©OACI 2011

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.

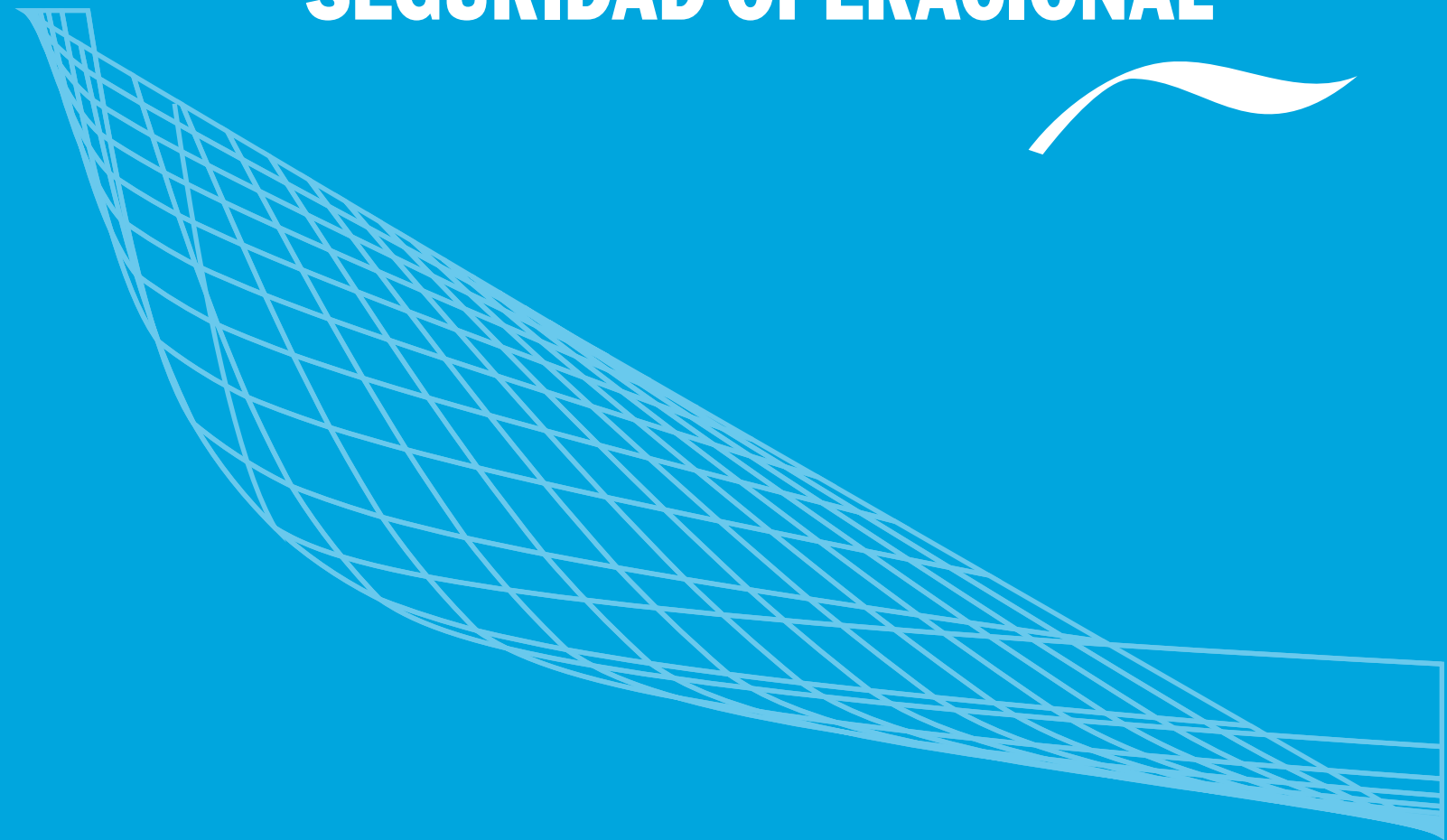


ÍNDICE

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

Seguridad operacional	3
Seguridad de la aviación	17
Protección del medio ambiente	31
Eficiencia	39
Continuidad	49
Imperio de la ley	53
Estrategias de implantación básicas	59
Programa de cooperación técnica	67
Estados financieros	77
Apéndices	www.icao.int/annualreports

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

Durante 2010, la atención se centró en la elaboración de una estrategia global basada en gran medida en la transparencia y un intercambio más amplio de información entre los Estados y con la industria. Se instó a los Estados a proporcionar información sobre la actuación de sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional y a establecer salvaguardias para garantizar que la información de carácter delicado se utilice únicamente con fines de seguridad operacional. En general, la nueva estrategia permite que los encargados de la reglamentación y la industria utilicen las herramientas y la información que se requieren para mitigar los riesgos de seguridad operacional antes de que se produzcan accidentes.

Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional — 2010

La Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2010 (HLSC/2010) de la OACI, celebrada en Montreal en marzo y abril, formuló 47 recomendaciones que sirvieron de base para establecer una estrategia centrada en mejorar significativamente la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo. La conferencia puso de relieve la necesidad de adoptar un enfoque de gestión proactiva en materia de seguridad operacional y destacó la importancia que tiene el reforzamiento de la transparencia y el intercambio de información de seguridad operacional entre los Estados miembros y las partes interesadas de la industria en las iniciativas para mejorar la seguridad operacional de la aviación a escala mundial. Al evento asistieron 551 participantes de 117 Estados miembros y observadores de 32 organizaciones internacionales.

Plan global para la seguridad operacional de la aviación

El 37º período de sesiones de la Asamblea pidió que en 2011 se actualice el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) con el objetivo de crear un documento estratégico centrado en la coordinación y ejecución de las actividades de seguridad operacional de la OACI, sus Estados miembros y la industria de la aviación. El GASP actualizado ayudará a definir prioridades y asignar recursos en cada trienio de la OACI y en cada Asamblea se destacará la consecución de las metas de seguridad operacional mundiales y los objetivos de seguridad operacional conexos. Con el mejoramiento del GASP, también será posible alinear y coordinar las actividades que realizan las organizaciones regionales y los organismos regionales de aviación civil. Además, los Estados miembros, las entidades regionales y las partes interesadas de la industria de la aviación podrán utilizar un documento complementario, conocido como la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR), para facilitar la aplicación de las estrategias de mejoramiento de la seguridad operacional a escala estatal, subregional y regional.

Establecimiento del Fondo para la seguridad operacional de la aviación

El Consejo aprobó la creación de un nuevo fondo dedicado a mejorar la seguridad operacional de la aviación. El Fondo para la seguridad operacional de la aviación (SAFE) asignará recursos a proyectos de asistencia con un enfoque basado en la actuación, limitando al mismo tiempo los costos administrativos y garantizando que las contribuciones voluntarias se utilicen de manera responsable, coherente, transparente y oportuna. El Consejo propuso además la transferencia de los fondos administrados por el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS) de la OACI al recientemente creado SAFE para financiar las actividades del IFFAS de manera más eficiente.

Al adoptar la Resolución A37-16: *El Fondo para la seguridad operacional de la aviación (SAFE)*, la Asamblea aprobó la creación del SAFE y exhortó a los Estados miembros, organizaciones internacionales y entidades públicas y privadas relacionadas con la aviación civil internacional a dar su apoyo al SAFE con contribuciones voluntarias. Asimismo, la Asamblea pidió que el Consejo hiciera todo lo posible para atraer donaciones.

Intercambio mundial de información sobre seguridad operacional

En el 37º período de sesiones de la Asamblea, la OACI firmó un Memorando de acuerdo sobre el Intercambio mundial de información sobre seguridad operacional (GSIE) con el Ministerio de Transporte de Estados Unidos, la Comisión de la Unión Europea y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). El propósito del GSIE es identificar la información de seguridad operacional que pueden intercambiar las partes y establecer los procedimientos para hacerlo. Se prevé que con el intercambio de información sobre seguridad operacional a través del GSIE, se reducirá el riesgo de accidentes en todo el mundo.

La OACI actuará como punto focal para la recopilación, análisis e intercambio de información de seguridad operacional de la aviación entre los miembros del GSIE y divulgará la información pertinente a la comunidad de la aviación mundial.

Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional

La OACI lanzó su Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional (iSTARS) basado en la web que permite poner datos de seguridad operacional procedentes de distintas fuentes en una sola plataforma (<http://secretariat.icao.int/anb/ISM/iSTARS>). Mediante la combinación de diferentes conjuntos de datos con información detallada de accidentes e incidentes, los resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y otros datos relacionados con la seguridad operacional, los usuarios del sistema pueden integrar los análisis y correlacionar

los estudios. El sistema permite consultar datos y presenta los resultados de los análisis en mapas interactivos. Aunque iSTARS ya es una herramienta importante para el seguimiento de las tendencias, se espera que la plataforma global de intercambio de información de seguridad operacional evolucione constantemente mediante la adquisición de nuevas capacidades.

Herramientas electrónicas de seguridad operacional de la aviación

A fin de mejorar los servicios de información de seguridad operacional para la comunidad de la aviación internacional, la OACI emprendió la elaboración de una variedad de herramientas electrónicas de seguridad operacional y el mantenimiento de un marco que establece una interfaz electrónica plenamente compatible para los datos de seguridad operacional en distintos formatos y diferentes plataformas.

Con respecto a la gestión de la información de seguridad operacional, la OACI inició la consolidación de datos en un número más reducido de bases de datos para que la información facilitada por los Estados pueda utilizarse en servicios compatibles e interconectados. Como primer paso, los sistemas de datos de seguridad operacional y las bases de datos existentes se han agrupado en tres categorías principales: normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, operaciones de aeronaves y georeferenciación.

Uno de los servicios electrónicos que se está desarrollando atañe al proceso de enmienda de los SARPS. Los instrumentos de gestión y notificación sobre los SARPS (SMART) constan esencialmente de tres componentes: la gestión de las enmiendas de los Anexos, la consulta mediante comunicaciones electrónicas a los Estados y la notificación electrónica de diferencias (EFOD). En 2010, se inició el desarrollo de una versión de prueba del sistema de comunicaciones electrónicas a los Estados en relación con la enmienda de SARPS y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS); según lo previsto, este sistema será objeto de ensayo a principios de 2011. Además, el sistema EFOD, el cual servirá como medio alternativo para notificar las diferencias a la OACI, se completó en noviembre. Para fines de año, la OACI estaba elaborando las políticas y procedimientos que regirán la utilización de EFOD.

El Sistema de información en línea sobre seguridad operacional (OASIS), conjunto de herramientas que recopilan y facilitan el intercambio de información de seguridad operacional relativa a aeronaves y explotadores, siguió evolucionando. Uno de los componentes de OASIS, el Sistema de registro de aeronaves, fue inaugurado en noviembre y se inició el desarrollo de otros componentes, en particular, el Registro internacional de certificados de explotador de servicios aéreos.

El Sistema de registro de aeronaves de OASIS contiene detalles del registro de las aeronaves conforme se especifica en el certificado de matrícula descrito en el Anexo 7 — *Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves*, así como datos relativos a la propiedad y control de las aeronaves. Se distribuyó una

comunicación para informar a los Estados miembros acerca de las reglas aplicables, comprendidos los procedimientos de acceso y el requisito de que los Estados presenten los datos pertinentes.

Las herramientas relacionadas con el sistema de información geográfica (GIS) integran los datos de georeferenciación existentes en una sola plataforma que transforma múltiples capas de datos de seguridad operacional; estas herramientas están evolucionando para llegar a incluir subherramientas de consulta y actualización de los datos y tablas que corresponden a los planes de navegación aérea (ANP). En 2010, la OACI instaló con éxito la base de datos regional Europa/Atlántico septentrional de la OACI (EUR/NAT) [códigos internacionales y designadores de rutas (ICARD)], desarrollada por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), y añadió una capa visual para identificar y promover la toma de conciencia de los problemas de seguridad operacional relacionados con la duplicación y el sonido similar de claves de nombre de cinco letras.

Investigación y prevención de accidentes

En julio se publicó la décima edición del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, en la que se incorporó la reciente Enmienda 13 resultante de las recomendaciones de la Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG/08), celebrada en 2008.

En febrero, la OACI envió una comunicación para señalar las recomendaciones de la AIG/08 en las que se requería que los Estados adoptaran nuevas medidas (distintas de aquellas relacionadas con los SARPS del Anexo 13), y pedir que se aplicaran sin demora. Además, atendiendo a las recomendaciones de la AIG/08, la Secretaría elaboró textos de orientación sobre el establecimiento de organizaciones regionales de investigación de accidentes y políticas y procedimientos de investigación de accidentes.

El Grupo de expertos sobre registradores de vuelo se reunió en junio para analizar las propuestas relativas a registradores de vuelo, y abordó determinadas cuestiones sobre los requisitos técnicos, que incluyeron fuentes de energía de alternativa para registradores de la voz en el puesto de pilotaje, registradores de imágenes de a bordo capaces de captar el área general del puesto de pilotaje, radiofaros de localización subacuáticos para registradores de vuelo y para señalar la posición general de los restos de la aeronave así como sistemas ligeros de grabación para helicópteros pequeños.

Nuevo Anexo sobre gestión de la seguridad operacional

Según lo recomendado por la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de la OACI, celebrada en marzo/abril, la Secretaría empezó a elaborar un nuevo anexo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional dedicado a la gestión de la seguridad operacional, e inició la revisión de los textos de

orientación sobre la implantación de programas estatales de seguridad operacional y sistemas de gestión de la seguridad operacional. El propósito es consolidar en el nuevo anexo las responsabilidades y procesos relacionados con la gestión de la seguridad operacional que actualmente figuran en distintos anexos. Este anexo facilitará además la integración de las funciones, complejas e interrelacionadas, de los Estados en materia de gestión de la seguridad operacional.

Programa de seguridad operacional en la pista

La seguridad operacional en la pista incluye múltiples dominios operacionales, tales como las operaciones de vuelo, la gestión del tránsito aéreo y los aeródromos. En 2010, la OACI adoptó un enfoque multidisciplinario con respecto a los problemas de seguridad operacional en la pista, con el fin de identificar las interrelaciones que aumentan el riesgo en ese entorno y, en 2011, patrocinará el Simposio mundial sobre la seguridad operacional en la pista. Según lo previsto, en el simposio mundial se definirán el formato y el contenido de los seminarios prácticos de seguridad operacional en la pista, en los cuales se examinarán cuestiones específicas de las diferentes regiones.

Aeródromos

A través de seminarios teóricos y prácticos celebrados en las Regiones Oriente Medio (MID) y África occidental y central (WACAF), se prestó asistencia a los Estados para que establecieran reglamentación y procedimientos para la certificación inicial de aeródromos y el mantenimiento de la vigilancia.

Para fines de año se estaba elaborando un nuevo documento titulado *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Aeródromos* (PANS-Aeródromos). En los PANS-Aeródromos se especificarán los procedimientos globales para abordar los problemas relacionados con la gestión operacional de los aeródromos. Se prevé que para fines de 2011 se habrá completado el primer proyecto de este documento.

Estela turbulenta

El Grupo de estudio sobre estelas turbulentas (WTSG) de la OACI comenzó a actualizar las disposiciones de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) relacionadas con las mínimas de separación por estela turbulenta y las categorías de aeronaves, e inició la evaluación de su labor futura en otras áreas relacionadas con las estelas turbulentas.

Espectro de radiofrecuencias

La Asamblea examinó el programa de trabajo de la OACI acerca de cuestiones del espectro de radiofrecuencias para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 2012 (CMR-12) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), y puso de relieve la continua necesidad de seguir la marcha del proceso de la CMR de la UIT con el fin de garantizar que las atribuciones a la aviación no se vean perjudicadas por la presión creciente que ejercen los usuarios ajenos a la aviación para tener acceso al espectro. La atribución adicional de espectro a actividades no relacionadas con la aviación podría aumentar el riesgo de interferencia con los servicios de la aviación.

Sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga

La OACI finalizó el proyecto de SARPS sobre el Sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS). Este sistema, que utilizan los explotadores de aeronaves para mejorar el grado de alerta de los miembros de la tripulación de vuelo y de cabina, se basa en investigaciones científicas recientes y en la experiencia operacional adquirida en la aplicación de la ciencia en el último decenio. Si el Consejo adopta en 2011 las nuevas normas sobre el FRMS, se elaborará texto de orientación detallado al respecto, específicamente un manual sobre la implantación del FRMS para los explotadores de aeronaves y un manual de supervisión para los encargados de la reglamentación.

Sustitución de halones

A la luz de los avances tecnológicos, la OACI organizó una reunión para que los encargados de la reglamentación y representantes del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), los fabricantes de aeronaves y de sistemas de extinción de incendios y las líneas aéreas se reunieran con el objeto de revisar el calendario para la sustitución de halones, agente químico que agota el ozono y contribuye al calentamiento global, cuya producción se prohibió por un acuerdo internacional en 1994. Los participantes recomendaron un cronograma revisado que fue adoptado posteriormente por la Asamblea.

Al mismo tiempo, la Asamblea pidió al Consejo establecer un mandato para sustituir los extintores de incendios en los lavabos y los extintores manuales en las aeronaves de fabricación reciente, para 2011 y 2016, respectivamente. Asimismo, se pidió al Consejo requerir para 2014 la sustitución de halones en los motores y grupos auxiliares de energía de las aeronaves para las que se hayan presentado nuevas solicitudes de certificación de tipo.

Requisitos de competencia lingüística

Dado que el pleno cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística de la OACI, que entraron en vigor el 5 de marzo de 2008, sigue planteando desafíos para los Estados miembros, la Asamblea adoptó una resolución

enmendada sobre competencia lingüística (Resolución A37-10: *Conocimiento del idioma Inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas*) en la que se pide tanto a los Estados miembros y como al Consejo hacer frente a la situación.

La Asamblea instó a los Estados miembros que no cumplen los requisitos de competencia lingüística a transmitir a la OACI planes detallados y actualizados para su aplicación, que puedan ser evaluados por otros Estados desde el punto de vista de la seguridad operacional. Al considerar estas medidas, se instó a los Estados a tomar decisiones operativas sobre una base no discriminatoria, sin tener en cuenta las ventajas económicas.

Se encargó al Consejo seguir la marcha de la aplicación de los requisitos de competencia lingüística. En consecuencia, la OACI examinará los planes de implantación actualizados que presentaron los Estados para garantizar que estén completos e incluyan cronogramas con hitos identificables. La OACI también recopilará datos sobre la situación de los planes para la aplicación.

Nueva generación de profesionales aeronáuticos

Mirando hacia el futuro, la OACI emprendió un programa cuyo propósito es garantizar que se mantenga el número suficiente de profesionales de la aviación cualificados para explotar, administrar y mantener el sistema de transporte aéreo internacional a pesar del crecimiento de la industria y el cambio demográfico. En marzo, la OACI dio a conocer más ampliamente la iniciativa sobre la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP) con la celebración de un simposio mundial, que contó con el apoyo del Equipo Especial NGAP creado en 2009. El programa de trabajo de este Equipo se centra en introducir mejoras en la instrucción con el fin de satisfacer la demanda futura de personal cualificado para las tripulaciones de vuelo y la gestión del tránsito aéreo (ATM). Otra prioridad es elaborar y aplicar una estrategia de comunicaciones que ayude a atraer a una nueva generación de profesionales de la aviación. Tanto la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de 2010 como la Asamblea recomendaron que los Estados miembros y las organizaciones internacionales apoyen la labor del Equipo Especial NGAP.

Auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional

La Asamblea pidió que el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) iniciara, el 1 de enero de 2011, una transición al enfoque de observación continua (CMA). La elaboración de un marco en línea para la observación continua de las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados miembros se inició en 2010, y la OACI empezó a asignar prioridades a las actividades conexas en los Estados miembros, incluyendo entre ellas el requisito de auditorías completas, auditorías limitadas o misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM) durante el período de transición a la CMA, y la asistencia técnica. Durante el período de transición de

dos años, un grupo de Estados miembros seleccionados para apoyar el lanzamiento del CMA, previsto para enero de 2013, se encargará de realizar numerosas pruebas del marco en línea.

Entre agosto de 2009 y septiembre de 2010, todas las Oficinas regionales de la OACI recibieron visitas que tuvieron por objeto la familiarización con las ICVM. Durante estas visitas se sometieron a prueba los procesos y procedimientos propuestos y se impartió formación en el puesto de trabajo a los funcionarios regionales que participarán en ICVM reales. Además, se validó el avance de cada Estado en la aplicación de las recomendaciones de las auditorías de la OACI y los resultados se publicaron en el sitio web de acceso restringido del USOAP.

En 2010, 35 Estados miembros fueron auditados en el marco del enfoque sistémico global (CSA) del USOAP, que abarca todos los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* relacionados con la seguridad operacional. Para fines de diciembre de 2010, se habían auditado 177 Estados miembros en el marco del ciclo de seis años que terminó en 2010, además de las Regiones Administrativas Especiales Hong Kong y Macao de China. En la Figura 1 se ilustra el nivel de cumplimiento real, a escala mundial, de los ocho elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional según las auditorías CSA.

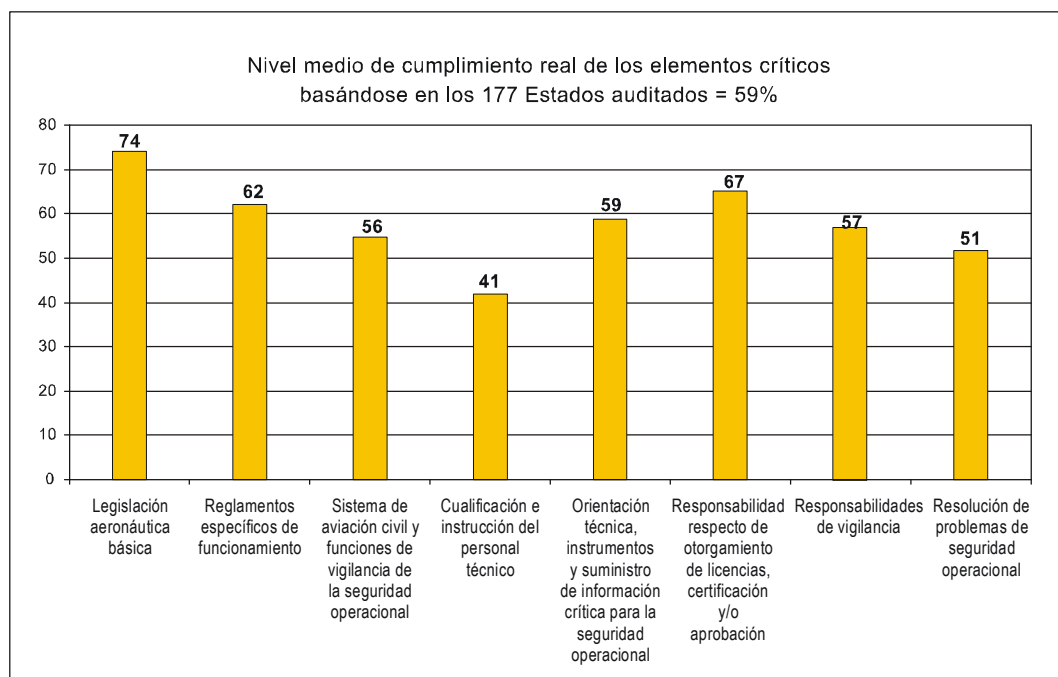


Figura 1. Resultados de las auditorías a escala mundial — Nivel de cumplimiento de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional

Los Estados miembros y las organizaciones regionales siguen prestando a la OACI un apoyo valioso mediante la adscripción de expertos a largo o corto plazo para que participen en las actividades del USOAP. En 2010, ocho expertos fueron cedidos a largo plazo. Arabia Saudita, Bahamas, Cuba, Francia, Malasia y la República de Corea cedieron un experto cada uno, y Estados Unidos cedió dos expertos.

A finales de año, se preparaba un curso de instrucción del USOAP basado en la web, cuya Fase 1 probablemente se ponga a prueba a principios de 2011 con una clase organizada como muestra. Cuando esté completamente funcional, el curso en línea ofrecerá formación inicial y de actualización para los auditores y formación en ICVM para los funcionarios regionales de la OACI.

Apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) — Programa de seguridad operacional

En 2010, el Programa de seguridad operacional de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) facilitó asistencia a los Estados remitidos a la Junta de examen de los resultados de las auditorías (ARRB) en un esfuerzo por ayudarles a resolver las deficiencias identificadas por el USOAP.

Como parte de los esfuerzos en curso para proporcionar mejores directrices con respecto a la cooperación regional en cuestiones de seguridad operacional de la aviación, a finales del año se revisaba el *Manual de vigilancia de la seguridad operacional*, Parte B — *Establecimiento y gestión de un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734).

En la reunión de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y la OACI, que se celebró en el mes de agosto en Dakar, se presentó una propuesta sobre el Plan de inspección cooperativa (CEI). La propuesta en cuestión tiene por objeto proporcionar a los Estados africanos asistencia concreta y desarrollar las competencias de vigilancia de la seguridad operacional en toda la región de África.

Se siguió facilitando apoyo a la Oficina de seguridad operacional del Pacífico (PASO), organización regional de vigilancia de la seguridad operacional, con respecto a la realización de seminarios de capacitación sobre la vigilancia de explotadores extranjeros y la vigilancia de la seguridad operacional.

Programa de ejecución integral AFI

La Asamblea pidió que las Oficinas regionales de la OACI en África continuaran con el Programa de ejecución integral AFI (ACIP) teniendo en cuenta, al mismo tiempo, la necesidad facilitar a estas oficinas el personal y los recursos financieros necesarios para mantener las actividades de este programa. Se instó a los Estados miembros de la Región África-Océano Índico (AFI) a ayudar en el logro de los objetivos del ACIP, acelerando el establecimiento de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional y organismos de investigación de accidentes, cuando sea necesario, y fortaleciendo la cooperación en toda la región con el fin de utilizar de manera óptima los recursos disponibles.

Reestructuración de la Secretaría

Las actividades de auditoría de seguridad operacional se transfirieron de la antigua Subdirección de auditorías de seguridad operacional y seguridad de la aviación a la recientemente creada Sección de observación continua y vigilancia (CMO) en la Dirección de navegación aérea; al mismo tiempo, las actividades del programa de auditoría de seguridad de la aviación se fusionaron con otras actividades de seguridad de la aviación en la nueva Subdirección de seguridad de la aviación de la Dirección de transporte aéreo. La reestructuración mejoró la coordinación de los programas centrados en el logro de los objetivos estratégicos de la OACI.

Asimismo, la OACI fusionó sus actividades de instrucción sobre seguridad operacional en la nueva Sección de instrucción de seguridad operacional de la aviación (AST) de la Dirección de navegación aérea. El cambio reúne diversas iniciativas, como la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP), el Programa TRAINAIR Plus, el desarrollo de actividades de aprendizaje electrónico y el Programa de inspectores gubernamentales de seguridad operacional (GSI). La OACI adoptó, además, una política de instrucción en aviación civil que se aplica a todas las actividades de formación relacionadas con la seguridad operacional.

En la Dirección de navegación aérea se constituyó una nueva entidad denominada Grupo de instrumentos de seguridad operacional de la aviación de los Estados (SAST), que es responsable del desarrollo de herramientas electrónicas de seguridad operacional de la aviación.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

En 2010, un total de 66 proyectos nacionales y 18 proyectos regionales de cooperación técnica contribuyeron a mejorar la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo. Entre los logros principales de este período se incluyen los siguientes:

Región África-Océano Índico (AFI)

- adquisición e instalación de instrumentos de aeronave, aviónica y electrónica de vuelo para un Estado;
- establecimiento de la Organización de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO) y de la Agencia de investigación de accidentes del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGAIA), así como el inicio de las operaciones de la BAGASOO;
- desarrollo de un plan maestro de aviación civil para un Estado; e
- instrucción en investigación de accidentes e incidentes realizada en una línea aérea importante.

Región Asia y Pacífico (APAC)

- asistencia para levantar la prohibición de la Unión Europea que no permitía a siete líneas aéreas de un Estado entrar en el espacio aéreo europeo;
- asistencia a un Estado para establecer una Administración de aviación civil;
- 54 cursos de instrucción sobre una gran variedad de temas relacionados con la seguridad operacional para Estados de la región;
- elaboración e implantación de un plan estratégico de aviación para un Estado;
- prestación de apoyo a los Estados para la preparación de auditorías USOAP, la aplicación de planes de medidas correctivas y el mejoramiento de los programas de vigilancia de la seguridad operacional;
- dos reuniones del Equipo regional de seguridad operacional de la aviación para todos los Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP);
- continuación de la asistencia a los Estados y las Regiones Administrativas Especiales para el mejoramiento de los procedimientos de vuelo y el establecimiento de la Oficina del Programa de procedimientos de vuelo (FPP);
- realización de estudios sobre aeropuertos en cuatro Estados;
- asistencia a un Estado para el mejoramiento de sus capacidades de vigilancia de la seguridad operacional en los ámbitos de aeródromos, seguridad de vuelo y servicios de navegación aérea;
- asesoramiento a un Estado para la recertificación de explotadores internacionales y nacionales, organizaciones de instrucción y organizaciones de mantenimiento; y
- preparación de una evaluación del peligro que representa la fauna, para establecer un programa eficaz de control de la fauna en un aeropuerto principal de un Estado.

Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

- evaluaciones de la estructura organizativa de siete Estados;
- adquisición de repuestos para equipo de salvamento y extinción de incendios y de accesorios de ropa de protección para tres Estados;

- suministro de un programa de mantenimiento de aeronaves, supervisión de la inspección y revisión general de diversas aeronaves para un Estado;
- transferencia de más de 400 miembros del personal nacional de proyectos al equipo de la Administración de aviación civil de un Estado;
- realización de un seminario internacional sobre los sistemas de gestión de la seguridad operacional con la participación de 16 Estados; y
- asistencia en la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional y programas estatales de seguridad operacional de la aviación en dos Estados.

Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)

- elaboración de normas, procedimientos y programas de seguridad operacional a largo plazo para 19 Estados y fortalecimiento de las capacidades técnicas y de gestión de su personal nacional;
- fortalecimiento y modernización de las administraciones de aviación civil de dos Estados;
- certificación de la línea aérea nacional de un Estado para cumplir con la reglamentación y normas internacionales;
- adquisición de repuestos para equipo de salvamento y extinción de incendios y accesorios de ropa de protección para dos Estados; y
- un curso de instrucción sobre una gran variedad de temas relacionados con la seguridad operacional para los Estados del Golfo.

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 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

En 2010, los esfuerzos se centraron en finalizar una nueva estrategia global para el mejoramiento de la seguridad de la aviación en todo el mundo, realizar auditorías de las capacidades de vigilancia de la seguridad de la aviación de los Estados miembros, y prestar asistencia a los Estados para abordar las deficiencias de seguridad de la aviación, lo que incluyó actividades para desarrollar capacidad. En particular, cabe destacar que los Estados miembros adoptaron una declaración de la Asamblea en la que se reafirma su compromiso de luchar contra la creciente amenaza para la aviación civil.

Contrarrestar las amenazas nuevas y existentes para la seguridad de la aviación

Atendiendo a la amenaza permanente para la aviación civil, el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó por unanimidad la Declaración sobre seguridad de la aviación. Esta declaración representa un compromiso de alto nivel de los Estados para reforzar la seguridad de la aviación en todo el mundo, principalmente mediante el incremento de la cooperación internacional, y en ella se definen los elementos clave que requieren medidas proactivas y colectivas.

La declaración de la Asamblea se basó principalmente en los resultados de un conjunto de conferencias regionales de nivel ministerial en las que la OACI participó en el primer semestre de 2010. En estas conferencias, que se celebraron en Abu Dhabi, Abuja, Ciudad de México y Tokio, se prestó especial atención a la recopilación e intercambio de información, la tecnología de seguridad de la aviación, las normas internacionales y la asistencia en seguridad de la aviación. Cada conferencia formuló una declaración para afirmar el compromiso de luchar contra el terrorismo.

La Asamblea recaló la importancia de implantar la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) aprobada por el Consejo en febrero. La nueva estrategia, que consta de siete áreas primordiales, permite asignar los recursos de manera más eficiente para el logro de los objetivos críticos, lo que incluye la necesidad de considerar las amenazas nuevas y existentes. ICASS supone la continuación de las auditorías de seguridad de la aviación de los Estados miembros centrándose más intensamente en abordar las carencias de seguridad de la aviación mediante asistencia a los Estados. Se pone más énfasis en las iniciativas de desarrollo de la capacidad que se ocupan de los problemas de seguridad de la aviación de manera permanente.

En su 21ª reunión, celebrada en marzo, el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación examinó el entorno de amenazas y riesgos teniendo en cuenta el intento de sabotaje del vuelo 253 de Northwest Airlines, el 25 de diciembre de 2009. Se actualizaron y reforzaron las disposiciones del Anexo 17 al Convenio de Chicago. Ante la conclusión de que la amenaza de los explosivos líquidos sigue siendo motivo de preocupación, el grupo de expertos recomendó que un grupo de estudio de la Secretaría elaborara orientación sobre la aplicación de tecnologías de inspección para detectar sustancias peligrosas en los líquidos, aerosoles y geles (LAG); en consecuencia, en noviembre, se celebró una reunión oficiosa sobre el tema, en Ginebra.

En relación con la seguridad de la carga aérea, el Grupo de estudio sobre la seguridad en la cadena de suministro adelantó su segunda reunión a diciembre como resultado de un complot frustrado para sabotear dos aviones de carga ocurrido en el mes de octubre. Tras el descubrimiento de artefactos explosivos improvisados que se habían ocultado en envíos de carga en aeropuertos de los Emiratos Árabes Unidos y el Reino Unido, la OACI publicó un boletín electrónico en el que se recomendaba que los Estados llevaran a cabo evaluaciones de riesgos a escala nacional e inspección obligatoria de determinadas categorías de carga, en particular, carga de expedidores desconocidos. Se instó, asimismo, a los Estados a utilizar diversos y múltiples métodos de inspección para inspeccionar la carga que supone un riesgo más elevado debido a limitaciones en la inspección.

En Ginebra, en el mes de noviembre, se realizó un seminario práctico sobre el proceso de inspección de nueva generación para pasajeros y equipaje de mano, que se llevó a cabo con la colaboración de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI). En la reunión se examinaron las iniciativas previstas y en curso para el desarrollo de un “punto de control del futuro” que mejorará la circulación de pasajeros y proporcionará, al mismo tiempo, seguridad de manera efectiva. En particular, se examinó la forma en que algunos elementos, como el uso de los datos sobre los pasajeros para identificar a aquellos que suponen alto riesgo, pueden incorporarse en el proceso de inspección.

En noviembre se celebró en Montreal la primera reunión conjunta de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE) y el Grupo *ad hoc* de especialistas en detección de explosivos (AH/DE). La reunión examinó el avance alcanzado en las pruebas, implantación y despliegue de tecnologías avanzadas de inspección de seguridad, incluyendo los escáneres corporales. Se presentó a la reunión conjunta información relativa a distintas iniciativas nacionales en materia de seguridad de la carga, entre ellas, el despliegue de perros y otros métodos de inspección. Los expertos en explosivos concluyeron que la tecnología de detección de trazas sigue teniendo una función importante en la inspección aeroportuaria y señalaron que en numerosos Estados se están realizando investigaciones para validar el momento y la forma en que puede utilizarse esta tecnología en la carga aérea.

En enero, la Secretaría estableció una base de datos en el sitio seguro de seguridad de la aviación (AVSEC) para divulgar información sobre actos de interferencia ilícita (AUI) con eficiencia y eficacia, en lugar de distribuir estos datos en un resumen impreso anual. Se alentó a los Estados a examinar regularmente el contenido y proporcionar a la OACI toda la información pertinente con respecto a actos de interferencia ilícita para incluirla en la base de datos. La investigación se facilita porque se cuenta con resultados anuales detallados desde el año 1970 y actualización automática de los AUI a medida que se ingresan nuevos datos.

Enmienda 12 del Anexo 17 — Seguridad

En el mes de noviembre, el Consejo adoptó la Enmienda 12 del Anexo 17 — *Seguridad*, conforme a lo recomendado por el Comité sobre Interferencia ilícita y el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación. Con la Enmienda 12, se actualizan y refuerzan las disposiciones de seguridad de la aviación, en particular con respecto a la inspección de personal, capacidades de equipo de seguridad, ciberterrorismo y carga aérea. Las disposiciones nuevas y revisadas surtirán efecto el 26 de marzo de 2011 y se prevé que la fecha de aplicación será el 1 de julio de 2011.

Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación

Después del intento de sabotaje del 25 de diciembre de 2009, la OACI utilizó la Red segura de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación (AVSEC) para transmitir información y recomendaciones a los Estados participantes, cuyo número se elevaba a 99 miembros en ese momento. Se alentó a los Estados a llevar a cabo evaluaciones de riesgos y aplicar medidas de inspección apropiadas teniendo en cuenta el incidente; asimismo, se les recordó la necesidad de cooperar en todos los asuntos relativos a seguridad de la aviación. Después de este mensaje, el 6 de enero, se envió un boletín electrónico en el que se proporcionaba a todos los Estados miembros la misma información.

En el curso del año, la OACI promovió activamente el uso de la Red PoC como medio eficaz de comunicación entre los Estados cuando se trata de amenazas inminentes para la aviación civil. Se alentó a los Estados no participantes a unirse y, para fines de año, el número de miembros de la red había aumentado a 172 Estados.

A fin de determinar la eficacia de la red, en agosto se llevó a cabo con éxito un ensayo del sistema que se realizó en la Región Asia/Pacífico. Para fines de año, se habían realizado ensayos similares en la mayoría de las otras regiones de la OACI.

Programa de facilitación

La sexta reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/6), celebrada en la Sede de la OACI en mayo, recomendó la introducción de una nueva norma en el Anexo 9 — *Facilitación*, la cual obligaba a todos los Estados a adherirse a los requisitos reconocidos internacionalmente para la transmisión de información anticipada sobre los pasajeros (API). El Grupo de expertos sobre facilitación convino también en un nuevo conjunto de directrices para el intercambio de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) que ayudará a los Estados a implantar sus propios programas PNR a escala nacional. Asimismo, se acordó comenzar, con carácter urgente, la elaboración de nuevas especificaciones para programas avanzados de intercambio de datos en coordinación con la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

En la Declaración sobre seguridad de la aviación se instaba a los Estados miembros a promover un mayor uso de los mecanismos de cooperación y, tanto entre sí como con la industria de la aviación civil, para asegurar la pronta detección de amenazas y la divulgación de información sobre amenazas para la aviación civil. Se citaba la recopilación y transmisión de la información anticipada sobre los pasajeros (API) y los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR), como un mecanismo de este tipo, reconociendo al mismo tiempo la importancia de proteger la privacidad de los pasajeros. A este respecto, se publicó una versión actualizada de las *Directrices relativas a la información anticipada sobre los pasajeros (API)*, elaboradas conjuntamente por la OACI, la OMA y la IATA. Las directrices sobre “mejores prácticas” tienen por objeto asistir a los Estados que tienen la intención de implantar programas API nacionales y ayudar a garantizar que los sistemas API estén armonizados a escala internacional.

En 2010 también se publicaron las *Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)* (Doc 9944). En resumen, estas directrices establecen medidas uniformes para que los Estados interesados transfieran información del PNR y utilicen los datos subsiguientes. Asimismo, asisten a los Estados a establecer los requisitos y procedimientos relativos a los datos.

Se finalizó la primera edición del *Manual de Facilitación* (Doc 9957) que, según lo previsto, se publicará en 2011. El Manual FAL contiene explicaciones detalladas de los SARPS del Anexo 9 desde una perspectiva histórica y actual. El Manual se diseñó para aumentar la conciencia con respecto a cuestiones y conceptos de facilitación del transporte aéreo, mediante el mejoramiento de los resultados de los programas FAL de los Estados y el aumento de la conformidad con el Anexo 9. Asimismo, este Manual sirve a los Estados y otros usuarios interesados como elemento de instrucción y referencia en la preparación y entrega de instrucción sobre los diversos aspectos de inmigración, salud, aduanas y cuarentena que se consideran en el Anexo 9.

Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM)

Para el 1 de abril de 2010, más de 180 Estados emitían pasaportes de lectura mecánica (PLM) de conformidad con las especificaciones de la OACI, y otros cinco Estados habían cumplido para fines de año.

La Secretaría de la OACI siguió trabajando de cerca con el Grupo de trabajo sobre implantación y creación de capacidad (ICBWG) del Grupo técnico asesor sobre los documentos de viaje de lectura mecánica (TAG/MRTD) para identificar la necesidad de asistencia y actividades en apoyo del desarrollo de capacidad de DVLM. El objetivo principal de las iniciativas OACI/ICBWG en 2010 fue ayudar a los Estados en la implantación de sistemas para emitir PLM o pasaportes electrónicos. Además, se respaldaron las iniciativas de los Estados para abordar las vulnerabilidades de seguridad asociadas a las pruebas de identidad que se requieren para obtener dichos documentos de viaje (p. ej., certificados de nacimiento, tarjetas de identificación nacionales, entre otros). Asimismo, se prestó asistencia para la introducción de sistemas automatizados equipados con lectores de pasaportes, para la tramitación de migrantes.

Entre las actividades de desarrollo de capacidad y promoción que se emprendieron en 2010 se incluyeron:

- consultas técnicas y un seminario práctico sobre la expedición de pasaportes electrónicos, realizado conjuntamente con la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), en Uzbekistán;
- un seminario práctico sobre la seguridad de los documentos de viaje, realizado conjuntamente con la Organización de Estados Americanos y el Comité interamericano contra el terrorismo (OEA-CICTE), en Uruguay;
- consultas técnicas con la Organización Internacional de Policía Criminal (Interpol) para reforzar las actividades conjuntas relativas a la seguridad de los documentos de viaje;
- un seminario práctico para promover el Directorio de claves públicas (DCP) de la OACI, que se realizó conjuntamente con la OSCE y la Junta del DCP de la OACI, en Viena, para 53 Estados miembros de la OSCE;
- un seminario regional sobre DVLM y tecnología biométrica para los Estados de la Región Sudamérica (Uruguay);
- una misión de evaluación realizada conjuntamente con la OSCE y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), con respecto a la expedición, integridad y gestión de identidad de los pasaportes electrónicos, en Tayikistán; y
- un seminario regional sobre los DVLM, tecnología biométrica y normas de seguridad para los Estados de África y el Oriente Medio (Mozambique).

Además de la importancia que se dio a las actividades para desarrollar la capacidad en 2010, comprendidos los esfuerzos para obtener fondos de donantes para proyectos de desarrollo de capacidad, el programa de DVLM elaboró una estrategia para la instrucción y el ICBWG empezó a preparar módulos de instrucción en estrecha cooperación con Frontex, entidad de la Unión Europea encargada de control fronterizo.

En la Declaración sobre seguridad de la aviación se instó a los Estados miembros a promover la seguridad de los documentos de viaje y utilizar el Directorio de claves públicas de la OACI, conjuntamente con la información biométrica, para validar los documentos de viaje. En ella se pedía a los Estados que notificaran con regularidad a la Base de datos sobre documentos de viaje perdidos y robados de Interpol acerca de los pasaportes extraviados o robados, a fin de impedir el uso de tales documentos de viaje para actos de interferencia ilícita en la aviación civil. Asimismo, se instaba a los Estados a compartir las mejores prácticas y la información relativa a la seguridad de los documentos y detección de fraude.

Con la adopción de la Resolución A37-20: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*, la Asamblea de la OACI pedía que el Grupo de trabajo sobre nuevas tecnologías (NTWG) del TAG/MRTD ampliara su programa de trabajo para incluir la elaboración de directrices sobre las pruebas de identidad requeridas para solicitar pasaportes. Otra actividad clave a la que se refería la resolución es la actualización de las especificaciones de PLM electrónicos y otros DVLM, atendiendo a los avances tecnológicos.

En 2010, el NTWG del TAG/MRTD continuó prestando asistencia a la Secretaría en la elaboración y mantenimiento de las especificaciones que figuran en los *Documentos de viaje de lectura mecánica* (Doc 9303), con la preparación de nuevas especificaciones para DVLM y la publicación de textos de orientación conexos. El Doc 9303 se actualizó periódicamente mediante suplementos (la Publicación 8, aprobada oficialmente por el TAG/MRTD en junio, actualizó todas las partes del documento). Tanto el Doc 9303 como el Suplemento actual pueden descargarse del sitio web DVLM de la OACI (www.icao.int/mrtd).

En noviembre, se celebró en Montreal el Simposio sobre DVLM que contó con 574 participantes de 73 Estados miembros y 10 organizaciones internacionales. La Interpol, el Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo de las Naciones Unidas (CTITF) y altos representantes de los Estados y diversas organizaciones internacionales y regionales hicieron presentaciones. El evento puso de relieve la función del programa de DVLM en la lucha contra el terrorismo y la delincuencia transfronteriza.

Desde que se creó en marzo de 2007, el número de participantes en el Directorio de claves públicas (DCP) de la OACI ha aumentado a 23 Estados miembros, esperándose que otros ingresen.

Auditorías de seguridad de la aviación

La Asamblea expresó su apoyo unánime a la continuación del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) como parte esencial de la recientemente adoptada Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación. El programa, iniciado en 2002, se centra actualmente en la capacidad de los Estados miembros de supervisar las actividades de seguridad de la aviación bajo su jurisdicción.

En 2010, los equipos de auditoría de la seguridad de la aviación de la OACI completaron 39 auditorías, lo cual incluyó las auditorías de 38 Estados y una Región Administrativa Especial (SAR). Para finales de año, se habían llevado a cabo 94 auditorías del segundo ciclo, así como una evaluación del sistema de inspección de la seguridad de la aviación de la Comisión Europea. En la Figura 2 se ilustran los resultados de estas auditorías a escala mundial en relación con el cumplimiento de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación.

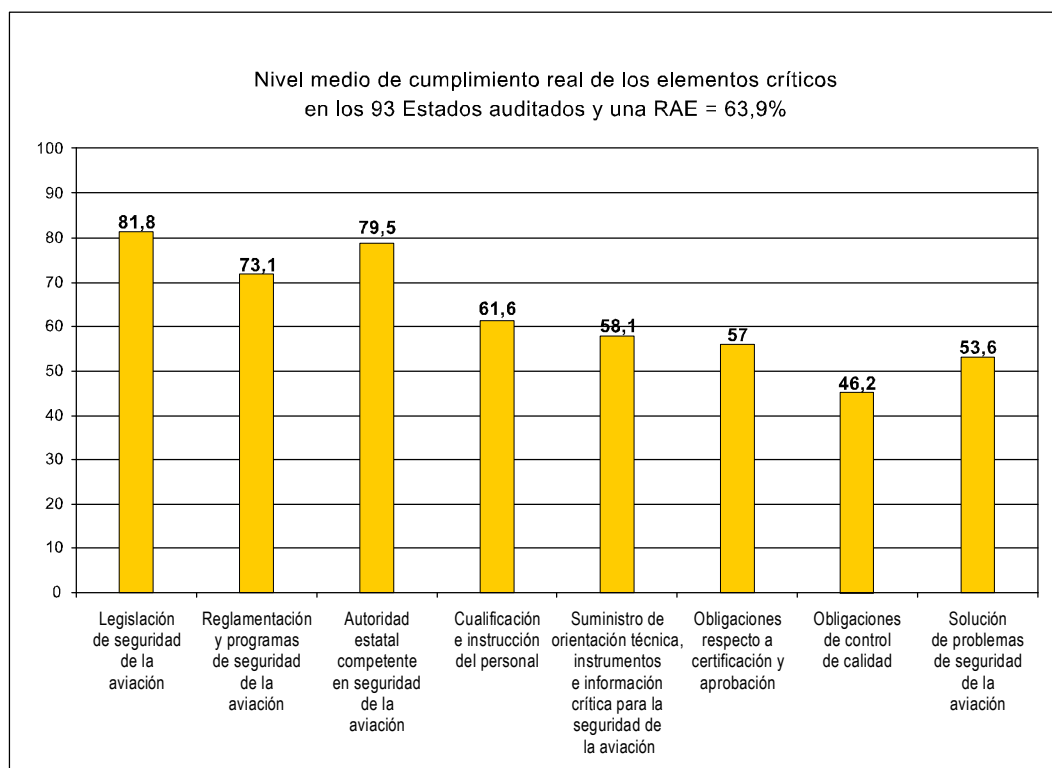


Figura 2. Resultados de las auditorías a escala mundial — Grado de cumplimiento de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación

Se llevaron a cabo dos cursos de instrucción y certificación de auditores USAP durante el año, uno en la Región Asia/Pacífico y el otro en la Región Sudamérica.

En febrero, el Consejo aprobó una definición para el término “problema significativo de seguridad de la aviación” (SSeC) y el mecanismo conexo para abordar dichos SSeC oportunamente. Con posterioridad, el Consejo aprobó una enmienda consiguiente del modelo de Memorando de acuerdo (MoU) entre la OACI y los Estados con respecto a las auditorías de seguridad de la aviación, para reflejar el nuevo mecanismo.

Los Estados miembros y las organizaciones regionales siguen prestando a la OACI un apoyo valioso mediante la adscripción de expertos a largo o corto plazo para que participen en las actividades del USAP. En 2010, tres expertos de Estados Unidos, Francia y Suiza fueron cedidos a la OACI a largo plazo. Además, 37 Estados miembros y dos organizaciones regionales cedieron expertos a corto plazo para participar como miembros de equipos de auditorías USAP.

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

Atendiendo a la Resolución A37-17 de la Asamblea: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*, la OACI sigue coordinando y facilitando la asistencia para los Estados que necesitan mejorar su vigilancia de la seguridad de la aviación y la seguridad aeroportuaria según las constataciones de los informes USAP, y proporcionando instrucción normalizada de seguridad de la aviación. Estas actividades se desarrollan en el marco del Programa ISD — Seguridad de la aviación.

En 2010, además de las actividades de asistencia, el Programa ISD — Seguridad de la aviación promovió la cooperación a escala mundial y participó en la creación de organizaciones regionales de seguridad de la aviación. Asimismo, se emprendieron iniciativas para promover el intercambio de información de asistencia en seguridad de la aviación, más transparencia entre los Estados y la creación de asociaciones y alianzas con las partes interesadas en la seguridad de la aviación.

Se prestó asistencia a corto plazo a 12 Estados para la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17. Esta asistencia consistió en orientación para el desarrollo y ejecución de planes de medidas correctivas de los Estados, instrucción AVSEC en los países, y finalización de un ejercicio de gestión de crisis AVSEC.

En la Conferencia regional sobre seguridad de la aviación, que se celebró en Abuja en abril, las deliberaciones se centraron en el reforzamiento y la ejecución del programa de trabajo de la Hoja de ruta para la seguridad de la aviación en África, iniciado en 2007. La Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) presentó una versión actualizada de la hoja de ruta, en la cual se incorpora

ahora el programa de trabajo de seguridad de la aviación de la CAFAC para el próximo trienio. Esto incluye la elaboración de diversos programas AVSEC, con énfasis en las necesidades de instrucción y equipo.

En mayo, se realizó un seminario regional en Puerto España con el objetivo de promover el desarrollo sostenible de la seguridad de la aviación y alentar el intercambio de opiniones sobre los acontecimientos en las Regiones Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) y Sudamérica (SAM), comprendida la cooperación interregional entre Estados. El resultado del seminario se presentó a los participantes de la reunión regional NACC/SAM del Grupo de seguridad de la aviación y facilitación (AVSEC/FAL/RG).

En octubre, la OACI y el Gobierno del Canadá firmaron un acuerdo de becas en el marco del Programa de desarrollo de la capacidad contra el terrorismo para continuar con la tercera fase del Programa OACI/Canadá de Capacitación sobre Seguridad de la Aviación.

El programa de cooperación regional para las Américas ayuda a los Estados de NACC y SAM a mejorar los sistemas de seguridad de la aviación y a aplicar los SARPS del Anexo 9 y del Anexo 17 en el curso del trienio 2011- 2013.

La instrucción AVSEC sigue siendo un elemento importante en las actividades del Programa ISD — Seguridad de la aviación, lo que incluye la elaboración y mantenimiento de material de instrucción y la supervisión y apoyo de los 20 centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) en todo el mundo. Dos de estos ASTC, en Toulouse y Seúl, se añadieron a la red en 2010 y empezarán a funcionar en 2011.

Se realizaron 29 cursos y seminarios prácticos patrocinados por la OACI en el marco de la red ASTC en 2010; entre ellos se incluyó el curso de seguridad de la carga y el curso de inspectores nacionales (NIC), además de seminarios prácticos sobre el programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil (NCASTP), el programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil (NCASQCP), el Programa de certificación del personal de inspección (SCP) y el programa de seguridad del aeropuerto (ASP). Un total de 530 especialistas AVSEC participaron en los cursos y seminarios prácticos.

Se ofrecieron para la venta siete conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación AVSEC (ASTP): básico, carga, gestión de crisis, ejercicios, instructores, gestión e inspectores nacionales. En 2010, se actualizaron los ASTP de gestión de crisis y ejercicios, completándose así la actualización de toda la serie ASTP en el trienio de 2008-2010. Además, se facilitó material acerca de cinco temas para seminarios prácticos para su presentación mediante la red ASTC y directamente a los Estados. Un nuevo seminario práctico sobre asistencia titulado “Análisis de amenazas y gestión de riesgos” se estaba finalizando al terminar el año.

En respuesta a la demanda creciente de instrucción AVSEC, se realizaron tres cursos de certificación de instructores en 2010. Un total de 31 instructores de todas las regiones recibieron su certificación, elevando así el total mundial a 178 instructores AVSEC certificados, que imparten enseñanza principalmente en el marco de la red ASTC.

Con la idea de aumentar el profesionalismo en el entorno AVSEC en todo el mundo, la OACI sigue respaldando el curso de gestión profesional (PMC), programa predominantemente basado en la web que aplica un innovador enfoque de sala de clase en línea desarrollado en colaboración con la John Molson School of Business de la Universidad Concordia, en Montreal. El PMC proporciona al personal de gestión AVSEC nuevas competencias de gestión y una mejor comprensión de la aplicación de los SARPS del Anexo 17 al Convenio de Chicago y el *Manual de seguridad de la aviación* de la OACI, y promueve la cooperación dentro y entre las entidades regionales. Para noviembre de 2010, un total de 317 participantes en representación de 75 Estados habían obtenido el certificado PMC, en comparación con 227 graduados de 59 Estados en noviembre de 2009.

Reestructuración de la Secretaría

Las diversas actividades de seguridad de la aviación de la OACI se fusionaron en la recientemente creada Subdirección de seguridad de la aviación, de la Dirección de transporte aéreo, bajo la autoridad del titular del nuevo cargo de Jefe de la subdirección AVSEC, para reforzar el énfasis en la seguridad de la aviación, mejorar la coordinación de las actividades relacionadas con AVSEC y aumentar la eficacia de los esfuerzos de la Organización por mejorar la seguridad de la aviación a escala mundial. La nueva Subdirección consta de tres secciones que se dedican principalmente a la elaboración de políticas, auditorías de seguridad de la aviación y actividades de asistencia, respectivamente.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

En 2010, un total de 21 proyectos nacionales y dos proyectos regionales de cooperación técnica ayudaron activamente a las administraciones de aviación civil y aeropuertos internacionales a mejorar sus sistemas de seguridad. Los logros principales en ese período incluyeron:

Región Asia y Pacífico (APAC)

- asistencia continua a 23 Estados y Regiones Administrativas Especiales en el ámbito de la seguridad de la aviación mediante el Programa cooperativo de seguridad de la aviación para Asia y el Pacífico (CASP-AP).

Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

- evaluación de la seguridad aeroportuaria en un Estado; y
- adquisición de sistemas de seguridad aeroportuaria en tres Estados.

Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)

- evaluación de la seguridad aeroportuaria en dos Estados; y
- adquisición de equipo de seguridad aeroportuaria para un Estado.

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 las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación 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 2010 fue un año crucial para la OACI en cuanto al ejercicio de su liderazgo mundial en cuestiones del medio ambiente y la aviación internacional, particularmente en relación con el cambio climático.

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

En febrero, se celebró la octava reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/8) de la OACI, cuyo propósito fue elaborar más a fondo las diversas medidas técnicas para reducir y limitar el impacto de la aviación en el medio ambiente y establecer prioridades para el trienio siguiente. Se elaboraron normas, políticas y textos de orientación sobre las medidas relacionadas con el ruido y emisiones de los motores de las aeronaves, centrándose en mejoras tecnológicas, procedimientos operacionales, gestión eficiente del tránsito aéreo, la debida planificación de los aeropuertos y utilización de los terrenos, y el uso de opciones basadas en criterios de mercado.

La reunión CAEP/8 formuló 19 recomendaciones que incluyen dos propuestas de enmienda del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volúmenes I y II. Los cambios propuestos en relación con el Anexo 16, Volumen I, fueron de carácter detallado y técnico para actualizar y mejorar los procedimientos de homologación, en tanto que las enmiendas del Volumen II incluyeron, dentro de una amplia gama de actualizaciones técnicas, una nueva norma sobre las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x). La norma propuesta aumenta la rigurosidad de la norma vigente de la CAEP/6 en hasta un 15%, con efecto a partir del 1 de enero de 2014 y fija el 31 de diciembre de 2012 como fecha límite para la interrupción de la producción de los motores de aeronaves que no cumplan la norma actual sobre NO_x de la CAEP/6.

La CAEP/8 actualizó su evaluación de las repercusiones presentes y futuras del ruido y las emisiones de motores de las aeronaves y la interrelación del ruido, las emisiones que afectan a la calidad del aire local y las que afectan al clima mundial, basándose en evaluaciones que utilizan un pronóstico sin restricciones en que no se consideró la utilización de los combustibles alternativos. En términos absolutos, se prevé que aumentará la población mundial total expuesta al ruido de las aeronaves y el total mundial de emisiones de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local y del clima mundial. Sin embargo, según lo previsto, las huellas del ruido y las emisiones de la aviación crecerán a un ritmo más lento que la demanda de viajes aéreos, y se espera que la eficiencia mejore en función de cada vuelo.

La primera reunión del Grupo directivo como preparativo para la reunión CAEP/9 se celebró en Toulouse, en noviembre. Los temas clave incluyeron el examen del progreso en la elaboración de una norma sobre emisiones de dióxido de carbono (CO₂) y una actualización del resultado del 37º período de sesiones de la Asamblea y las posibles tareas resultantes. Además, se proporcionó a los grupos de trabajo técnicos orientación acerca de todas las tareas en curso. El desafío principal para la CAEP/9 es avanzar en paralelo con respecto a tareas de alta prioridad, que incluyen la elaboración de una norma sobre las emisiones de CO₂, los requisitos de certificación para la materia particulada, y la finalización de los estudios que examinan la necesidad de normas más estrictas en cuanto al ruido.

Coloquio sobre el medio ambiente

En mayo, la OACI convocó su tercer Coloquio sobre el medio ambiente para examinar antes de la Asamblea las últimas evaluaciones sobre las emisiones de la aviación y destacar posibles soluciones frente a su impacto ambiental. El primer día, mediante una guía interactiva, los participantes se familiarizaron con el vocabulario y los conceptos que se utilizan en la descripción, medición, regulación y gestión de los gases de efecto invernadero (GEI) de la aviación. El Coloquio consideró también los acontecimientos clave resultantes de la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático de la OACI celebrada en 2009, la Conferencia de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos (que tuvo lugar a finales de 2009), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el cambio climático de 2009 (Cumbre de Copenhague), que incluyó la 15ª Conferencia de las Partes (COP 15) en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), y la CAEP/8. El evento atrajo a participantes de todas las regiones, entre los que se incluyeron representantes de los Estados miembros, organizaciones internacionales, la industria de la aviación e instituciones académicas y de investigación.

Enmiendas del Anexo 16, Volúmenes I y II

En junio, tras un examen preliminar del proyecto de enmienda realizado por la Comisión de Aeronavegación (ANC), se distribuyeron comunicaciones a los Estados con los cambios propuestos del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volúmenes I y II. En noviembre, la ANC examinó los comentarios de los Estados en relación con los cambios propuestos. Si el Consejo aprueba estos cambios, se prevé que las nuevas normas y métodos recomendados (SARPS) sean aplicables en noviembre de 2011.

La Asamblea de la OACI

Las cuestiones del medio ambiente ocuparon un lugar prominente en el orden del día del 37º período de sesiones de la Asamblea. Los Estados miembros examinaron y respaldaron la labor realizada por la OACI con respecto al ruido de las aeronaves y la calidad del aire local, y adoptaron una resolución sobre estos aspectos de la protección del medio ambiente y la aviación, la Resolución A37-18: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local.*

Teniendo en cuenta los diferentes puntos de vista sobre la cuestión de la aviación internacional y el cambio climático, se estableció un grupo oficioso con una representación geográfica adecuada para redactar la resolución correspondiente. Los participantes debatieron a fondo en un espíritu de cooperación y eliminaron la brecha existente entre la mayoría de los puntos de vista divergentes, permitiendo a la Asamblea adoptar la Resolución A37-19: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático.*

La Asamblea pidió que el Consejo tratara de abordar las cuestiones pendientes destacadas en la Resolución A37-19, entre ellas, las reservas expresadas por algunos Estados con respecto a la meta mundial a la que se aspira a mediano plazo y las medidas basadas en criterios de mercado, comprendida la disposición *de minimis*. Además, se pidió al Consejo ayudar a los Estados a elaborar sus planes de acción con respecto al medio ambiente y se le instó a fomentar el avance en el desarrollo de los combustibles alternativos para la aviación.

La Resolución A37-19 reflejó la determinación colectiva de los Estados miembros de la OACI de seguir contribuyendo en las iniciativas mundiales para abordar el cambio climático.

Informe de la OACI sobre el medio ambiente

En septiembre, la OACI publicó su segundo Informe sobre el medio ambiente, que se centró en la aviación y el cambio climático. Este documento, que constituye una referencia autorizada, proporciona una relación completa de la labor del CAEP, incluyendo una síntesis de las principales novedades dimanantes de la reunión CAEP/8, y sirve para reconocer y difundir el trabajo de los expertos del CAEP, la industria de la aviación y el ámbito académico. En el último informe se presentaron nuevos temas y se proporcionó información sobre la contribución de la aviación al cambio climático, las mejoras en la tecnología de aeronaves, las medidas operacionales, los instrumentos económicos, el desarrollo de los combustibles alternativos y la cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas.

El Informe sobre el medio ambiente de 2010 se actualizó para incorporar los resultados de la Asamblea y está disponible en la página web de la OACI.

Cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas

La labor de la OACI en el ámbito de la protección del medio ambiente y, en particular, las actividades relacionadas con el cambio climático, suponen la cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas, especialmente, la CMNUCC y sus grupos de trabajo. Durante el año, la OACI participó en las reuniones del Grupo de trabajo especial sobre los nuevos compromisos de las Partes del Anexo I del Protocolo de Kyoto (GTE-PK), el Grupo de trabajo especial sobre la cooperación a largo plazo en el marco de la Convención (GTE-CLP) y el Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT).

La OACI también participó en la Conferencia sobre el cambio climático en Cancún en noviembre y diciembre, que incluyó otras reuniones, en particular la 16ª Conferencia de las Partes (COP 16) de la CMNUCC, el 33º período de sesiones del OSACT, el 15º período de sesiones del GTE-PK y el 13º período de sesiones del GTE-CLP. La OACI presentó un informe y una declaración al OSACT, destacando los logros del 37º período de sesiones de la Asamblea.

Durante la Conferencia de Cancún, la OACI y la Organización Marítima Internacional (OMI) promovieron la toma de conciencia con respecto a las iniciativas medioambientales relacionadas con el transporte, bajo el lema "Las emisiones del transporte internacional: soluciones globales para industrias globales". La participación de la OACI se centró en los logros del 37º período de sesiones de la Asamblea.

La OACI también estuvo representada en las reuniones del Grupo de gestión ambiental (GGA) de las Naciones Unidas, las reuniones de coordinación de la COP 16 realizadas por el Grupo de trabajo sobre el cambio climático del Comité de Alto Nivel sobre Programas (HLCP) de las Naciones Unidas, y las reuniones del grupo de expertos sobre medidas basadas en criterios de mercado para los envíos internacionales, de la OMI.

Calculadora de emisiones carbono de la OACI

En virtud de un acuerdo firmado con el Grupo Amadeus, proveedor global de servicios de tecnología de la información para el sector de los viajes y el turismo, la OACI empezó a suministrar a Amadeus los datos de su calculadora de emisiones de carbono. Mediante el uso de este servicio, la base de clientes de Amadeus en todo el mundo puede calcular la huella de carbono asociada a los viajes por vía aérea.

La OACI continuó mejorando la calculadora, disponible en su sitio web desde el año 2008, mediante la actualización de la metodología que aplica los mejores datos disponibles de la industria para tener en cuenta factores como el tipo de aeronave, la ruta y la carga de pago. En agosto, se publicó una mejora de la Versión 3 de la metodología, y está disponible en el sitio web de la OACI.

Inventario de carbono de la OACI e iniciativa de neutralidad climática

Como parte de la iniciativa de las Naciones Unidas para lograr la neutralidad climática en todo el sistema de las Naciones Unidas, la OACI actualizó su inventario de carbono en 2010 y calculó la huella de carbono de la Secretaría en 2009 utilizando la calculadora de emisiones de gases de efecto invernadero del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la calculadora de emisiones de carbono de la OACI. En total, la huella de carbono anual de la OACI se calcula en cerca de 5 000 toneladas métricas de CO₂ que, en su mayoría, corresponden a viajes aéreos del personal (45%) y consumo de electricidad (36%).

Un grupo de trabajo de las Naciones Unidas centrado en lograr la neutralidad climática propuso que todos los organismos de las Naciones Unidas preparen un Plan de reducción de emisiones (ERP) para el período 2011-2013 y que se ponga a disposición del público. Además, la Dependencia Común de Inspección de las Naciones Unidas emitió un informe, *Perfil ambiental de las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas*, en el que se recomienda que los organismos de las Naciones adopten las prácticas de gestión típicas de un sistema de gestión ambiental (EMS). Se transmitieron a la Asamblea General de las Naciones Unidas y al Secretario General de las Naciones Unidas recomendaciones específicas para la presentación de informes sobre el avance de la Iniciativa de neutralidad climática.

Actividades de divulgación e información al público

Se publicó material promocional para resaltar los logros de la OACI en el ámbito de la aviación y el medio ambiente, y las decisiones del 37º período de sesiones de la Asamblea en lo que respecta a la protección del medio ambiente. En el sitio web de la OACI se publicaron un nuevo vídeo, carteles y un folleto, que se utilizaron también para dar a conocer los logros de la OACI en la COP 16 (Conferencia de Cancún) en diciembre.

El sitio web de la Subdirección de medio ambiente fue objeto de cambios y mejoramientos considerables. Los temas destacados son el marco mundial para los combustibles alternativos para la aviación, la adaptación, la financiación, la calidad del aire local, las medidas basadas en criterios de mercado, la elaboración de modelos y bases de datos, el ruido de las aeronaves, las medidas operacionales, el programa de acción adoptado por la Reunión de alto Nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático, los resultados del 37º período de sesiones de la Asamblea y la Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas.

Reestructuración de la Secretaría

En respuesta a la creciente importancia de las cuestiones medioambientales, en enero se creó la Subdirección de medio ambiente en la Dirección de transporte aéreo, a cargo del titular del nuevo puesto de Jefe de dicha Subdirección. La reestructuración permite a la OACI asignar con más eficacia recursos a las actividades relacionadas con el cambio climático y otros problemas ambientales como el ruido de los aeropuertos y la calidad del aire local.

Apoyo voluntario a la labor de la OACI en relación con el medio ambiente

Francia e Italia siguieron apoyando la labor de la OACI en la esfera del medio ambiente con la adscripción de dos especialistas ambientales asociados y un Oficial subalterno del cuadro orgánico, respectivamente. El Programa del medio ambiente también se benefició con la cesión de tres pasantes de los Emiratos Árabes Unidos, Rumania, y Mujeres en la aviación internacional (OACI — Becas de instrucción).

Proyectos y actividades de cooperación técnica

En 2010, se desarrollaron 11 proyectos de cooperación técnica nacionales relacionados con la protección del medio ambiente. Entre los principales logros durante el período se incluyó la realización de un Seminario internacional sobre protección del medio ambiente e infraestructura aeroportuaria y aeronáutica, con la participación de 17 Estados de la Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM).

EFICIENCIA



OBJETIVO ESTRATÉGICO D

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

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

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

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

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

EFICIENCIA

Las operaciones de la aviación deben ser tan eficientes como sea posible para responder al crecimiento de la industria y abordar los problemas del medio ambiente. En 2010 hubo acontecimientos que contribuyeron a la eficiencia del transporte aéreo al facilitar un incremento en el tráfico, reducir los costos operacionales o reducir el consumo de combustible y, por lo tanto, las emisiones.

Plan mundial de navegación aérea

La OACI empezó a revisar el Plan mundial de navegación aérea (GANP), documento estratégico que se centra en la aplicación efectiva de un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM). El documento actualizado definirá paso a paso un conjunto de mejoras operacionales armonizadas a escala mundial que se coordinarán con los Estados mediante determinados eventos previstos para 2011 y 2012, reconociendo al mismo tiempo que el ritmo del desarrollo y aplicación en los diferentes Estados y regiones será diferente.

Con hojas de rutas que respaldan el concepto operacional de ATM mundial, el GANP revisado aportará un grado de certidumbre a las decisiones de inversión relacionadas con infraestructura, equipamiento y aprobación de la reglamentación que requieren los Estados, los proveedores de servicios de navegación aérea, los aeródromos y los explotadores de aeronaves. El GANP identificará las pruebas operativas globales que puedan servir para validar las mejoras operacionales. Estas pruebas permitirán avanzar la elaboración de procedimientos y ayudar a los Estados participantes a satisfacer la demanda creciente del tránsito.

Implantación de la navegación basada en la performance

Las actividades relacionadas con la navegación basada en la performance (PBN) se centraron principalmente en la ejecución y la OACI llevó a cabo la primera de una serie de visitas "Go-Team " a los Estados que necesitan asistencia en este sentido. Además, se realizaron seminarios prácticos de diseño de espacio aéreo PBN en cuatro regiones diferentes y se hicieron los preparativos para desarrollar un curso de aprobación operacional de PBN, de la OACI.

La OACI publicó un nuevo manual sobre las operaciones en descenso continuo. Se realizaron además dos seminarios prácticos relacionados con el *Manual de operaciones en descenso continuo (CDO)* (Doc 9931). Los descensos continuos con apoyo PBN tienen el potencial de reducir significativamente el consumo de combustible y, por lo tanto, pueden ser un factor importante en la reducción de emisiones de las aeronaves.

En apoyo de la tecnología del sistema de aumentación basado en satélites (SBAS), se enmendó la especificación de navegación para aproximaciones con performance de navegación requerida (RNP) a fin de incluir equipo SBAS y se informó a los Estados acerca de la enmienda mediante una comunicación.

El Programa de procedimientos de vuelo de la Región de Asia-Pacífico empezó a funcionar plenamente en 2010. En el marco del programa, se llevaron a cabo cursos de diseño de procedimientos PBN y los Estados iniciaron varios proyectos para la ejecución.

Sistemas de navegación

La Enmienda 85 del Anexo 10 — *Telecomunicaciones aeronáuticas*, que entró en vigor el 18 de noviembre de 2010, contiene disposiciones nuevas que permiten 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 aporta beneficios significativos para la seguridad operacional y la eficiencia. Las mejoras serán evidentes, tanto a corto plazo, en ciertas áreas que funcionan con sistemas de aumentación basados en satélites, como a más largo plazo, a escala mundial cuando se cuente con constelaciones de satélites adicionales. Se prevé una nueva enmienda del Anexo 10 para reflejar la experiencia inicial adquirida en la implantación técnica en curso del sistema de aumentación basado en tierra del GNSS.

Vigilancia del tránsito aéreo

Las nuevas disposiciones sobre el funcionamiento de los sistemas de multilateración, alternativa rentable para la vigilancia del tránsito aéreo, se incluyeron en la Enmienda 85 al Anexo 10 — *Telecomunicaciones Aeronáuticas*. El primer conjunto de disposiciones permite el desarrollo armonioso de aplicaciones de vigilancia de a bordo basadas en la vigilancia dependiente automática — radiodifusión (ADS-B In). La enmienda también incluyó una lógica anticolidión mejorada en las normas y métodos recomendados (SARPS) sobre el sistema anticolidión de a bordo (ACAS).

En apoyo de los nuevos sistemas de vigilancia, se concluyó el *Manual de vigilancia aeronáutica* (Doc 9924) y su publicación está prevista para 2011.

Mínimas de separación

En un esfuerzo continuo por proporcionar a los controladores de tránsito aéreo y diseñadores del espacio aéreo más mínimas de separación específicas para navegación basada en la performance (PBN), en noviembre se incorporaron nuevos criterios de separación en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444). En concreto, la OACI introdujo mínimas de separación para las aeronaves con aprobación RNP que realizan operaciones en entornos en ruta y terminales.

Información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo

La OACI elaboró un concepto de ATM para describir cómo la información de las aeronaves puede integrarse con la información del sistema de tierra a fin de permitir operaciones basadas en la trayectoria. La información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo, conocida como FF-ICE, es necesaria para implantar el sistema ATM interfuncional, global y sin problemas de continuidad previsto por el Concepto operacional de ATM mundial y así cumplir con las expectativas de la comunidad de la aviación en cuanto a la actuación en áreas clave como la seguridad operacional y la previsibilidad. En 2011, la OACI invitará a los interesados a formular comentarios sobre el concepto.

Cambios del plan de vuelo OACI

A partir de 2010, todas las regiones de la OACI estaban siguiendo un plan común para la aplicación de cambios en el plan de vuelo OACI. Por medio de una base de datos específica denominada Sistema de seguimiento de la aplicación de los planes de vuelo (FITS) se siguen las fechas límite. Además de recopilar información sobre el avance de los Estados miembros en la implantación del plan de vuelo, el FITS sirve de foro para la presentación de la documentación conexas y el debate.

Las eficiencias previstas se refieren principalmente a los perfiles de vuelo de las aeronaves. Después de la implantación de las modificaciones del plan de vuelo, las capacidades mejoradas de las aeronaves pueden ser comunicadas en la fase de planificación de vuelo al sistema de gestión del tránsito aéreo. Ello facilitará la asignación de perfiles de vuelo adecuados, así como la gestión del espacio aéreo.

Cooperación cívico-militar

La Asamblea adoptó una resolución enmendada que se refiere, en parte, a la coordinación del tránsito aéreo civil y militar. En la Resolución A37-15: *Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea, Apéndice O*, se hizo hincapié en el compromiso de los Estados miembros en cuanto a mejorar la cooperación entre las autoridades civiles y militares con el objetivo de utilizar el espacio aéreo de manera más eficiente.

Con respecto a los textos de orientación, la OACI elaboró una circular titulada *Cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo* (Cir 330). Asimismo, la Secretaría inició planes para la realización de seminarios prácticos regionales que fomentarán la toma de conciencia respecto de las cuestiones de coordinación civil y militar. Los cinco seminarios prácticos, que se presentarán con el apoyo de asociados civiles y militares, se llevarán a cabo en el período 2011-2013.

Manual para los organismos regionales encargados de la vigilancia de la separación vertical mínima reducida (RVSM)

Para mejorar la coordinación entre los organismos regionales encargados de la vigilancia de las operaciones en el espacio aéreo donde se ha introducido la RVSM, la OACI finalizó la elaboración de un manual sobre la forma en que estos organismos pueden recopilar, analizar e intercambiar datos RVSM entre sí y con las autoridades de aviación civil. En el manual de los *Procedimientos y métodos operacionales para los organismos regionales de vigilancia en relación con el uso de una separación vertical mínima de 300 m (1000 ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive* (Doc 9937), también se definen las obligaciones y responsabilidades de los organismos regionales de vigilancia con respecto a las operaciones RVSM.

Meteorología aeronáutica

En respuesta a la erupción del volcán Eyjafjallajökull en Islandia en abril de 2010 y la interrupción sin precedentes del tránsito aéreo causada por la extensa nube de cenizas volcánicas en las regiones de Europa y Atlántico septentrional, la OACI revisó y actualizó los planes de contingencia en caso de cenizas volcánicas para las regiones afectadas. La OACI también creó el Grupo especial internacional sobre cenizas volcánicas para elaborar un marco global de gestión de riesgos de seguridad operacional que permitirá determinar los niveles seguros de las operaciones en espacio aéreo contaminado con cenizas volcánicas. El grupo especial se ocupa de cuestiones de carácter multidisciplinario que incluyen gestión del tránsito aéreo, aeronavegabilidad, meteorología aeronáutica y ciencias de la atmósfera.

Transición a la gestión de la información aeronáutica

Diversos logros ayudaron a alcanzar los objetivos establecidos en la hoja de ruta de la OACI para la transición de los servicios de información aeronáutica (AIS) a la gestión de la información aeronáutica (AIM), que se basa en datos digitales. Entre ellos, se incluyeron la adopción de SARPS nuevos o revisados en relación con el uso de automatización para intercambio de datos digitales, sistemas automatizados de información previa al vuelo, publicaciones electrónicas de información aeronáutica, sistemas de gestión de la calidad, datos electrónicos sobre terreno y obstáculos, y uso operacional de la Internet pública. Con la enmienda de estas disposiciones se marca el inicio de la Fase 2 de la transición, que se centra en el establecimiento de procesos basados en datos para la elaboración de productos AIS actuales.

Desarrollo sostenible

Atendiendo al impacto de la aviación en el cambio climático, y en un esfuerzo por orientar mejor a los Estados en la ejecución de proyectos relacionados con el medio ambiente, la OACI empezó a desarrollar una herramienta que medirá los beneficios de las mejoras operacionales y apoyará la toma de decisiones. La herramienta del futuro ayudará a los Estados a verificar los beneficios en función del ahorro de combustible relacionado con cualquier mejora operacional prevista o nueva.

Negociaciones de servicios aéreos

La OACI llevó a cabo la tercera Conferencia sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN/2010) en Montego Bay, Jamaica, con la asistencia de 195 delegados de 39 Estados y territorios, y representantes de dos organizaciones regionales. Durante los cuatro días de la ICAN/2010, se llevaron a cabo más de 200 reuniones bilaterales oficiales y oficiosas, lo que se tradujo en la concertación de más de 60 acuerdos y arreglos, incluidos los de "cielos abiertos".

Por primera vez, la OACI ofreció, antes de la conferencia, un seminario práctico sobre técnicas de negociación que atrajo a más de 50 participantes.

Aspectos económicos de los aeropuertos, servicios de navegación aérea y pronosticación

En un simposio de la OACI sobre la financiación y la infraestructura de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, que se celebró en Maputo, Mozambique, en noviembre/diciembre, con el apoyo de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), se señaló la necesidad de mejorar la cooperación internacional en el ámbito de los servicios de navegación aérea, y se pidió a los Estados a hacer mejor uso de la orientación de la OACI y de los mecanismos de financiación de la infraestructura. Los debates se centraron en diversos mecanismos de financiación, y la OACI instó a los Estados para aplicar sus políticas en la esfera del transporte aéreo, en particular las relativas a derechos a los usuarios e impuestos, a fin de ayudar a los aeropuertos y servicios de navegación aérea en la obtención de fondos suficientes para el desarrollo de infraestructura.

En Kingston, Jamaica, y en la Oficina Asia y Pacífico de la OACI, en Bangkok, se celebraron reuniones para elaborar pronósticos de tráfico, las cuales se centraron en el volumen de pasajeros y movimientos de aeronaves para el futuro, en las respectivas regiones. Además, en la Oficina Oriente Medio de la OACI, en El Cairo, se llevó a cabo un seminario práctico regional sobre pronósticos de tráfico y planificación económica que brindó a los Estados de la región la oportunidad de adquirir experiencia práctica en la aplicación de métodos de pronosticación y la evaluación de problemas de planificación.

En el ámbito de la formación, se realizaron tres cursos sobre derechos impuestos a los usuarios, en el marco del Programa de acreditación profesional en gestión aeroportuaria (AMPAP) desarrollado conjuntamente por la OACI y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI).

Proyectos y actividades de cooperación técnica

En el año 2010, 79 proyectos de cooperación técnica nacionales y 16 regionales contribuyeron activamente a mejorar aún más la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo. Los principales logros durante el período incluyeron:

Región África y Océano Índico (AFI)

- examen del diseño detallado de un aeropuerto internacional;
- preparación de un llamado a licitación para la construcción de una plataforma y calles de rodaje que conectan en un Estado;
- finalización de un estudio aeronáutico para establecer superficies limitadoras de obstáculos en un aeropuerto internacional; e
- instrucción a cinco controladores de tránsito aéreo (ATC) nacionales en un Estado.

Región Asia y Pacífico (APAC)

- desarrollo de planes de acción para el suministro continuo de instalaciones y servicios meteorológicos aeronáuticos e instalaciones para ocho Estados;
- elaboración de manuales sobre explotadores y navegación basada en la performance (PBN) para dos Estados;
- preparación de llamado a licitación para servicios de la aviación nacional y recomendaciones al Ministro de aviación en un Estado;
- preparación de un estudio de viabilidad técnico-económica para un nuevo aeropuerto internacional en un Estado; y
- adquisición de un sistema radar primario y secundario, pistas de aeropuertos y sistemas de navegación aérea para dos Estados.

Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

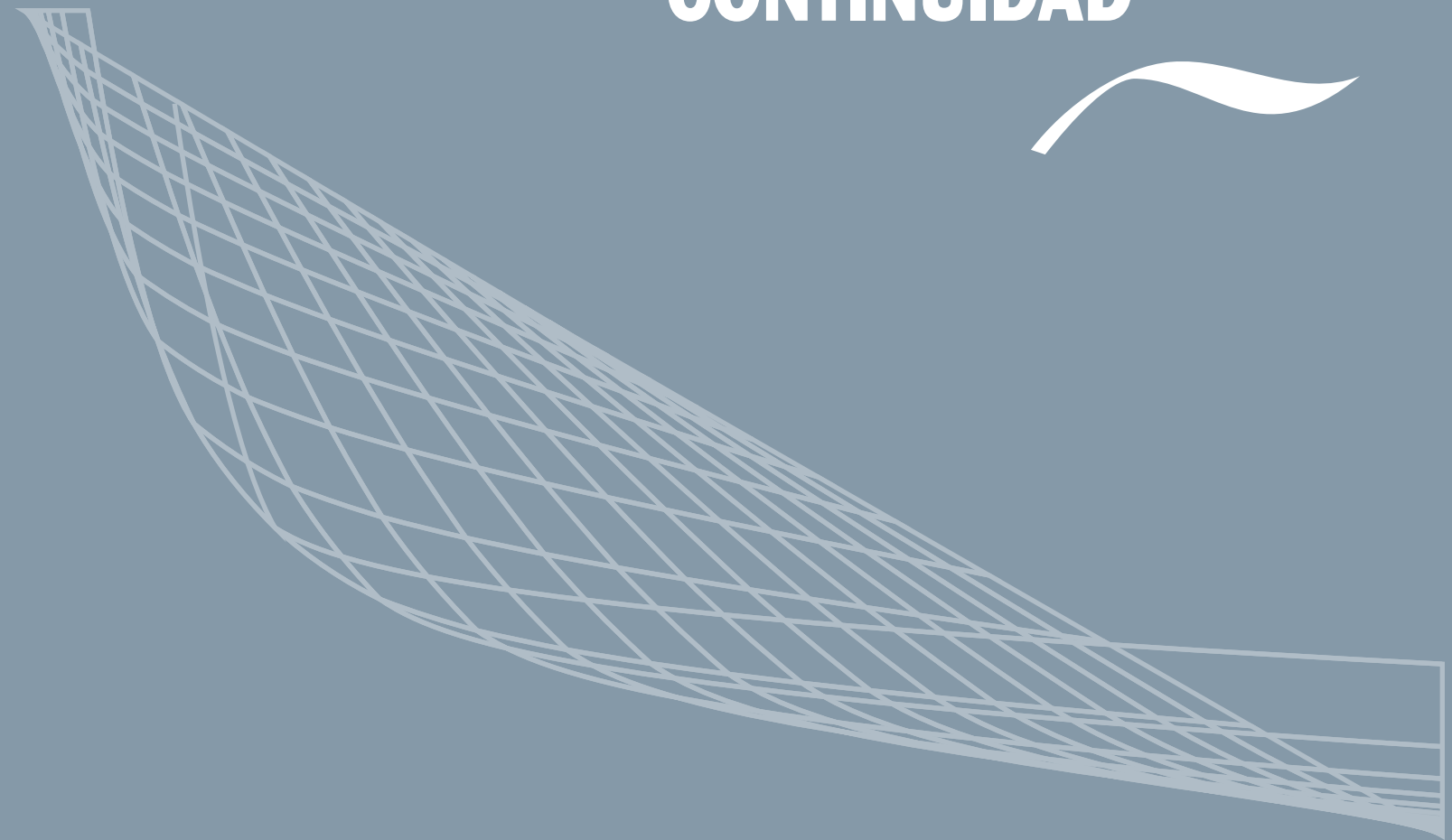
- compra e instalación de 28 terminales de abertura muy pequeña (VSAT) en un Estado;

- iniciación de la segunda fase de la implantación de ocho sistemas radar en un Estado;
- desarrollo de los planes generales de dos aeropuertos nuevos en un Estado;
- diseño, construcción y mejora de caminos de acceso a la terminal de pasajeros de un aeropuerto internacional;
- trabajos civiles y eléctricos en aeropuertos de varios Estados;
- mantenimiento de un aeropuerto internacional y ampliación de una plataforma, construcción de una calle de rodaje, adquisición de túneles de embarque, radar primario de vigilancia y una torre de control de aeródromo;
- realización de un Seminario internacional sobre sistemas de automatización del control de tránsito aéreo con la participación de 13 países;
- estudios aeronáuticos y examen de los comentarios de la Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECCAA), a fin de autorizar las operaciones nocturnas en un Estado;
- asistencia administrativa para otorgar 41 becas a candidatos de la región para un programa de maestría en aeropuertos, en un Estado;
- adquisición de sistemas de apoyo y equipo para aeropuertos, como barredoras de pistas, sistemas de control de las comunicaciones orales, pasarelas de embarque; y dos vehículos de ascenso/descenso para pasajeros discapacitados, para un Estado;
- arrendamiento de puestos de trabajo de vigilancia dependiente automática (ADS) y comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC) para un Estado;
- adquisición de un sistema de cartografía aérea digital para un Estado;
- adquisición de sistemas CNS/ATM, como sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS) de Categoría III, sistemas de radiofaro omnidireccional VHF/equipo radiotelemétrico (VOR/DME) y piezas de repuesto de radares para dos Estados;
- adquisición de ayudas visuales para la navegación para un Estado;
- adjudicación del contrato para la adquisición, instalación y puesta en servicio de sistemas de manipulación de equipaje para un Estado.

Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)

- funcionamiento y gestión del Organismo regional de vigilancia de Oriente Medio (RMA MID) con la participación de diez Estados;
- revisión de un plan general de aeropuertos para un Estado;
- revisión del diseño del edificio de la terminal en un aeropuerto internacional;
- revisión de los sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación existentes en varios aeropuertos en un Estado;
- estudio aeronáutico para determinar las superficies limitadoras de obstáculos en varios aeropuertos internacionales en un Estado;
- adquisición de un simulador de control de tránsito aéreo (ATC) para un Estado; y
- realización de tres seminarios sobre comunicaciones/navegación/vigilancia e instrucción acerca de líneas aéreas para la Comunidad de Estados Independientes (CEI).

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

Prevención de la propagación de enfermedades transmisibles

Mediante la adopción de la Resolución A37-13: *Prevención de la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos*, la Asamblea instó a los Estados miembros y organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional a colaborar en la elaboración de planes nacionales de preparación y unirse a la iniciativa de la OACI denominada Arreglos de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos (CAPSCA). La Asamblea convino además en que CAPSCA debía incluirse en el programa regular de la Organización.

Al final del año, 42 Estados se habían sumado a CAPSCA y, en el marco del programa, se había prestado asistencia a 25 aeropuertos internacionales para que elaboraran sus planes de preparación. CAPSCA establece una asociación entre la OACI y la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización Mundial del Turismo (OMT), la Oficina de Naciones Unidas para la Coordinación de Asuntos Humanitarios, la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA).

En 2010, CAPSCA recibió una cuarta subvención del Fondo central de las Naciones Unidas para la lucha contra la gripe (CFIA), lo que permite que en 2011 sus actividades se amplíen hasta Oriente Medio desde las regiones donde ya se han establecido (Asia/Pacífico, África y las Américas). Este fondo se terminará en 2012. Después de esa fecha se requerirá una nueva fuente de ingresos para garantizar la continuación de las actividades CAPSCA.

Desinsectación no química de las aeronaves

Continúa la colaboración con la OMS en la elaboración de métodos de desinsectación de aeronaves más seguros y eficaces para los vuelos internacionales. En la Resolución A37-14: *Desinsectación no química de la cabina y el puesto de pilotaje de las aeronaves en los vuelos internacionales*, se alienta la elaboración de normas basadas en la performance y la consideración más a fondo de los métodos de desinsectación no química.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

En el año 2010, con 75 proyectos de cooperación técnica nacionales y 18 regionales se respaldó activamente la continuidad de las operaciones de la aviación en diversos países y regiones. Los principales logros durante el período fueron:

Región África y Océano Índico (AFI)

- evaluación de un Centro TRAINAIR antes de unirse a la Red TRAINAIR, y
- asistencia a dos Estados en el desarrollo del Plan de preparación contra pandemias.

Región Asia y Pacífico (APAC)

- realización de un seminario teórico/práctico sobre el tema de la planificación de la continuidad de las actividades de la aviación para Estados de la región;
- adopción de la metodología TRAINAIR Plus y creación de una dependencia de preparación de cursos en la Academia de aviación civil de un Estado;
- asistencia administrativa a los programas de instrucción en países en desarrollo en seis Estados para, entre otras cosas, otorgar becas a fin de que candidatos de países en desarrollo asistan a cursos impartidos en instituciones de capacitación en aviación civil en los Estados anfitriones; y
- prestación de asistencia a 13 Estados y Regiones Administrativas Especiales en el campo de la medicina aeronáutica a través de los Arreglos de cooperación para la prevención de la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos — Asia/Pacífico (CAPSCA-AP).

Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

- asistencia a seis Estados para fortalecer y modernizar sus autoridades de aviación civil, incluida la transición de control militar a civil;
- adopción de la metodología TRAINAIR para el centro de formación de un Estado, y
- apoyo a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil mediante numerosas actividades como capacitación en gestión administrativa, reuniones, seminarios, tramitación de becas y preparativos de viaje.

Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)

- Asistencia a un Estado en la transición de control militar a civil de su personal nacional de aviación civil.

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 2010, las actividades realizadas en el marco del programa de trabajo del Comité Jurídico abarcaron una amplia variedad de temas. Las novedades se destacan según su orden de prioridad.

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

La Comisión preparatoria para el establecimiento del Fondo internacional celebró tres reuniones, la primera en Pretoria, del 25 al 27 de enero; la segunda en Londres, del 21 al 23 de junio; y la tercera en Singapur, del 7 al 10 de diciembre. En cumplimiento de su mandato, la Comisión abordó una amplia gama de cuestiones, entre ellas, el Reglamento del Fondo internacional; la Recomendación sobre el período y el monto de las contribuciones iniciales al Fondo; las Directrices para la indemnización; las Directrices sobre inversión; y las Directrices en caso de sucesos ocurridos en Estados no Partes.

El 37º período de sesiones de la Asamblea tomó nota del avance alcanzado e instó a los Estados y expertos pertinentes a participar en la labor de la Comisión preparatoria. También se instó a los Estados a propiciar la entrada en vigor de los dos convenios adoptados en 2009.

Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación internacional y que no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales

La Conferencia diplomática sobre seguridad de la aviación, celebrada en Beijing del 30 de agosto al 10 de septiembre de 2010, adoptó el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing) y el Protocolo complementario *del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing). A la Conferencia asistieron representantes de 76 Estados y observadores de cuatro organizaciones internacionales.

El Convenio de Beijing modernizó el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* de 1971 y su Protocolo complementario de 1988 al tipificar como delito el acto de utilizar aeronaves civiles como armas y el de usar materiales peligrosos para atacar aeronaves u otros objetivos en tierra. El transporte ilícito de armas biológicas, químicas y nucleares y de material relacionado con las mismas ahora es punible. Los ataques cibernéticos a las instalaciones de navegación aérea también será motivo de responsabilidad penal. Para finales del año, 20 Estados habían firmado el Convenio.

El Protocolo de Beijing actualizó el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (La Haya, 1970) mediante la ampliación de su cobertura contra las diferentes formas de secuestros de aviones. Para finales del año, 22 Estados habían firmado el Protocolo.

Tanto el Convenio como el Protocolo prevén específicamente la responsabilidad penal de quienes dirigen y organizan un delito comprendido en los tratados. La amenaza de cometer un delito previsto en los tratados también puede ser motivo de responsabilidad penal cuando las circunstancias indican que la amenaza es verosímil. Bajo ciertas condiciones, el acuerdo o la contribución para cometer un delito, independientemente de que la infracción se haya cometido realmente o no, también puede ser punible. Los tratados actualizan las disposiciones para promover la cooperación entre los Estados en la lucha contra los actos ilícitos en la aviación civil, recalcando al mismo tiempo los derechos humanos y el trato justo de los sospechosos.

Atendiendo a la Resolución A37-23: *Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010*, el Consejo y la Secretaría empezaron a promover la ratificación de los instrumentos de Beijing.

En relación con otro asunto en el marco de esta cuestión, a finales de 2010 se reactivó el Grupo de estudio de la Secretaría sobre pasajeros insubordinados.

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 publicó su segundo informe a las Partes en el Convenio y Protocolo de Ciudad del Cabo sobre el desempeño de sus funciones como Autoridad supervisora y, en su 189^º período de sesiones, aprobó las modificaciones de las *Normas y Procedimientos para el Registro internacional* (Doc 9864). La cuarta edición de las Normas y Procedimientos para el Registro internacional se publicó en julio. Como resultado de la decisión del Consejo, de octubre de 2009, de renovar el nombramiento de Aviareto Ltd. como Registrador por un segundo período de cinco años a partir del 1 de marzo de 2011, se preparó un nuevo contrato con el Registrador.

Examen de la cuestión de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional

La Secretaría siguió adoptando las medidas administrativas necesarias para alentar la ratificación de los tratados de derecho aeronáutico internacional, elaborando y difundiendo conjuntos de documentación para la ratificación y promoviendo la ratificación en diversas reuniones y seminarios. El Presidente del Consejo y el Secretario General, durante sus visitas a los Estados, recalcaron el

tema de la ratificación En el 37º período de sesiones de la Asamblea, las sesiones del Consejo y la Conferencia diplomática sobre seguridad de la aviación de Beijing, se promovieron los tratados de derecho aeronáutico.

La Treaty Collection (Colección de tratados) en formato electrónico se mejoró aún más y su visibilidad se incrementó con un enlace en la página web de la OACI bajo el título "Most popular".

La Colección de tratados contiene las listas actualizadas de las Partes en los tratados de derecho aeronáutico; 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 en los tratados de derecho aeronáutico. El Convenio y el Protocolo de Beijing adoptados el 10 de septiembre fueron las adiciones más recientes a la Colección de tratados, que se actualiza con cada actividad de depositario.

Junto con las recientemente añadidas Resoluciones de la Asamblea relativas a asuntos relacionados con la ratificación y la información y recomendaciones actuales y pertinentes, estos textos sustituyen a las comunicaciones a los Estados que divulgaban esta información dos veces al año.

Aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización económica y el Artículo 83 bis

La Secretaría siguió activamente la evolución de este asunto. En este contexto, se proporcionó apoyo jurídico para la creación del marco necesario para la aplicación del Artículo 21 del Convenio con respecto a una base de datos de marcas de matrícula y propiedad de las aeronaves, y para un registro internacional de certificados de explotador de servicios aéreos.

Consideración de la orientación sobre conflictos de intereses

La consideración de la orientación sobre conflictos de intereses se añadió al programa de trabajo a raíz de una propuesta formulada en el 37º período de sesiones de la Asamblea.

En este contexto, se sugirió que se consideraran los conflictos de intereses en tres áreas distintas: 1) intereses financieros en entidades financieras reglamentadas; 2) el traslado de personas de puestos en el gobierno a la industria y viceversa; y 3) la práctica de designar o adscribir personal para que lleve a cabo funciones de vigilancia en nombre de la Administración de aviación civil. El Comité Jurídico estudiará el asunto más a fondo y recomendará, de ser apropiado y necesario, la divulgación de textos de orientación.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

En 2010, se ejecutaron 15 proyectos nacionales y siete proyectos regionales de cooperación técnica en apoyo de actividades relacionadas con el derecho aeronáutico internacional. Los logros principales durante el período fueron los siguientes:

Región África y Océano Índico (AFI)

- elaboración de legislación básica de aviación civil para los Estados de la Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC); y
- elaboración de un conjunto de reglamentos de aviación civil nacional para un Estado.

Región Asia y Pacífico (APAC)

- revisión de la reglamentación y procedimientos para el cumplimiento de los SARPS para las Direcciones de aeropuertos, navegación aérea, aeronavegabilidad, operaciones y seguridad en un Estado.

Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

- evaluación del marco normativo de la aviación civil en un Estado.

Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)

- examen y enmienda del Derecho aeronáutico en un Estado.

**ESTRATEGIAS
DE IMPLANTACIÓN
BÁSICAS**



ESTRATEGIAS DE IMPLANTACIÓN BÁSICAS

Recursos humanos

A fines de diciembre de 2010, había 577 puestos de plantilla en la OACI, de los cuales 271 correspondían a las categorías profesional y superior, y 306 a la categoría de servicios generales.

En 2010, la representación de la mujer en la Secretaría, en general, llegó a 29,67%. En el nivel superior, la representación de la mujer se mantuvo en 60 % para los puestos D-2 y alcanzó 15,79 % para los puestos D-1. Se solicitó el apoyo de los Estados miembros para alentar la postulación de mujeres calificadas a puestos en la OACI y fomentar el nombramiento de representantes mujeres para la Asamblea de la OACI, el Consejo y otras reuniones y órganos de la OACI. Como parte de los esfuerzos de la OACI en materia de divulgación, cinco mujeres calificadas recibieron becas de instrucción para Mujeres en la aviación internacional, de la OACI, y completaron su formación en las Direcciones de navegación aérea y de transporte aéreo.

La Secretaría y el Comité de Recursos humanos llevaron a cabo una revisión integral del *Código de servicio de la OACI*, teniendo en cuenta los últimos acontecimientos en las Naciones Unidas. En septiembre, el Consejo aprobó la novena edición del *Código de servicio de la OACI*. Las áreas de contratación, arreglos contractuales, ética, desarrollo del personal y administración de justicia fueron objeto de los cambios más importantes.

Se siguió trabajando en la elaboración e implantación del módulo de recursos humanos para apoyar la gestión de los datos sobre puestos, personal y condiciones de empleo. Se volvieron a examinar los mecanismos del sistema de evaluación en línea de la actuación de los empleados y se identificaron las áreas en que podían introducirse mejoras, para ejecutarlas en 2011. Asimismo, se inició el diseño y la configuración de un sistema de contratación en línea. En 2010, se implementó el módulo integrado de recursos humanos y nómina de sueldos. Además, se continuó con la automatización de los procesos de recursos humanos, entre ellos, la gestión de las licencias y diversas funciones de autoservicio. Con el fin de agilizar los procedimientos y mejorar la calidad y puntualidad de los servicios a los clientes internos y externos, se están sometiendo a examen el flujo de trabajo y los procedimientos correspondientes.

En el curso del 2010, la OACI impartió instrucción administrativa, de gestión y técnica y llevó a cabo actividades de desarrollo del personal para ayudarle a actualizar sus habilidades y conocimientos con el fin de mejorar la ejecución de los programas. Se dio prioridad al desarrollo de las competencias de gestión y los administradores recibieron entrenamiento en estas áreas. Se pusieron a disposición de las Oficinas regionales los recursos necesarios para llevar a cabo actividades de capacitación a nivel local.

Idiomas

En 2010, la Subdirección de idiomas y publicaciones (LPB) manejó 12,13 millones de palabras, un aumento del 15,8% con respecto al año anterior, mediante 41% de recursos externos y 59% de recursos internos.

Se proporcionaron servicios de interpretación a 1 595 sesiones, en comparación con 1 714 en 2009.

Debido a limitaciones presupuestarias en los dos últimos trienios, se acumuló un retraso en las publicaciones ya existentes en inglés pero aún no publicadas en los otros idiomas, al igual que en la edición de publicaciones en inglés. A finales de 2009, el Secretario General proporcionó financiamiento con excedentes de fondos de generación de ingresos para eliminar este retraso y, a fines de 2010, se completó el 95% de estas publicaciones.

En un esfuerzo por reducir el uso de papel y agilizar los procesos manuales, se evaluaron nuevas tecnologías que se introducirán en 2011. Entre ellas se incluyen herramientas de traducción asistida por computadora (CATS), que permiten mejorar calidad, coherencia y productividad, y soporte lógico para búsquedas (ISYS), que facilita el proceso de investigación para la traducción.

Se inició un programa de intercambio de personal con la Sede de las Naciones Unidas y se avanzó en la ampliación de la lista de traductores, revisores e intérpretes.

Se inició una reestructuración de la LPB y la introducción de nuevas normas de productividad. Esta reestructuración incluye una revisión exhaustiva de los procesos internos de trabajo para mejorar las sinergias dentro de la Subdirección, la ampliación de la lista de recursos externos y más apoyo mediante nuevas tecnologías. La nueva estructura permitirá a la OACI mantener su alto nivel de idiomas y normas de calidad mediante mejoras en la eficiencia en lugar de financiamiento adicional.

Publicaciones

En 2010, la producción de publicaciones para la venta aumentó en comparación con 2009 y se observó un aumento en la publicación electrónica y la disponibilidad de los documentos en línea. De conformidad con la política de cuota exenta de pago prescrita en el *Reglamento de publicaciones de la OACI* (Doc 7231), el número de publicaciones enviadas a los Estados miembros en forma gratuita en 2010 fue de 46 303.

Gestión de registros y de la web

Un estudio de rentabilidad sobre la implantación de un Sistema de gestión de documentos y registros electrónicos (EDRMS) indicó que este sistema permitiría a la OACI simplificar los flujos de trabajo, automatizar algunos procesos

administrativos y facilitar la transición de un entorno en que se trabaja con papel a un entorno electrónico. Se concluyó que, para maximizar el uso de este sistema, debía incluirse la gestión de la web a fin de abarcar todo el ámbito de gestión de la información, y que la implantación recomendada de un sistema de apoyo a la gestión de la información debía estar vinculada a un cambio en la organización para pasar de procesos centrados en los documentos (creación de documentos listos para impresión) a procesos centrados en la información (creación de activos de información que pueden utilizarse en diferentes formatos según las necesidades del usuario). Como seguimiento del estudio, en 2011 se introducirá un proyecto de EDRMS.

La actualización de la página web de la ICAO-NET continuó con el fin de mejorar su diseño y funcionalidades. Una nueva versión de la página web de la ICAO-NET se puso temporalmente a disposición de los delegados del 37º período de sesiones de la Asamblea para acceder a la documentación de referencia. El nuevo sitio web tuvo buena acogida y, para 2011, se prevé el paso definitivo a la nueva ICAO-NET.

Como parte de la política de transición gradual a un entorno sin papel, la distribución de documentación impresa a los delegados de la Asamblea se redujo aún más en comparación con períodos de sesiones anteriores.

Tecnología de la información

Durante 2010, las actividades siguieron centrándose en mejorar la seguridad de la información, fortalecer la infraestructura, y seguir desarrollando sistemas de información y telecomunicaciones para aumentar la eficiencia y la eficacia de la OACI. Entre las actividades de apoyo a los programas se incluyeron específicamente:

- el establecimiento de conectividad Internet directa entre la Sede y las Oficinas regionales para apoyar la ejecución del proyecto del Sistema integrado de información sobre recursos (IRIS) en todas las Oficinas regionales;
- el despliegue con éxito de la base de datos de Acuerdos mundiales de servicios aéreos (WASA) y del Sistema de códigos internacionales y designadores de rutas (ICARD) en la OACI;
- la divulgación de las *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc 7100);
- la entrega de nuevos servicios de Internet que mejorarán la comunicación entre la OACI y el público externo;
- la introducción de SharePoint 2010 y K2 BlackPearl (tecnología de flujo de trabajo electrónico) para reemplazar el proceso manual o de basado en papel para el flujo de trabajo;

- la introducción del sistema electrónico de votación en el 37º período de sesiones de la Asamblea, y;
- el establecimiento de un Marco unificado de gestión de proyectos (PRINCE2) para atender todas las solicitudes de servicio.

A fin de apoyar las demandas de continuidad de las actividades, ICT invirtió en sistemas redundantes para el entorno de producción, mejoró un sistema de gestión del ciclo de vida de los datos, actualizó un sistema de mensajes existente y ejecutó la primera fase de la Planificación de la recuperación ante desastres y la Planificación de continuidad de las actividades para las aplicaciones y datos de carácter crítico, de la OACI.

En diciembre de 2010, ICT completó la modernización y armonización del entorno informático de los usuarios finales en todas las Oficinas regionales, como parte de la infraestructura única en materia de ICT para la OACI que se requiere para integrar los recursos informáticos de la Sede y todas las Oficinas regionales.

En relación con el proyecto EDRMS, se desarrollaron algunas actividades para normalizar la tecnología del sitio web de la OACI, enriquecer la presentación del sitio web y desplegar tecnología de publicación de contenido web de vanguardia. Los nuevos sitios web mostraron una imagen coherente de la OACI y los proveedores de contenido pudieron publicar directamente en los sitios web, aumentando significativamente la capacidad de la OACI para proporcionar información a un público variado.

Actividades generadoras de ingresos (RGA)

Las RGA y los productos de los Servicios de reproducción, ventas y distribución externa (RSED) generaron cerca de 9 millones CAD en ingresos brutos. Esta suma representa alrededor del 60% del total de los ingresos brutos generados por las RGA en 2010. Los ingresos netos derivados de las actividades y servicios RSED ascendieron a 4,3 millones CAD. Esta cifra corresponde a cerca del 75% del total de ingresos netos de las RGA y representa una parte importante que se asigna para la contribución de financiamiento extrapresupuestario del Fondo de generación de ingresos auxiliares (ARGF) (4,39 millones CAD en 2010) al presupuesto de la OACI. En el trienio 2008-2010, los ingresos RSED fueron de 27 030 792 CAD, los gastos fueron de 12 555 043 CAD y el superávit neto total fue de 14 475 749 CAD.

Coordinación regional

Implantación de Agresso

La implantación del sistema de planificación de recursos empresariales, Agresso, se completó en las Oficinas regionales y para fines de año todas las transacciones de contabilidad de dichas oficinas se estaban procesando en tiempo real. El nuevo proceso transparente de presentación de informes también permite a determinados usuarios en la Sede seguir la situación de asignaciones en las Oficinas regionales.

Manual sobre Oficinas regionales

El *Manual sobre Oficinas regionales* (ROM) fue objeto de revisión y, dada su calidad de un documento vivo, se mantendrá actualizado. La última versión del ROM está disponible en la página de inicio de la Intranet de la OACI, <http://secretariat.icao.int/osg/rcc>.

Organizaciones regionales y organismos regionales

En septiembre, se firmaron Memorandos de cooperación con la Unión Africana (UA), la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC), la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). También fue rubricado un Memorando de cooperación (y Anexo de seguridad operacional) con la Unión Europea (UE).

Estos Memorandos de cooperación ayudan en la aplicación de la política y el marco de la OACI para la cooperación regional y al mismo tiempo crean sinergia entre la OACI y cada organismo regional de aviación civil. Ayudan a garantizar que todos los organismos sigan un programa de eventos estructurado y compartido, a evitar la duplicación de trabajo y a celebrar reuniones periódicas.

Comunicaciones

Se ejecutó un nuevo plan estratégico de comunicaciones para aumentar la conciencia del público en general y de los agentes sociales y políticos de importancia crítica en todo el mundo, con respecto a los programas y actividades de la OACI, haciendo uso de los medios de comunicación tradicionales y no tradicionales, y de las tecnologías nuevas y emergentes de los medios de comunicación.

En 2010, las iniciativas en materia de comunicaciones incluyeron:

- 1) la creación de un sitio web de sala de prensa;
- 2) una campaña de “marca” de alto nivel sobre el tema de la *OACI: La aviación unida en torno a la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y el medio ambiente*;
- 3) el lanzamiento de un boletín electrónico de los empleados titulado “Atmospheres”.

Entre los principales logros de 2010 se incluyeron una campaña mediática de gran éxito para el 37º período de sesiones de la Asamblea y una expansión significativa en la colaboración de los Estados miembros y las Oficinas regionales en numerosos medios de comunicación y actividades de divulgación.

PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA



PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA

El Programa de cooperación técnica complementa las actividades del Programa regular prestando apoyo a los Estados miembros en la aplicación de los reglamentos, criterios y procedimientos de la OACI. En 2010, la OACI ejecutó un Programa de cooperación técnica de 136,8 millones USD. En el marco de diversos arreglos de fondos fiduciarios, se llevaron a cabo 197 proyectos en 95 países, de los cuales 8 se completaron desde el punto de vista operacional durante el año. Los resúmenes de los proyectos ejecutados en 2010 se presentan en el Apéndice 2 de este informe, que está disponible en línea dirigiéndose a: <http://www.icao.int/annualreports>.

Aproximadamente el 98,5% del financiamiento total del programa en 2010 lo proporcionaron los países en desarrollo con fondos para sus propios proyectos de cooperación técnica. Las contribuciones de financiamiento extra-presupuestario para proyectos específicos aportadas por donantes, tales como bancos de desarrollo, organizaciones regionales, instituciones de financiación y la industria de la aviación, comprendidas las contribuciones voluntarias en especie, representaron el 0,5% del volumen del Programa. La contribución básica del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) ascendió al 1,0% del Programa.

Durante el período 2008-2010, el programa anual disminuyó en volumen en un 12,8%, principalmente debido a la conclusión de numerosos proyectos en la región Las Américas.

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

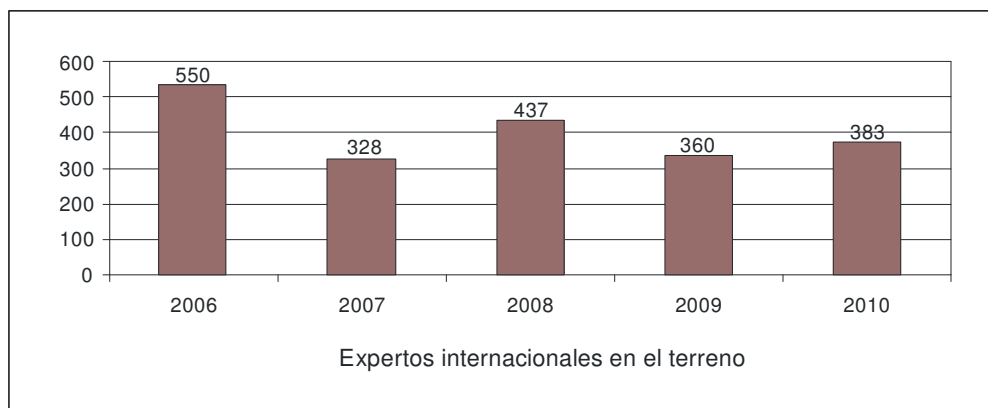
Región	2008	2009	2010
África	16,07	13,17	9,50
Las Américas	102,06	77,95	97,31
Asia y Pacífico	7,09	20,60	11,97
Europa y Oriente Medio	31,74	17,54	18,10
Total	156,97	129,27	136,88

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

Contratación de expertos

En 2010, la OACI contrató 383 expertos y consultores internacionales en el terreno. Conjuntamente con 835 miembros del personal nacional de proyectos, hubo 1 358 funcionarios en servicio, entre ellos 140 expertos y consultores internacionales que ya se encontraban prestando servicios en el terreno. Dichos expertos se desempeñaron como asesores para las administraciones de aviación civil nacionales, como instructores en centros de capacitación o en el lugar de trabajo, y como personal ejecutivo prestando servicios operacionales y administrativos a los gobiernos, comprendidas las inspecciones de seguridad operacional, cuando los Estados no contaban con esa capacidad.

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



Instrucción en aviación civil

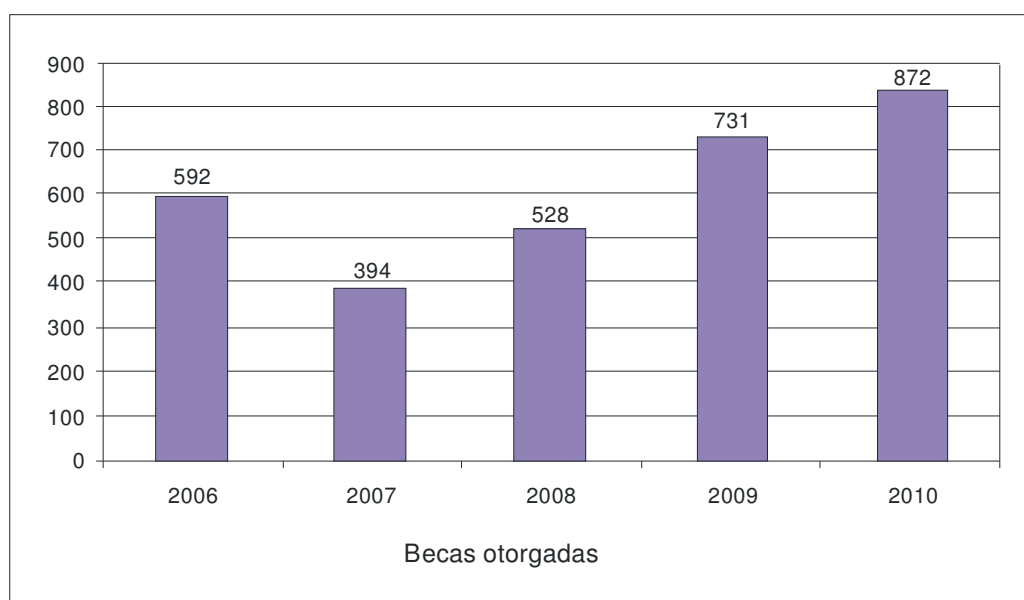
En 2010, se otorgaron 872 becas con una duración total de 464,2 meses de trabajo, según se describe a continuación:

- 63 becas en los ámbitos de gestión de la seguridad operacional de la aviación civil, control de aproximación radar, supervisión de operaciones de transporte aéreo y electrónica aeronáutica, en el marco de los Memorandos de acuerdo firmados por la OACI con China, la India, la República de Corea, Singapur y Tailandia para que la instrucción fuera financiada por estos países y administrada por la OACI, para instrucción en el Instituto de gestión de aviación civil de China y la Universidad de aviación civil de China;
- seis becas para instrucción en la Academia de aviación de la India en los ámbitos de gestión comercial de aeropuertos y seguridad de aeropuertos;
- 159 becas para instrucción en el Centro de instrucción de aviación civil de Corea, en los ámbitos de operaciones aeroportuarias, seguridad de la aviación, mantenimiento de VOR Doppler, operaciones de terminal de aeropuerto, Anexo 14 — *Aeródromos*, conceptos radar, sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS), y control de aproximación radar;
- 83 becas para instrucción en la Academia de aviación civil de Singapur, en los ámbitos de investigación y prevención de accidentes de aviación, administración y legislación de la aviación civil, gestión e investigación de seguridad operacional de los servicios de tránsito aéreo (ATS), gestión de crisis en la seguridad de la aviación, sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) y gestión del tránsito aéreo (ATM), gestión de emergencias, programas estatales de seguridad operacional, inspectores de la vigilancia de la seguridad operacional (mantenimiento y operaciones de vuelo); y
- 180 becas para participantes en cursos impartidos en el Centro de instrucción de aviación civil de Tailandia, sobre conocimiento del idioma inglés, gestión de la seguridad de la aviación, gestión de mercancías peligrosas, factores humanos, meteorología y sistemas de gestión de la seguridad operacional.

Además, expertos de la OACI contratados mediante los proyectos de cooperación técnica impartieron instrucción en los países en diversas materias a 3 291 miembros del personal de las administraciones de aviación civil. Para compensar la financiación reducida 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 2010, 378 miembros del personal nacional se beneficiaron con la

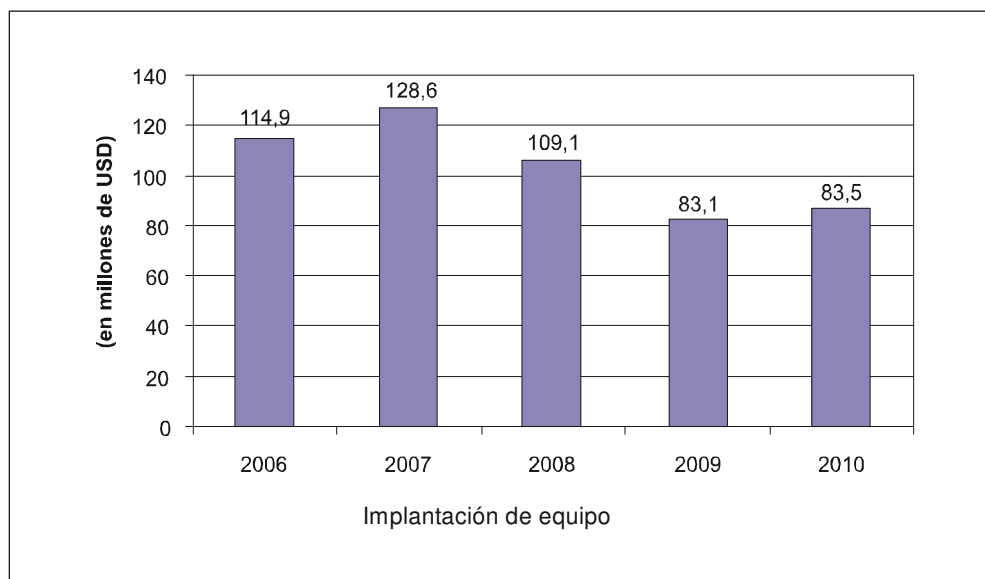
capacitación en nuevas tecnologías y funcionamiento de los equipos adquiridos por medio de los proyectos de la OACI. Los fondos para instrucción en los contratos de adquisiciones ascendieron a 1,3 millones USD.

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



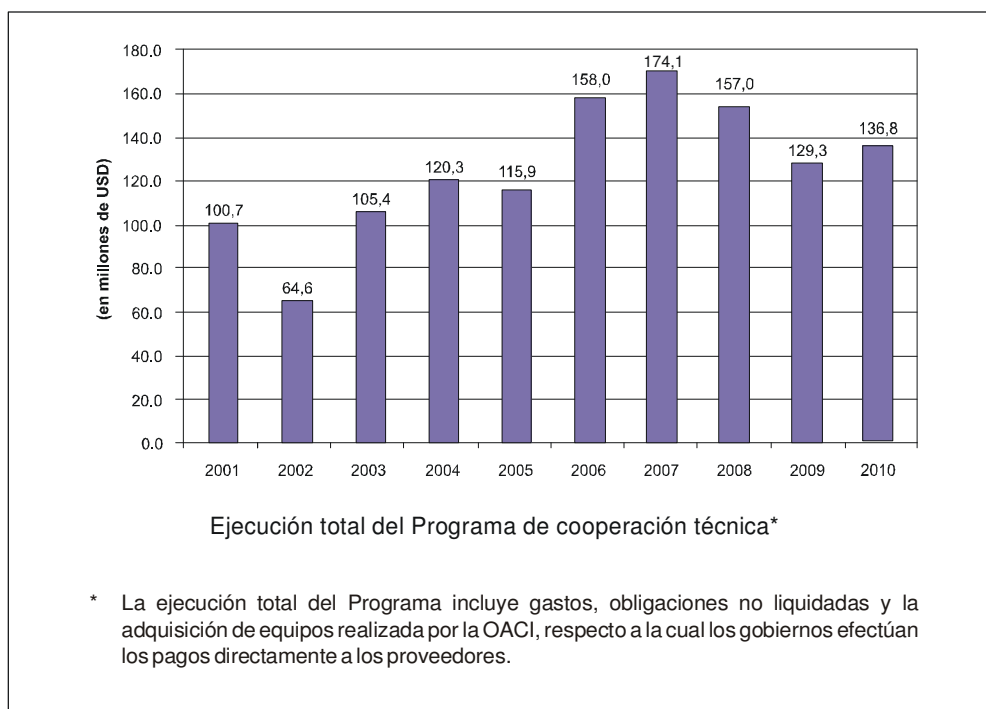
Equipo y subcontratos

En 2010, se emitieron 399 órdenes de compra y subcontratos para el Programa de cooperación técnica y el total de adquisiciones ejecutadas en el terreno ascendió a 83,5 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 y positivas en la seguridad operacional y protección de los aeropuertos, las comunicaciones y la infraestructura de navegación aérea, lo que se tradujo en operaciones de aviación más eficientes y económicas en las regiones y los países beneficiados. En particular, los expertos de la OACI aseguraron que las especificaciones técnicas se ajustaran a los SARPS aplicables y a los planes regionales de navegación aérea.



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

Objetivo estratégico	Las Américas		África		Asia y Pacífico		Europa y Oriente Medio		Ejecución total del programa	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%
A (Seguridad operacional)	7,69	7,9	5,40	56,8	5,40	45,1	5,63	31,1	24,12	17,6
B (Seguridad de la aviación)	2,82	2,9	0,23	2,4	1,46	12,2	1,23	6,8	5,74	4,2
C (Protección del medio ambiente)	2,04	2,1	0,14	1,5	0,12	1,0	0,0	0,0	2,30	1,7
D (Eficiencia)	43,00	44,2	2,34	24,6	1,84	15,4	4,40	24,3	51,58	37,7
E (Continuidad)	40,15	41,3	0,79	8,3	2,71	22,7	6,17	34,1	49,83	36,4
F (Imperio de la ley)	1,61	1,7	0,60	6,3	0,44	3,7	0,67	3,7	3,32	2,4
Total	97,31	100,0	9,50	100,0	11,97	100,0	18,10	100,0	136,88	100,0



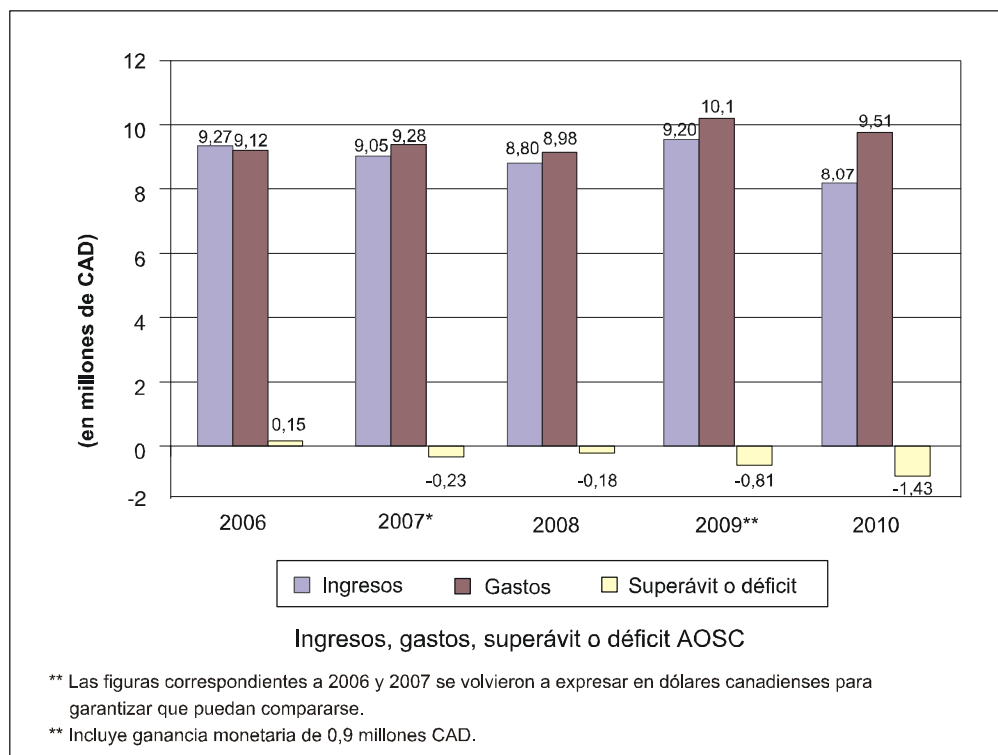
Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC)

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

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

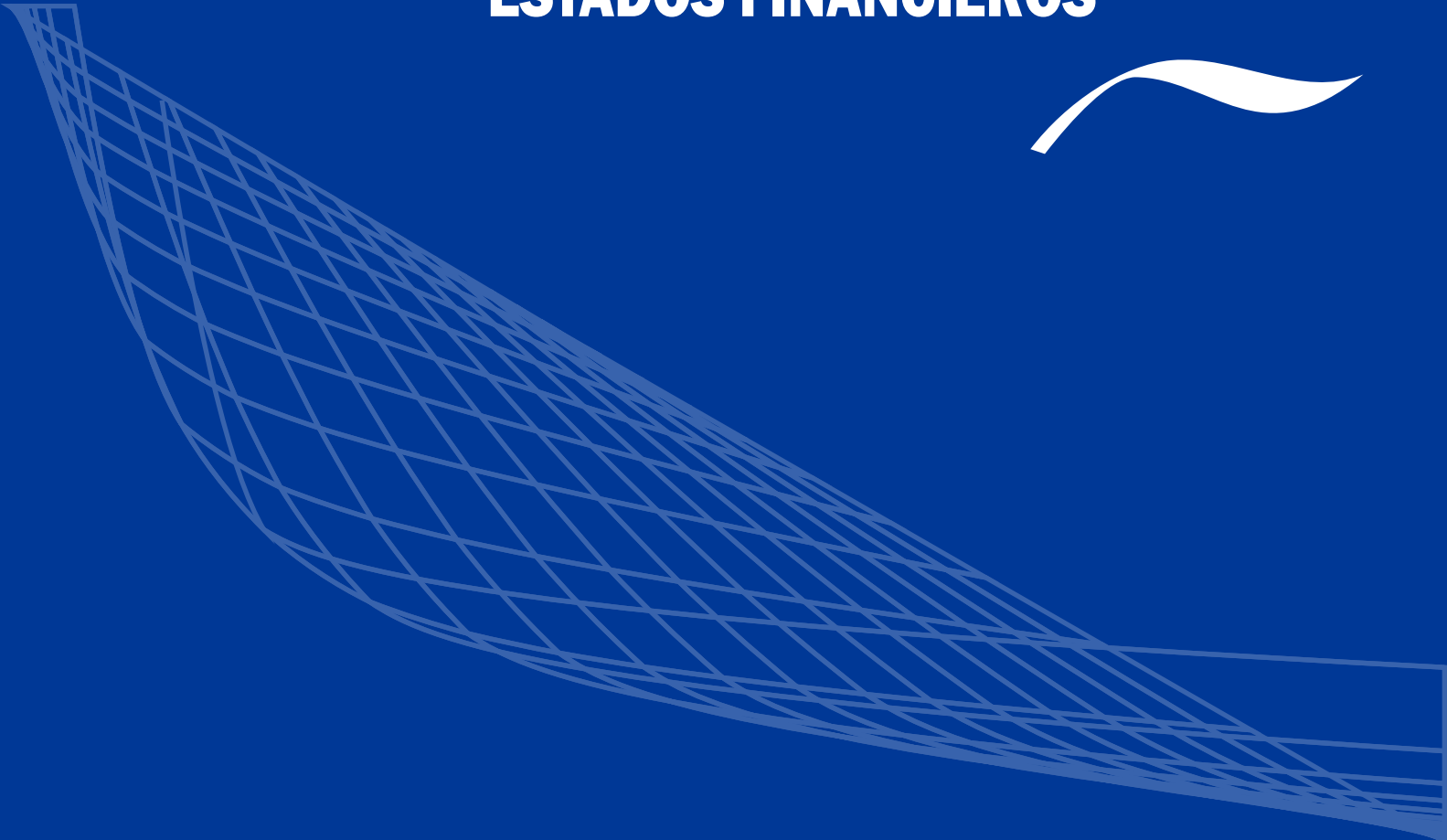
Los superávits o déficits AOSC anuales son el resultado de los excedentes o deficiencias de los ingresos con respecto a los gastos de un año dado. El superávit AOSC acumulado al 31 de diciembre de 2010 se calculó en 1,8 millones CAD. Estos fondos sirven para cubrir déficits posibles en las operaciones del Programa así como para pagar al personal, si fuera necesario, indemnizaciones por separación del servicio, que al 31 de diciembre de 2010 ascendían a aproximadamente 4,0 millones CAD.

Los resultados previstos señalan un déficit de 1,4 millones CAD en 2010, lo cual no incluye la ganancia de 0,5 millones CAD por revaluación de moneda extranjera. Los gastos generales medios cargados a los proyectos en los últimos cinco años disminuyeron de 5,6% en 2006 a 5,3% en 2010.



En <http://www.icao.int/annualreports> puede obtenerse información detallada de los proyectos ejecutados en el año 2010.

ESTADOS FINANCIEROS



ESTADOS FINANCIEROS

Aspectos sobresalientes — 2010

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 2010 se ajustó a 87 645 000 CAD, como resultado de:

- i) el traspaso de las consignaciones de 2009 a 2010 por un total de 13 934 000 CAD, de conformidad con los párrafos 5.6 y 5.7 del Reglamento financiero, C-DEC 190/3;
- ii) la transferencia de consignaciones a otros fondos, por la suma de 1 345 000 CAD;
- iii) la transferencia entre Objetivos estratégicos o Estrategias de implantación básicas, de conformidad con el párrafo 5.9 del Reglamento financiero;
- iv) los siguientes ajustes por una suma total de 11 451 000 CAD para disminuir las consignaciones de 2010 y aumentar las consignaciones de 2011:
 - a) los compromisos pendientes por la suma de 8 611 000 CAD de conformidad con el párrafo 5.7 del Reglamento financiero; y
 - b) el traspaso de las consignaciones de 2010 a 2011 por la suma de 2 840 000 CAD, según el párrafo 5.6 del Reglamento financiero.

Los gastos reales correspondientes a 2010 se elevaron a 85 501 000 CAD. Por primera vez en 2010, una parte de la facturación a los Estados miembros se hizo en USD y la otra parte en CAD. El tipo de cambio USD/CAD al 1 enero de 2010 (fecha en que las facturas se emitieron en USD) fue inferior al tipo de cambio utilizado para elaborar el presupuesto de 2010, lo que causó una reducción en el total de las cuotas fijadas, de 2 144 000 CAD. Esta diferencia (2 144 000 CAD) se adicionó a la cuenta de gastos reales (85 501 000 CAD) para permitir su reexpresión al tipo de cambio utilizado en el presupuesto, con lo cual se obtuvo el monto de 87 645 000 CAD.

Tabla 2. Consignaciones revisadas para 2010
(en miles de CAD)

Objetivo estratégico / Estrategia de implantación básica	Consignaciones						Gastos		
	Resolución original A36-29 de la Asamblea	Traspaso del año precedente	Disminución de la consignación	Transferencias entre SO/SIS	Ajustes	Consignaciones revisadas	Reales	Diferencia de cambio del presupuesto	Al tipo de cambio utilizado en el presupuesto
Objetivos estratégicos (SO)									
A – Seguridad operacional	16 185	3 920		1 619	(1 610)	20 114	19 646	468	20 114
B – Seguridad de la aviación	8 778	206		(1 491)	(260)	7 233	7 070	163	7 233
C – Protección del medio ambiente	1 755	472	(205)	163	(316)	1 869	1 844	25	1 869
D – Eficiencia	21 304	2 540		64	(3 389)	20 519	19 695	824	20 519
E – Continuidad	2 046	111		(280)	(261)	1 616	1 502	114	1 616
F – Imperio de la ley	790	16		10	(3)	813	803	10	813
Subtotal – SO	50 858	7 265	(205)	85	(5 839)	52 164	50 560	1 604	52 164
Estrategias de implantación básicas (SIS)									
Gestión y administración	19 638	4 006		1 714	(4 527)	20 831	20 511	320	20 831
Apoyo al programa	14 871	2 663		(1 799)	(1 085)	14 650	14 430	220	14 650
Subtotal – SIS	34 509	6 669		(85)	(5 612)	35 481	34 941	540	35 481
Total	85 367	13 934	(205)		(11 451)	87 645	85 501	2 144	87 645
Reestructuración orgánica	140		(140)						
Total	85 507	13 934	(345)	0	(11 451)	87 645	85 501	2 144	87 645

En la Tabla 3 se indica la situación financiera de la OACI 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 2009.

Tabla 3. Saldos efectivos correspondientes a 2010

Al	2010			2009		
	Fondo General CAD	Fondo de capital Circulante CAD	Total CAD	Fondo General CAD	Fondo de capital Circulante CAD	Total CAD
1 de enero	15 140 000	6 223 000	21 363 000	19 483 000	7 265 000	26 749 000
31 de marzo	20 760 000	6 223 000	26 983 000	20 308 000	7 307 000	27 615 000
30 de junio	19 913 000	6 199 000	26 111 000	21 476 000	6 911 000	28 387 000
30 de septiembre	18 670 000	6 202 000	24 873 000	10 206 000	6 475 000	16 680 000
31 de diciembre	15 617 000	5 998 000	21 616 000	15 140 000	6 223 000	21 363 000

Las Tablas 4 y 5 más adelante son un extracto de los estados financieros auditados de la OACI correspondientes al ejercicio de 2010. Los estados financieros de 2010 se prepararon de conformidad con las IPSAS, por primera vez. Una explicación completa y un análisis detallado figuran en la presentación a cargo del Secretario General y en las Notas sobre los estados financieros, que están contenidas en los estados financieros auditados de la OACI correspondientes al ejercicio de 2010.

En la Tabla 4 figura el resumen de ingresos y gastos correspondientes al ejercicio de 2010 con base en las IPSAS, extraído del Estado II de los estados financieros, el cual contiene todos los fondos controlados por la OACI.

Tabla 4. Resumen de ingresos y gastos de 2010 (todos los fondos)

	2010 CAD
INGRESOS:	
Contribuciones para acuerdos de proyectos	122 847 000
Cuotas fijadas	77 483 000
Otras actividades generadoras de ingresos	13 173 000
Otras contribuciones voluntarias	5 976 000
Otros ingresos	3 798 000
Total de ingresos	223 277 000
GASTOS	
Sueldos y beneficios al personal	137 359 000
Gastos generales de operación	17 098 000
Insumos, bienes fungibles y otros	67 796 000
Viajes y reuniones	10 068 000
Costos varios	2 375 000
Total de gastos	234 696 000
Excedente/(déficit) de las operaciones	(11 419 000)
Ganancia/(pérdida) por revaluación de moneda	(393 000)
Excedente/(déficit) declarado	(11 812 000)

En la Tabla 5 se presenta la posición financiera de la Organización al 31 de diciembre de 2010, en la que figuran el activo, el pasivo y los excedentes/déficits de todos los fondos combinados, y la misma se extrajo del Estado I de los estados financieros.

Tabla 5. Posición financiera al 31 de diciembre de 2010 (todos los fondos)

	2010 CAD	Saldos al inicio 1 de enero de 2010 (Reexpresados) ¹ CAD
ACTIVO		
ACTIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalente de efectivo	210 915 000	215 870 000
Cuotas por cobrar de los Estados miembros	6 693 000	5 151 000
Cuentas por cobrar y adelantos	12 579 000	29 778 000
Existencias	987 000	990 000
Otros	2 960 000	3 132 000
SUBTOTAL	234 134 000	254 921 000
ACTIVO NO CORRIENTE		
Cuotas por cobrar de los Estados miembros	3 863 000	5 117 000
Cuentas por cobrar y adelantos	521 000	543 000
Bienes de uso	699 000	
Activos intangibles	92 000	
Activos derivados		650 000
SUBTOTAL	5 175 000	6 310 000
TOTAL DEL ACTIVO	239 309 000	261 231 000
PASIVO		
PASIVO CORRIENTE		
Anticipos	163 356 000	161 282 000
Cuentas a pagar y obligaciones contraídas	22 289 000	33 713 000
Beneficios al personal	4 612 000	4 691 000
Créditos de Gobiernos contratantes/proveedores de servicios	1 528 000	2 516 000
Ingresos diferidos	343 000	585 000
SUBTOTAL	192 128 000	202 787 000
PASIVO NO CORRIENTE		
Beneficios al personal	76 900 000	66 668 000
TOTAL DEL PASIVO	269 028 000	269 455 000
ACTIVO NETO		
Déficit acumulado	(35 416 000)	(24 859 000)
Reservas	5 697 000	16 635 000
ACTIVO NETO/PATRIMONIO NETO (déficit acumulado)	(29 719 000)	(8 224 000)
TOTAL DEL PASIVO Y ACTIVO NETO	239 309 000	261 231 000

1. Las cifras del 31 de diciembre de 2009 se reexpresaron el 1 de enero de 2010 para mostrar cifras comparativas con base en las IPSAS.

Se indican a continuación los principales puntos de los estados financieros de 2010:

- con la aplicación de las IPSAS en 2010, los pasivos a largo plazo relacionados con el plan de seguro médico después de la separación del servicio, las vacaciones anuales y las primas de repatriación se presentan ahora en el estado de la situación financiera;
- la situación financiera general y con respecto al efectivo siguió siendo adecuada para hacer frente a las necesidades en materia de gastos a corto plazo, tomando nota asimismo de que las prestaciones a que tienen derecho los empleados se abonarán mediante un sistema consistente en “pagar esas obligaciones a medida que se presentan”;
- quedan cuotas atrasadas por valor de 12,6 millones CAD, que se mantienen como por cobrar en su valor total, y que se presentan en los estados financieros con un valor descontado de 10,5 millones CAD, y se registran netas de las provisiones por cuentas de cobro dudoso, según se requiere en las IPSAS, y continúan constituyendo una limitación para la ejecución del programa;
- el Programa de cooperación técnica continuó funcionando con poco margen, pero los resultados mejoraron con respecto a 2009; y
- este es el tercer ejercicio en el que la información se presenta en dólares canadienses (CAD) y, al fluctuar considerablemente de un año a otro el tipo de cambio con el dólar estadounidense (USD), aún quedan ganancias y pérdidas importantes originadas en las transacciones relacionadas con la moneda.

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

Las organizaciones de las Naciones Unidas están aplicando estas normas internacionales de contabilidad para el período de 2008 a 2014. Entre los beneficios que aporta la adopción de las IPSAS se incluyen:

- más coherencia, facilidad para comparar y fiabilidad de los estados financieros;
- más transparencia con respecto a los activos y pasivos;
- información más completa acerca de los costos;
- oportunidad de mejorar la supervisión y los controles internos; y
- mejor calidad de la información financiera.

Con la adopción de las IPSAS en 2010, la OACI está obteniendo estos beneficios, además de otras ventajas. Al compararlas con las normas de contabilidad anteriores de las Naciones Unidas, las IPSAS están reconocidas por la comunidad internacional, comprenden más requisitos y son establecidas por un órgano independiente. Por consiguiente, los estados financieros auditados preparados según las IPSAS son más comparables a los de otras organizaciones del sector público y proporcionan una base para que aumente la confianza y el reconocimiento de las partes interesadas. La presentación de los activos y pasivos también es superior y su impacto se refleja mejor en los estados financieros. Por ejemplo, la adquisición de equipo y activos intangibles durante el año (por la suma de 0,5 millones CAD) se presenta ahora en el estado de la posición financiera en lugar de ser cargada a gastos y presentada en una nota. Además, el inventario de las publicaciones por la suma de 0,7 millones CAD, y las obligaciones de importancia para los beneficios de los empleados relacionadas con el seguro médico después de la separación del servicio, las vacaciones anuales y las primas de repatriación, por un total de 76,5 millones CAD al 31 de diciembre de 2010, se reconocen ahora en los estados financieros, lo cual contribuye al aumento de la transparencia de la información financiera.

El impacto de reconocer gastos cuando se consumen activos y se obtienen beneficios proporciona información más completa sobre los costos. Por ejemplo, los gastos se reconocerán únicamente cuando los activos sean vendidos o utilizados con respecto al inventario de las publicaciones y, por lo que respecta al equipo y los activos intangibles, sobre la base de la depreciación y amortización durante su vida útil. Además, el aumento o disminución de las obligaciones correspondientes a todos los beneficios de los empleados se reflejan ahora directamente en el estado de la situación financiera y la actuación financiera de la OACI, con lo cual se proporciona información más completa sobre los resultados financieros. La necesidad de obtener información financiera más completa, en particular sobre los activos y pasivos, ofrece una buena oportunidad de mejorar o revisar las prácticas de gestión y los controles internos. El impacto global de la adopción de las IPSAS es el mejoramiento de la calidad de la presentación de informes financieros, lo que constituye un elemento clave para la gestión apropiada de las operaciones de la OACI, teniendo debidamente en cuenta la economía, la eficiencia y la eficacia.

La adopción de las IPSAS es una parte de los esfuerzos en curso de las Naciones Unidas para alinear el sistema de las Naciones Unidas con las mejores prácticas reconocidas internacionalmente, a través de la aplicación de normas de contabilidad fiables e independientes sobre una base contable de acumulación.

Con la aplicación plena de los requisitos de las IPSAS en 2010, la OACI es una de las primeras organizaciones de las Naciones Unidas que ha enfrentado con éxito este desafío de suma importancia para todas las organizaciones de las Naciones Unidas.

Plan de actividades renovable

En un esfuerzo permanente por prepararse para las exigencias creadas por el mundo de la aviación en constante evolución, en 2010 la OACI propuso la

adopción de un " Plan de actividades renovable" para el próximo trienio. El Plan de actividades renovable otorga a la gestión de la OACI la flexibilidad necesaria para adaptarse a los cambios en el mundo de la aviación, manteniendo a la vez un horizonte de tres años para la OACI. En el marco del Plan de actividades renovable, en 2012 se omitiría del plan el primer año del trienio 2011-2013 (y se añadiría 2014). El plan incluirá actividades y proyectos financiados con el presupuesto regular o contribuciones voluntarias, y actividades que siguen sin financiación.

En 2010, la Dirección de navegación aérea ejecutó con éxito un proyecto piloto para introducir la versión 2 de la Red OACI de conocimientos compartidos (IKSN v.2). La IKSN es una herramienta de gestión de la información personalizable basada en SharePoint y diseñada para proporcionar a la Secretaría capacidades de gestión de proyectos, presentación de informes, inteligencia empresarial y colaboración.

Fondo de generación de ingresos auxiliares (ARGF)

El ARGF continúa creando nuevas oportunidades para generar ingresos y administrar sus gastos y, en consecuencia, sigue teniendo una buena actuación.

Además de la contribución de 4 386 000 CAD a la consignación de 2010, el ARGF aportó una contribución extrapresupuestaria de 530 000 CAD, de conformidad con el artículo 7.3 (c) del Reglamento financiero.

Para el trienio 2008-2009-2010, los ingresos del ARGF se elevaron a 45 000 000 CAD, los gastos a 42 337 000 CAD, y el superávit neto total a 2 663 000 CAD.

Evaluaciones y auditorías

En 2010, la Oficina de evaluación y auditoría (EAO) llevó a cabo auditorías internas de las prácticas de adquisiciones sobre el terreno, los servicios de interpretación, el sistema de planificación de recursos empresariales utilizado para el procesamiento de las transacciones financieras (Agresso), y un proyecto de cooperación técnica en Somalia. Se completó la evaluación del Programa de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP); un experto cedido por la Administración de Aviación Civil de Italia (ENAC) brindó asistencia en cuanto a la preparación de esta evaluación.

Se creó una base de datos para facilitar el seguimiento de las recomendaciones derivadas de las auditorías internas y las evaluaciones realizadas por la EAO, el Auditor externo y la Dependencia Común de Inspección (DCI).

Durante el año, se presentaron al Consejo informes de la DCI sobre el hospedaje de la tecnología de la información y las comunicaciones, el apoyo de las Naciones Unidas para África, y la gestión de sitios web, junto con los planes de acción propuestos por la Secretaría.

APÉNDICE 1. EL MUNDO DEL TRANSPORTE AÉREO EN 2010

De acuerdo con estadísticas preliminares de tráfico recopiladas por la OACI, los pasajeros-kilómetros efectuados a escala mundial por los servicios regulares en total (es decir, los servicios internacionales e interiores combinados) aumentaron en cerca del 8% (8,5% los servicios internacionales y 7,1% los interiores) con respecto a 2009, año en el que el tráfico se vio disminuido debido a la crisis financiera mundial. Las líneas aéreas de los 190 Estados miembros de la OACI transportaron cerca de 2,5 mil millones de pasajeros en 2010, es decir, un aumento de alrededor del 8,7% en comparación con 2009. Las estadísticas detalladas de transporte aéreo están disponibles en línea en www.icao.int/annualreports.

El aumento sustancial en el tráfico de pasajeros fue el reflejo de un crecimiento económico positivo en todo el mundo. IHS Global Insight, importante organización mundial de pronósticos económicos, ha estimado que el producto interno bruto (PIB) real mundial aumentó en un 3,9% en 2010.

El tráfico internacional de pasajeros creció 8,5% en 2010, gracias al fuerte repunte tanto en los viajes de negocios como vacacionales de larga distancia, particularmente en mercados emergentes, como el de los países BRIC (Brasil, Rusia, India y China), donde floreció el turismo hacia el exterior. El mayor incremento porcentual en el tráfico internacional se registró para las compañías aéreas de Oriente Medio, con 20,5% de crecimiento, seguidas de aquellas de la Región África (18,3%) y Asia/Pacífico (12,6%).

El tráfico internacional en los mercados de Europa, Latinoamérica y Norteamérica creció 7,7%, 6,6% y 6,6%, respectivamente. Las cifras de crecimiento relativamente bajas tanto de Europa como de Norteamérica se refieren a una base de tráfico más grande, por lo que, de todas formas, representan un aumento significativo en términos absolutos. Más aún, Europa se benefició con la capacidad de los transportistas económicos para ampliar sus mercados de punto a punto, en parte debido a la anterior expansión geográfica de la Unión Europea.

Además, la demanda de viajes por vía aérea se mantuvo fuerte y resistió a pesar del impacto de la erupción del volcán Eyjafjallajökull que cerró parcialmente el espacio aéreo europeo en la primavera, lo cual interrumpió los viajes de negocios y de placer y paralizó la entrega de carga aérea. A raíz de la nube de cenizas volcánicas, se calcula que se cancelaron más de 100 000 vuelos, incluyendo el 80% de los servicios aéreos del mercado intraeuropeo, en tanto que 9 millones de pasajeros se vieron afectados.

En cuanto a los servicios aéreos interiores, los mercados crecieron en total 7,1% en comparación con 2009. Las tasas de crecimiento de 2,4%, 7,7% y 7,6% en Norteamérica, Oriente Medio y África, respectivamente, se compensaron con las tasas de 12,8% en la Región Asia/Pacífico, 18,6% en Latinoamérica y 9,9% en Europa.

Los volúmenes de Asia/Pacífico resultaron favorecidos con un aumento de cerca del 17% en el mercado interior chino. En Norteamérica, que sigue siendo el mercado interior más grande del mundo, la desaceleración del crecimiento del tráfico borró la línea divisoria entre los modelos de los transportistas económicos y aquellos de las líneas aéreas tradicionales.

En general, el crecimiento impresionante del tráfico internacional y la solidez de los mercados internos de los países en desarrollo, sumado a un crecimiento económico más elevado que en las economías desarrolladas, crearon patrones de crecimiento diferentes y se observaron disparidades regionales.

La capacidad de las líneas aéreas del mundo, expresada en asientos-kilómetros disponibles, aumentó globalmente en un 6,1%. Aun cuando el crecimiento de la capacidad osciló entre 18,9% en Oriente Medio y 2,6% en Norteamérica, los coeficientes de carga mejoraron en 1%, como promedio.

El mejoramiento de los coeficientes de carga, junto con un crecimiento marginal en el número de salidas (4,9%) en relación con el aumento del tráfico, reflejó la gestión eficaz de la industria de las líneas aéreas, lo que ayudó a sostener el desarrollo del transporte aéreo, tanto desde el punto de vista económico y como del medio ambiente.

Con respecto a la carga aérea, simultáneamente con el repunte repentino del comercio mundial, las toneladas-kilómetros de carga efectuadas registraron un crecimiento del 19,8%, el incremento más elevado en tres décadas y una mejora impresionante en relación con 2009, año en el que las toneladas-kilómetros de carga disminuyeron en un 8,9%. La recuperación fue encabezada por los transportistas de la Región de Asia/Pacífico, donde el volumen de carga creció 23,6%, si bien todas las regiones registraron un crecimiento de dos dígitos.

Varias tendencias de la industria se reforzaron o se confirmaron como resultado de la última recesión. Se aceleró la fusión de transportistas aéreos, principalmente en el caso de las líneas aéreas de Estados Unidos y Europa, para que los explotadores puedan mantener la competitividad. Al mismo tiempo, los transportistas económicos continuaron su expansión, especialmente en Asia donde en la actualidad representan el 15% del mercado de pasajeros.

En Oriente Medio, las líneas aéreas aprovecharon la liberalización en curso para ofrecer un producto que promete excelente relación calidad-precio, con conexiones a los centros estratégicos de la región y aeronaves nuevas y eficientes que ofrecen atractivas configuraciones de asientos y servicios.

Basándose en cifras incompletas, la OACI pronostica ganancias de explotación del nivel de aproximadamente el 4% de los ingresos de explotación. (Los datos financieros completos correspondientes a 2010 no se habían notificado a la OACI en el momento de la redacción, debido a variaciones en la notificación del año fiscal).

Se prevé que el crecimiento de la economía mundial será superior al 3,5% anual en los próximos tres años; basándose en esto, la OACI pronostica que los pasajeros-kilómetros efectuados en todo el mundo aumentarán 5,3% en 2011 y 6,2% en 2012. Los precios del petróleo, por encima de 80 USD a finales de año y superiores al nivel medio de 2007, siguen siendo un obstáculo potencial para el crecimiento, aunque el problema puede atenuarse hasta cierto punto mediante la entrega de aeronaves nuevas y más eficientes en su rendimiento de combustible.

Con respecto a las aeronaves nuevas, los dos principales fabricantes de aeronaves del mundo hicieron más de 972 entregas durante el año 2010; aproximadamente el 40% de estas entregas está destinado a sustituir aeronaves que operan en los mercados maduros. Las nuevas aeronaves más eficientes en términos de consumo de combustible contribuirán a reducir la huella de carbono del sector de la aviación y reforzarán las iniciativas para abordar el cambio climático.

De acuerdo con un análisis de los datos de seguridad operacional a escala mundial que incluye las aeronaves de transporte aéreo comercial con una masa máxima certificada de despegue de más de 2 250 kilogramos, en 2010 hubo 135 accidentes de aviación (19 mortales) en servicios aéreos regulares, un aumento del 19,4% con respecto a 2009, año en el que se notificaron 113 accidentes. El número de pasajeros que perecieron en servicios aéreos regulares en todo el mundo ascendió a 767 en comparación con 610 en 2009, es decir, un incremento del 25,7%.

Aunque el número de accidentes aumentó en 2010 debido al crecimiento del tráfico mundial, el índice mundial de accidentes se mantuvo esencialmente sin cambio, con cerca de cuatro accidentes por millón de salidas regulares.

Los vuelos comerciales no regulares de pasajeros sufrieron 137 accidentes en 2010 (29 mortales), en comparación con 145 accidentes en el año anterior. El número de pasajeros que perecieron en operaciones comerciales no regulares disminuyó de 200, en 2009, a 154. Los índices de accidentes para las operaciones no regulares no pudieron calcularse debido a la ausencia de cifras de tráfico globales para dichos servicios.

Por lo que respecta a los actos de interferencia ilícita, durante el año se registraron 14 actos de interferencia ilícita. Los mismos incluyeron un intento de apoderamiento, un ataque a una instalación, un acto de sabotaje y otros once actos que abarcaron cuatro incidentes de tentativa de sabotaje. Dichos actos se incluyen en las estadísticas anuales para asistir en el análisis de las tendencias y la evolución de los acontecimientos (véase la Tabla 11 en el Adjunto de este Apéndice).

Para obtener datos de seguridad operacional más completos, puede consultarse la base de datos en línea: (<http://www2.icao.int/en/ism/istars>).

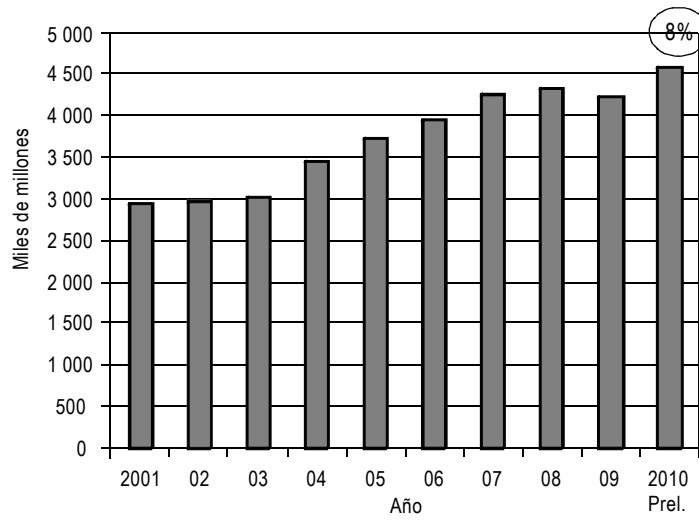


Figura 1. Tráfico regular
Total de pasajeros-kilómetros efectuados, 2001-2010

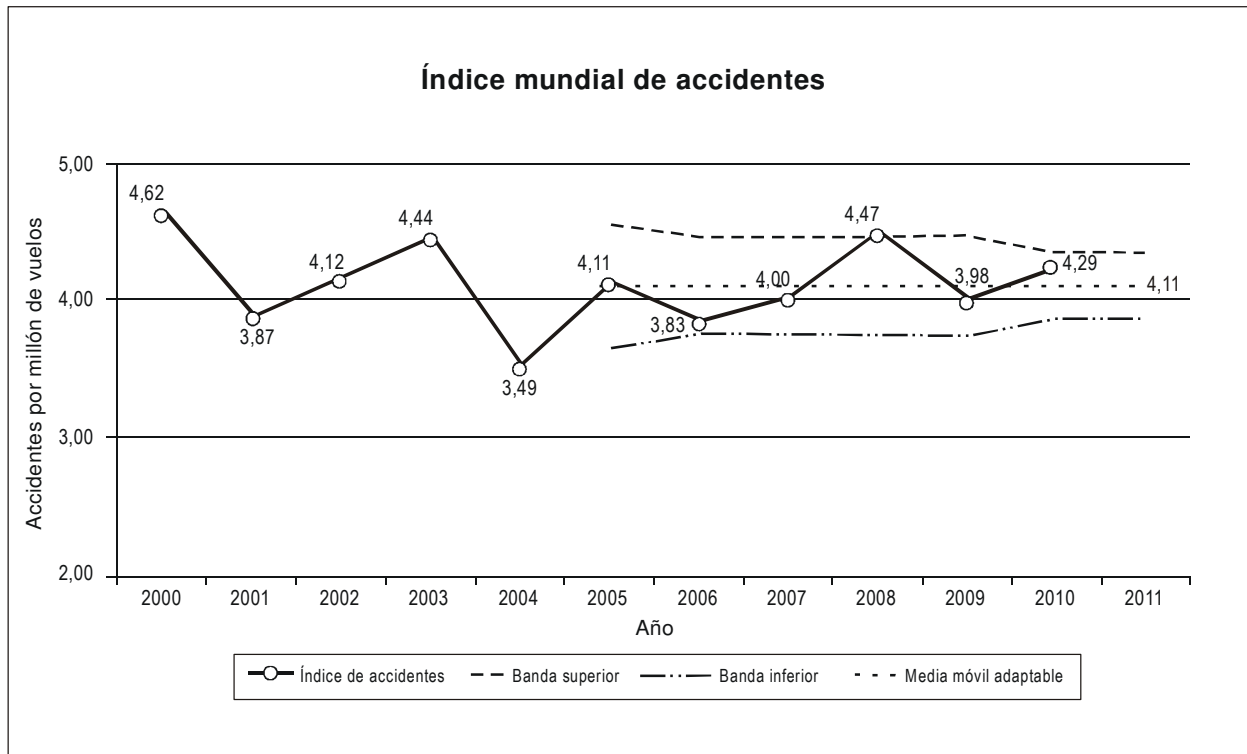


Figura 2. Índice mundial de accidentes y tendencia, 2000-2010
(accidentes por millón de salidas regulares)

ADJUNTO AL APÉNDICE 1

Nota general.— Los datos estadísticos correspondientes al año 2010 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, 2001–2010)

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 %
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	2 367	2,8	4 385 907	3,1	41,0	-2,4	157 755	-0,8	5 011	11,6	563 855	2,5
2009	2 358	-0,4	4 339 719	-1,1	40,7	-0,7	143 752	-8,9	4 738	-5,5	539 655	-4,3
2010	2 563	8,7	4 684 902	8,0	48,0	17,7	172 177	19,8	4 979	5,1	603 031	11,7

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

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



Tabla 2. Tráfico mundial de pago — internacional
(servicios regulares de las líneas aéreas de los Estados miembros de la OACI, 2001–2010)

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 %
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	3,8	2 682 761	4,1	25,2	-1,2	131 740	-0,9	3 390	6,6	381 341	2,3
2009	902	1,2	2 648 541	-1,3	24,7	-2,0	120 146	-8,8	3 371	-0,6	366 472	-3,9
2010	998	10,6	2 873 806	8,5	31,8	28,7	146 321	21,8	3 586	6,4	415 985	13,5

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 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, 2001–2010)

Año	Pasajeros-km (millones)	Asientos-km disponibles (millones)	Coficiente de carga de pasajeros %	Toneladas-km de carga (millones)	Toneladas-km de correo (millones)	Total toneladas-km efectuadas (millones)	Total toneladas-km disponibles (millones)	Coficiente de carga en peso %
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	4 385 908	5 788 437	76	157 755	5 011	563 865	896 594	63
2009	4 339 719	5 671 180	77	143 752	4 738	539 655	859 267	63
2010	4 684 902	6 025 765	78	172 177	4 979	603 031	906 866	66

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 — 2010

Por región estadística de la OACI de matrícula de la línea aérea	Kilómetros recorridos (millones)	Salidas de aeronaves (miles)	Pasajeros transportados (miles)	Pasajeros-kilómetros efectuados (millones)	Coefficiente de carga de pasajeros (%)	Toneladas-kilómetros efectuadas (millones)	Toneladas-kilómetros disponibles (millones)	Coefficiente de carga en peso (%)
Total de los servicios (internacionales e interiores) de las líneas aéreas de los Estados miembros de la OACI								
Europa	9 965	7 860	748 017	1 307 241	77	44 576	165 567	72
% del tráfico mundial	26,6	28,3	29,2	27,9		25,9	27,5	25,1
África	1 221	762	61 590	123 246	68	2 284	13 781	53
% del tráfico mundial	3,3	2,7	2,4	2,6		1,3	2,3	2,9
Oriente Medio	1 969	884	112 359	348 321	76	16 191	49 525	62
% del tráfico mundial	5,2	3,2	4,4	7,4		9,4	8,2	8,8
Asia y Pacífico	9 642	6 247	710 974	1 283 421	76	62 812	181 420	69
% del tráfico mundial	25,7	22,5	27,7	27,4		36,5	30,1	29,2
Norteamérica	12 711	10 047	769 275	1 411 714	84	40 864	169 000	63
% del tráfico mundial	33,9	36,2	30,0	30,1		23,7	28,0	29,6
Latinoamérica y Caribe	2 015	1 958	160 669	210 959	70	5 450	23 738	58
% del tráfico mundial	5,4	7,1	6,3	4,5		3,2	3,9	4,5
Total	37 523	27 759	2 562 884	4 684 902	78	172 177	603 031	66
Servicios internacionales de las líneas aéreas de los Estados miembros de la OACI								
Europa	8 327	5 201	521 165	1 140 551	78	40 849	149 274	69
% del tráfico mundial	41,1	56,7	52,2	39,7		27,9	35,9	33,4
África	1 028	447	38 882	109 228	68	2 512	12 869	52
% del tráfico mundial	5,1	4,9	3,9	3,8		1,7	3,1	3,9
Oriente Medio	1 794	641	87 779	320 235	76	16 592	47 790	63
% del tráfico mundial	8,9	7,0	8,8	11,1		11,3	11,5	12,4
Asia y Pacífico	5 027	1 365	199 173	735 365	76	55 859	123 846	67
% del tráfico mundial	24,8	14,9	20,0	25,6		38,2	29,8	28,7
Norteamérica	3 122	1 057	109 639	459 440	82	24 671	67 357	59
% del tráfico mundial	15,4	11,5	11,0	16,0		16,9	16,2	17,6
Latinoamérica y Caribe	954	460	41 364	108 987	71	5 839	14 849	58
% del tráfico mundial	4,7	5,0	4,1	3,8		4,0	3,6	4,0
Total	20 252	9 171	998 002	2 873 806	77	146 321	415 985	65

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 2010¹)

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 2010	2010	2009	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2010	2010	2009	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2010	2010	2009	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2010	2010	2009	Aumento o disminuc. (%)
Estados Unidos	1	156 286	147 819	6	1	59 641	54 372	10	1	1 299 874	1 256 996	3	1	394 281	372 738	6
China ²	2	53 302	42 155	26	6	18 871	12 618	50	2	400 610	334 762	20	10	73 488	55 348	33
Hong Kong RAE ³		16 189	16 966	-5		16 189	16 966	-5		85 811	89 019	-4		85 811	89 019	-4
Macao RAE ⁴		246	240	3		246	240	3		2 106	2 078	1		2 106	2 078	1
Alemania	3	29 518	26 796	10	2	28 489	25 818	10	4	202 047	202 681	0	3	191 037	192 489	-1
Emiratos Árabes Unidos	4	28 347	23 126	23	3	28 347	23 126	23	5	186 821	154 561	21	4	186 821	154 561	21
Reino Unido	5	23 650	23 453	1	4	23 053	22 785	1	3	229 649	230 644	0	2	221 953	222 319	0
República de Corea	6	21 175	16 166	31	5	20 724	15 696	32	13	91 759	83 459	10	9	87 121	78 470	11
Japón	7	20 401	18 170	12	9	14 470	12 665	14	7	138 079	127 859	8	11	72 212	66 575	8
Francia	8	19 543	19 150	2	7	17 837	17 370	3	6	154 761	154 407	0	5	136 493	135 601	1
Singapur	9	14 788	13 997	6	8	14 788	13 997	6	17	87 674	84 514	4	8	87 674	84 514	4
Países Bajos	10	13 845	12 500	11	10	13 845	12 500	11	16	87 696	84 575	4	7	87 696	84 575	4
Federación de Rusia	11	13 474	9 918	36	14	7 614	5 168	47	9	109 435	83 828	31	16	52 616	37 143	42
Canadá	12	13 144	11 904	10	12	8 017	6 942	15	8	115 793	107 371	8	12	68 167	60 979	12
Australia	13	11 388	11 652	-2	17	6 721	6 923	-3	12	96 579	100 515	-4	19	46 902	50 061	-6
India	14	10 578	8 944	18	20	5 990	5 086	18	11	99 692	85 788	16	18	49 885	43 773	14
Brasil	15	10 451	7 364	42	25	3 377	2 464	37	14	90 846	74 049	23	25	22 777	20 649	10
España	16	9 367	8 276	13	15	7 424	6 369	17	15	88 300	80 094	10	13	68 079	59 782	14
Irlanda	17	9 229	7 370	25	11	9 225	7 366	25	10	100 664	80 502	25	6	100 633	80 462	25
Tailandia	18	7 844	6 964	13	16	7 359	6 590	19	19	57 201	54 106	6	14	53 257	49 337	8
Qatar	19	7 723	5 621	37	13	7 723	5 621	37	20	52 733	40 408	31	15	52 733	40 408	31
Turquía	20	7 351	6 420	14	18	6 139	5 230	17	18	64 800	57 488	13	17	51 475	44 717	15
Malasia	21	7 140	6 207	15	19	6 137	5 251	17	21	51 564	45 532	13	20	40 719	35 020	16
Italia	22	5 645	5 151	10	23	4 383	4 187	5	22	50 446	43 951	15	23	37 341	34 084	10
Suiza	23	5 314	4 371	22	21	5 299	4 358	22	25	40 564	33 698	20	21	40 408	33 552	20
Luxemburgo	24	5 234	4 696	11	22	5 234	4 696	11	111	529	483	10	110	529	483	10
Escandinavia ⁵	25	4 761	4 303	11	24	4 150	3 729	11	24	43 748	41 449	6	22	37 387	35 447	5
Indonesia	26	4 370	3 836	14	45	1 329	1 097	21	23	46 974	37 675	25	38	12 660	9 443	34
Arabia Saudita	27	4 102	3 746	9	26	3 224	2 902	11	27	30 758	28 891	6	27	21 842	20 248	8
Sudáfrica	28	3 554	3 379	5	28	2 676	2 501	7	26	31 012	29 700	4	26	22 101	20 804	6
Filipinas	29	3 438	2 684	28	30	2 590	1 899	36	28	28 084	25 364	11	29	20 196	16 910	19
Chile	30	3 140	2 769	13	33	2 495	2 204	13	33	19 200	17 523	10	39	12 628	11 822	7
Colombia	31	3 097	2 499	24	32	2 495	1 977	26	42	14 760	13 983	6	44	9 596	9 005	7
Nueva Zelanda	32	3 083	3 249	-5	27	2 804	2 922	-4	30	25 512	25 358	1	28	21 809	21 736	0
Portugal	33	2 728	2 367	15	31	2 509	2 144	17	29	25 918	22 656	14	24	23 735	20 448	16
Israel	34	2 680	2 375	13	29	2 610	2 348	11	36	18 369	16 757	10	32	17 477	16 454	6
Finlandia	35	2 456	2 159	14	34	2 361	2 056	15	34	18 947	18 374	3	31	17 883	17 233	4
Austria	36	2 358	2 210	7	35	2 337	2 191	7	32	19 293	17 965	7	30	19 077	17 776	7
Viet Nam	37	2 344	1 797	30	42	1 439	1 065	35	31	21 095	16 531	28	37	12 721	9 530	33
México	38	2 306	2 404	-4	39	1 680	1 715	-2	35	18 546	20 831	-11	41	12 079	13 616	-11
Bélgica	39	2 221	1 843	21	36	2 221	1 843	21	48	8 609	7 079	22	47	8 609	7 079	22
Egipto	39	2 186	1 820	20	37	2 074	1 776	17	37	18 217	16 326	12	34	17 123	15 845	8
Bahrein	41	1 773	1 893	-6	38	1 773	1 893	-6	44	12 753	13 950	-9	36	12 753	13 949	-9
Irán (Rep. Islámica del)	42	1 683	1 373	23	49	943	635	49	39	16 322	14 487	13	51	7 770	6 333	23
Etiopía	43	1 671	1 478	13	40	1 653	1 460	13	45	10 875	9 746	12	42	10 681	9 562	12
Marruecos	44	1 652	1 501	10	41	1 614	1 471	10	38	17 557	15 797	11	33	17 141	15 474	11
Pakistán	45	1 554	1 515	3	44	1 374	1 331	3	43	14 326	13 779	4	40	12 581	12 047	4
Argentina	46	1 501	1 225	23	50	932	716	30	41	15 158	11 997	26	46	8 808	6 418	37
Hungría	47	1 421	1 204	18	43	1 421	1 204	18	40	15 512	13 115	18	35	15 512	13 115	18
Sri Lanka	48	1 180	988	19	46	1 180	988	19	47	9 338	7 750	20	45	9 338	7 750	20
Kuwait	49	1 003	1 004	0	47	1 003	1 004	0	52	7 886	7 962	-1	49	7 886	7 962	-1
Perú	50	992	909	9	53	762	646	18	50	8 458	8 765	-4	56	6 056	5 911	2
Kenya	51	986	987	0	48	967	965	0	51	8 257	7 925	4	48	8 026	7 695	4
Grecia	52	921	917	0	55	725	734	-1	49	8 563	8 900	-4	53	6 557	7 083	-7
Panamá	53	912	916	0	51	912	916	0	46	10 138	10 175	0	43	10 138	10 175	0
Jordania	54	877	747	17	52	875	746	17	53	7 805	6 734	16	50	7 789	6 721	16
Mauricio	55	762	668	14	54	756	663	14	56	6 320	5 605	13	55	6 257	5 551	13

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 2010	2010	2009	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2010	2010	2009	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2010	2010	2009	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2010	2010	2009	Aumento o disminuc. (%)
Polonia	56	736	700	5	56	715	681	5	54	7 710	7 169	8	52	7 453	6 939	7
Ucrania	57	707	588	20	57	659	536	23	55	6 980	5 880	19	54	6 454	5 311	22
Uzbekistán	58	657	507	29	58	627	482	30	58	5 567	4 775	17	59	5 249	4 505	17
Brunei Darussalam	59	603	454	33	59	603	454	33	59	5 260	3 885	35	58	5 260	3 885	35
República Checa	60	564	601	-6	60	562	598	-6	57	6 014	6 350	-5	57	5 994	6 324	-5
Omán	61	530	431	23	62	496	404	23	60	5 129	4 308	19	61	4 763	4 016	19
Bangladesh	62	521	623	-16	61	517	620	-17	62	4 905	4 953	-1	60	4 872	4 927	-1
Kazajstán	63	495	455	9	70	308	283	9	61	4 905	4 529	8	72	2 987	2 760	8
Fiji	64	428	368	17	63	424	363	17	66	3 855	3 230	19	64	3 802	3 182	19
Rumania	65	421	377	12	65	402	359	12	64	4 438	3 960	12	62	4 218	3 762	12
Argelia	66	406	365	11	68	347	299	16	63	4 554	4 033	13	65	3 762	3 302	14
Chipre	67	403	412	-2	64	403	412	-2	65	4 070	4 163	-2	63	4 070	4 163	-2
Islandia	68	398	424	-6	66	398	424	-6	72	3 180	3 445	-8	70	3 180	3 445	-8
Libano	69	377	366	3	67	377	366	3	71	3 182	3 075	3	69	3 182	3 075	3
Ecuador	70	340	476	-29	75	228	360	-37	74	2 837	4 248	-33	80	1 473	2 954	-50
Letonia	71	311	283	10	69	311	283	10	67	3 591	2 993	20	66	3 591	2 993	20
Jamahiriyá Árabe Libia	72	308	309	0	73	280	277	1	69	3 384	3 293	3	71	3 111	2 920	7
El Salvador	73	299	332	-10	71	299	331	-10	70	3 223	3 516	-8	68	3 219	3 511	-8
Túnez	74	295	330	-11	72	295	330	-11	68	3 510	3 252	8	67	3 510	3 252	8
Trinidad y Tabago	75	256	279	-8	73	241	255	-5	76	2 718	2 879	-6	74	2 675	2 828	-5
Venezuela	76	249	230	8	91	99	91	8	75	2 765	2 551	8	90	1 069	987	8
Malta	76	249	230	8	74	249	230	8	73	2 949	2 529	17	73	2 949	2 529	17
Yemen	78	237	218	9	76	228	210	9	78	2 448	2 258	8	76	2 357	2 175	8
Costa Rica	79	228	215	6	78	225	213	6	77	2 582	2 877	-10	75	2 555	2 854	-10
Tayikistán	80	205	189	8	80	192	182	6	80	2 166	2 005	8	78	2 084	1 928	8
Jamaica	81	202	206	-2	79	201	206	-2	79	2 187	2 241	-2	77	2 187	2 241	-2
Cuba	82	199	184	8	81	189	175	8	84	1 538	1 427	8	81	1 462	1 357	8
Nigeria	83	183	169	8	97	90	80	12	81	2 121	1 873	13	97	879	870	1
República Árabe Siria	84	162	132	23	82	159	129	23	87	1 468	1 415	4	82	1 437	1 385	4
Bolivia	85	153	132	16	90	106	95	12	83	1 570	1 519	3	91	1 050	1 021	3
Angola	86	147	126	16	84	137	119	15	100	760	680	12	101	671	605	11
Suriname	87	146	136	8	83	146	136	8	92	1 121	1 131	-1	87	1 121	1 131	-1
Myanmar	88	145	134	9	89	108	98	11	82	1 611	1 470	10	85	1 200	1 093	10
Namibia	89	139	171	-19	85	137	168	-18	85	1 498	1 668	-10	79	1 473	1 640	-10
Azerbaiján	90	136	122	12	86	135	110	23	89	1 428	1 274	12	84	1 416	1 148	23
Seychelles	91	134	182	-26	87	134	181	-26	88	1 431	1 452	-1	83	1 425	1 446	-1
Turkmenistán	92	132	185	-29	91	102	126	-19	86	1 475	1 955	-25	88	1 088	1 310	-17
Armenia	93	114	103	11	88	114	103	11	90	1 194	1 074	11	86	1 194	1 074	11
Papua Nueva Guinea	94	112	94	20	102	68	56	21	95	997	728	37	108	544	386	41
Madagascar	95	109	88	24	94	99	79	25	96	983	819	20	98	872	719	21
Bulgaria	96	104	115	-9	92	100	111	-10	91	1 126	1 248	-10	89	1 083	1 202	-10
Total de países mencionados (98) 6		601 419	538 201	12		414 536	365 157	14		4 668 771	4 324 648	8		2 859 370	2 635 036	9
Total de los demás países		1 611	1 455			1 449	1 315			16 131	15 070			14 436	13 505	
Total de los 190 países miembros de la OACI		603 031	539 655	12		415 985	366 472	14		4 684 902	4 339 719	8		2 873 806	2 648 541	9

1. La mayoría de los datos correspondientes a 2010 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 2010¹)

País o grupo de países	TONELADAS-KILÓMETROS DE CARGA EFECTUADAS (millones)							
	Total de los servicios (internacionales e interiores)				Servicios internacionales			
	Clasificación en 2010	2010	2009	Aumento o disminución (%)	Clasificación en 2010	2010	2009	Aumento o disminución (%)
Estados Unidos	1	39 149	35 084	12	1	23 252	19 937	17
China ²	2	17 194	11 976	44	3	12 170	7 575	61
RAE de Hong Kong ³		7 076	8 236	-14		7 076	8 236	-14
RAE de Macao ⁴		37	32	14		37	32	14
República de Corea	3	12 648	8 551	48	2	12 583	8 480	48
Emiratos Árabes Unidos	4	9 666	7 781	24	4	9 666	7 781	24
Alemania	5	8 906	6 871	30	5	8 901	6 863	30
Japón	6	8 303	7 018	18	6	7 372	6 171	19
Singapur	7	7 088	6 559	8	7	7 088	6 559	8
Reino Unido	8	6 108	5 864	4	8	6 107	5 862	4
Francia	9	5 343	4 894	9	9	5 282	4 818	10
Luxemburgo	10	5 178	4 652	11	10	5 178	4 652	11
Países Bajos	11	5 004	3 960	26	11	5 004	3 960	26
Federación de Rusia	12	3 532	2 306	53	13	2 946	1 953	51
Qatar	13	2 946	1 953	51	12	2 863	1 814	58
Tailandia	14	2 593	2 091	24	14	2 450	2 059	19
Malasia	15	2 441	2 064	18	15	2 406	2 031	18
Brasil	16	2 138	1 782	20	25	1 986	1 890	5
Australia	17	2 131	2 032	5	16	1 443	1 069	35
Canadá	18	1 764	1 347	31	17	1 422	996	43
India	19	1 654	1 235	34	21	1 348	1 129	19
Colombia	20	1 486	1 043	42	18	1 310	1 202	9
Chile	21	1 400	1 179	19	19	1 292	968	33
Arabia Saudita	22	1 325	1 138	16	23	1 272	1 012	26
Bélgica	23	1 310	1 202	9	20	1 251	1 072	17
España	24	1 286	1 002	28	24	1 196	930	29
Suiza	25	1 273	1 013	26	22	1 098	915	20
Turquía	26	1 037	729	42	26	1 016	710	43
Italia	27	991	889	11	27	988	886	12
Israel	28	848	688	23	28	848	688	23
Nueva Zelandia	29	841	770	9	29	841	770	9
Bahrein	30	768	577	33	30	768	577	33
Finlandia	31	729	485	50	31	729	484	51
Sudáfrica	32	727	682	7	32	697	631	11
Escandinavia ⁵	33	564	323	75	33	562	320	76
Indonesia	34	518	401	29	45	436	404	8
México	35	494	458	8	34	429	341	26
Austria	36	429	342	26	35	355	286	24
Viet Nam	37	428	311	37	39	329	279	18
Filipinas	38	402	296	36	41	321	254	27
Portugal	39	369	301	22	36	291	202	44
Sri Lanka	40	329	279	18	37	274	281	-2

País o grupo de países	TONELADAS-KILÓMETROS DE CARGA EFECTUADAS (millones)							
	Total de los servicios (internacionales e interiores)				Servicios internacionales			
	Clasificación en 2010	2010	2009	Aumento o disminución (%)	Clasificación en 2010	2010	2009	Aumento o disminución (%)
Etiopía	41	321	254	27	38	252	184	37
Pakistán	42	282	270	4	43	245	271	-10
Kuwait	43	274	281	-2	40	241	242	0
Kenya	44	245	272	-10	42	203	101	102
Perú	45	216	107	103	44	190	163	16
Egipto	46	188	177	6	46	187	176	6
Mauricio	47	179	153	18	47	179	152	18
Jordania	48	174	138	26	48	174	138	26
Uzbekistán	49	154	76	102	49	153	76	102
Argentina	50	149	148	1	51	145	110	33
Irlanda	51	145	110	33	50	136	136	0
Brunei Darussalam	52	129	103	26	52	129	103	26
Ecuador	53	104	103	0	53	96	96	0
Bangladesh	54	80	97	-18	54	79	97	-19
Islandia	55	78	86	-10	55	78	86	-10
Angola	55	78	64	22	56	77	63	22
Polonia	57	76	55	37	57	76	55	37
Irán (República Islámica del)	58	74	82	-10	59	69	52	33
Ucrania	59	70	53	32	58	63	71	-11
Marruecos	60	63	50	26	61	62	76	-18
Fiji	61	62	76	-18	60	60	49	22
Kazajstán	62	42	37	13	65	39	36	6
Líbano	62	39	36	6	62	37	38	-3
Chipre	64	37	38	-3	63	34	30	14
Grecia	65	34	31	9	64	32	28	13
Uganda	66	30	27	13	66	30	27	13
Cuba	66	30	27	12	77	28	26	10
Total de los países mencionados (68) ⁶		171 806	143 343	20		145 979	119 762	22
Total de los demás países		371	409			341	384	
Total de los 190 Estados miembros de la OACI		172 177	143 752	20		146 321	120 146	22

1. La mayoría de los datos correspondientes a 2010 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 7. Tráfico internacional no regular estimado de pasajeros de pago, 2001–2010

Categoría	Millones de pasajeros-kilómetros efectuados									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tráfico no regular ¹	272 790	244 930	240 720	266 590	262 560	245 105	241 730	223 360	197 690	210 475
Variación anual (%)	2,8	-10,2	-1,7	10,7	-1,5	-6,6	-1,4	-7,6	-11,5	6,5
Tráfico regular	1 726 580	1 736 070	1 738 510	2 015 070	2 199 940	2 374 810	2 576 130	2 682 761	2 648 541	2 873 806
Variación anual (%)	-3,6	0,5	0,1	15,9	9,2	7,9	8,5	4,1	-1,3	8,5
Tráfico total	1 999 370	1 981 000	1 979 230	2 281 660	2 462 500	2 619 915	2 817 860	2 906 121	2 846 231	3 084 281
Variación anual (%)	-2,7	-0,9	-0,1	15,3	7,9	6,4	7,6	3,1	-2,1	8,4
Tráfico no regular como porcentaje del total	13,6	12,4	12,2	11,7	10,7	9,4	8,6	7,7	6,9	6,8

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 2010

Clasificación núm.	Ciudad	Aeropuerto	Pasajeros embarcados y desembarcados			Movimientos de aeronaves		
			2010 (miles)	2009 (miles)	2010/2009 (%)	2010 (miles)	2009 (miles)	2010/2009 (%)
1	Atlanta, GA	Hartsfield-Jackson Atlanta International	89 332	88 032	1,5	950	970	-2,1
2	Beijing	Beijing Capital International	73 948	65 375	13,1	518	488	6,2
3	Chicago, IL	O'Hare International	67 027	64 398	4,1	883	828	6,7
4	Londres	Heathrow	65 882	66 037	-0,2	455	466	-2,4
5	Tokio	Haneda (Tokyo International)	64 069	61 934	3,4	342	336	1,8
6	Los Ángeles, CA	Los Angeles International	58 976	56 521	4,3	576	545	5,7
7	París	Charles de Gaulle	58 165	57 907	0,4	492	525	-6,3
8	Dallas/Fort Worth, TX	Dallas-Fort Worth International	56 820	56 030	1,4	651	639	1,9
9	Frankfurt	Frankfurt	52 945	50 891	4,0	456	456	0,0
10	Denver, CO	Denver International	52 211	50 167	4,1	636	612	3,9
11	Hong Kong	Hong Kong International	50 349	45 581	10,5	316	288	9,7
12	Madrid	Barajas	49 764	48 221	3,2	428	430	-0,5
13	Dubai	Dubai International	47 181	40 902	15,4	307	281	9,2
14	Nueva York, NY	John F. Kennedy International	46 487	45 915	1,2	397	415	-4,3
15	Amsterdam	Schiphol Amsterdam	45 217	43 570	3,8	397	402	-1,3
16	Jakarta	Jakarta Soekarno-Hatta International	43 981	37 144	18,4	309	273	13,2
17	Bangkok	Bangkok Suvarnabhumi International	42 785	40 500	5,6	270	258	4,7
18	Singapur	Changi	42 039	37 204	13,0	268	245	9,4
19	Guangzhou	Guangzhou Baiyun International	40 976	37 049	10,6	329	309	6,5
20	Shanghai	Shanghai Pudong International	40 579	31 921	27,1	332	288	15,3
21	Houston, TX	George Bush Intercontinental	40 477	40 007	1,2	531	538	-1,3
22	Las Vegas, NV	McCarran International	39 757	40 469	-1,8	506	511	-1,0
23	San Francisco, CA	San Francisco International	39 392	37 224	5,8	387	380	1,9
24	Phoenix, AZ	Sky Harbor International	38 552	37 825	1,9	449	457	-1,8
25	Charlotte, NC	Charlotte-Douglas International	38 254	34 537	10,8	529	509	3,9
Total			1 285 165	1 215 361	5,7	11 714	11 450	2,3

Los 25 aeropuertos más importantes en términos del total de pasajeros internacionales en 2010

Clasificación núm.	Ciudad	Aeropuerto	Pasajeros embarcados y desembarcados			Movimientos de aeronaves		
			2010 (miles)	2009 (miles)	2010/2009 (%)	2010 (miles)	2009 (miles)	2010/2009 (%)
1	Londres	Heathrow	61 041	60 782	0,4	402	408	-1,5
2	París	Charles de Gaulle	53 150	53 015	0,3	438	429	2,1
3	Hong Kong	Hong Kong International	50 349	45 581	10,5	307	279	10,0
4	Frankfurt	Frankfurt	46 414	44 609	4,0	388	388	0,0
5	Dubai	Dubai International	46 314	40 902	13,2	307	258	19,0
6	Amsterdam	Schiphol Amsterdam	45 215	43 567	3,8	389	391	-0,5
7	Singapur	Changi	42 039	37 204	13,0	264	240	10,0
8	Seúl	Incheon International	32 950	28 208	16,8	210	194	8,2
9	Bangkok	Bangkok Suvarnabhumi International	32 942	30 280	8,8	192	182	5,5
10	Tokio	Narita International	32 141	30 862	4,1	170	171	-0,6
11	Madrid	Barajas	31 051	29 388	5,7	245	238	2,9
12	Londres	Gatwick	27 870	28 721	-3,0	186	197	-5,6
13	Munich	Franz Josef Strauss	25 259	23 265	8,6	266	270	-1,5
14	Taipei	Taiwan Taoyuan International	25 114	21 617	16,2	156	138	13,0
15	Kuala Lumpur	Kuala Lumpur International	23 771	19 402	22,5	158	142	11,3
16	Roma	Fiumicino	23 281	21 096	10,4	190	178	6,7
17	Nueva York, NY	John F. Kennedy International	23 103	21 900	5,5	145	142	2,1
18	Zurich	Zurich	22 330	21 409	4,3	232	214	8,4
19	Estambul	Istanbul Ataturk International	20 343	18 396	10,6	179	170	5,3
20	Shanghai	Shanghai Pudong International	19 471	15 317	27,1	155	137	13,1
21	Toronto	Toronto Pearson International	19 204	16 548	16,1	240	216	11,1
22	Copenhague	Copenhagen	18 964	17 620	7,6	199	183	8,7
23	Viena	Vienna International	18 882	17 438	8,3	228	227	0,4
24	Antalya	Antalya International	18 319	15 211	20,4	112	97	15,5
25	Dublín	Dublin	18 045	19 862	-9,1	141	152	-7,2
		Total	777 562	722 200	7,7	5 899	5 641	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	
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	569 500	570 600	-1 100	-0,2	-26 100	-4,6	2 240
2009 ³	475 800	473 900	1 900	0,4	-4 600	-1,0	-1 580
2010 ³	546 500	524 800	21 700	4,0	15 800	2,9	-1 800

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. Datos preliminares. En 2009 y 2010 los resultados netos se han calculado provisionalmente y excluyen las partidas contables excepcionales.

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 2001–2010

Año	Turborreacción		Turbohélice		De motores de émbolo		Total todos los tipos de aeronaves
	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje	
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
2010	20 939	84,8	3 678	14,9	67	0,3	24 684

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
1990	36	20	12	1	0	1	2	145	137
1991	15	7	5	1	0	0	2	2	7
1992	10	6	2	1	0	0	1	123	10
1993	48	30	7	3	0	0	8	38	112
1994	43	22	5	4	0	2	10	57	51
1995	17	9	3	2	0	0	3	5	2
1996	22	3	12	4	0	0	3	159	134
1997	15	6	5	2	0	1	1	2	4
1998	17	11	2	1	0	0	3	1	41
1999	14	11	2	0	0	0	1	3	4
2000	30	12	8	1	0	0	9	50	58
2001 ²	24	7	2	7	4	1	3	3 217	3 525
2002	40	2	8	24	2	2	2	14	186
2003	35	3	5	10	0	5	12	77	20
2004	16	1	4	2	2	4	3	8	91
2005	6	2	0	2	0	0	2	60	3
2006	17	1	3	4	0	1	8 ³	27	2
2007	22	4	2	2	3	0	11	33	18
2008	23	1	6	3	0	0	13 ³	31	11
2009	23	5	3	1	0	0	14 ³	4	3
2010	14	0	1	1	0	1	11 ³	13	6

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

APÉNDICE 2. PROYECTOS DE COOPERACIÓN TÉCNICA

LISTA 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, consistía en mejorar la capacidad del Ministerio de Transporte y Aviación Civil (MTAC) 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 MTAC al final del período de transición previsto en el proyecto. Este último, iniciado en diciembre de 2007, se finalizó en diciembre de 2010.

Logros del proyecto

Combinando la orientación y la documentación proporcionadas por expertos de la OACI con servicios indispensables conformes con las normas internacionales proporcionados por personal OPAS, este proyecto permitió que el MTAC siguiera recibiendo asistencia para la transferencia del Aeropuerto de Kabul del control militar al control civil. En el marco del mismo, se proporcionó asistencia técnica en materia de servicios de información aeronáutica, comunicación, navegación y vigilancia, operaciones de aeródromo, tecnología de la información, aspectos técnicos, meteorología, salvamento y extinción de incendios, control de tránsito aéreo y aptitud lingüística en inglés. Se adquirieron simuladores ATC y un sistema NOTAM. Ocho pronosticadores meteorológicos afganos recibieron instrucción avanzada y en el puesto de trabajo. Se finalizó un manual sobre operaciones de aeródromo, procedimientos de emergencia y sistemas de gestión de la seguridad operacional. El personal de la OACI proporcionó orientación y apoyo al aeropuerto, al ministerio y a otros interesados en numerosas disciplinas, acelerando así el desarrollo de este importante centro aeroportuario del país.

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 (MTAC). Este proyecto, iniciado en septiembre de 2008, ha sido prolongado hasta febrero de 2011.

Logros del proyecto

El proyecto siguió asistiendo al MTAC para sus actividades de vigilancia e inspección de operaciones de vuelo, incluidos explotadores de líneas aéreas y organizaciones de mantenimiento. El ministerio creó una Junta de seguridad operacional para restablecer su capacidad de vigilancia. El equipo conjunto OACI OPAS/Afganistán sometió a inspección transportistas nacionales y mejoró, al mismo tiempo, el departamento de seguridad de vuelo del ministerio.

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 (AGAC) para el suministro de servicios aeronáuticos seguros, eficientes y rentables; mantener al día a la AGAC respecto de los cambios que se producen en el entorno de la aviación civil; preparar a la AGAC para la introducción de nuevas tecnologías; y ayudarla a sustituir los expertos extranjeros por expertos nacionales mediante la instrucción profesional del personal nacional cualificado. Este proyecto, iniciado en julio de 1997, ha sido prolongado hasta junio de 2011.

Logros del proyecto

Proporcionaron asistencia 27 funcionarios OPAS para elaborar normas y procedimientos apropiados, así como un programa a largo plazo para los servicios de seguridad operacional de la aviación civil. Se proporcionaron los servicios de asesoramiento necesarios a la AGAC y otras partes sauditas interesadas. Se efectuaron inspecciones globales de nuevas aeronaves de las Líneas aéreas sauditas y de Saudi Royal Flights; también fueron objeto de inspecciones los transportistas aéreos y explotadores de servicios aéreos, así como la vigilancia de la seguridad operacional en los talleres de reparación autorizados por la AGAC. El personal de esta última recibió cursos de perfeccionamiento sobre comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), así como sobre radar y temas ajenos al radar e

instrucción con simuladores. Se proporcionó asesoramiento para establecer y aplicar un Programa de perfeccionamiento de carreras profesionales para la futura capacitación del personal de los servicios de salvamento y extinción de incendios. Se aplicó un importante programa de reemplazo de vehículos y equipo de extinción de incendios cuyo ciclo es de cinco años, habiéndose entregado, inspeccionado e introducido en servicio el 70% del material. Se proporcionó asesoramiento técnico para el proyecto dinámico acelerado de perfeccionamiento de los aeródromos interiores, el desarrollo e inauguración del Aeropuerto Príncipe Abdulmajeed Bin Abdulaziz y la preparación de un proyecto de planificación estratégica de aeródromos.

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, consistía en modernizar los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) que proporcionan la infraestructura para la navegación aérea nacional y regional. Este proyecto, iniciado en septiembre de 2004, se finalizó en 2010.

Logros del proyecto

Se llevó a cabo la gestión de más de 300 consultores locales. Se elaboró un plan para la transferencia de estos últimos como nuevo personal técnico y administrativo a la Administración Nacional de Aviación Civil. Se tomaron las medidas necesarias para implantar sistemas CNS/ATM en apoyo de los servicios de navegación aérea por rutas oceánicas entre la Argentina y Sudáfrica. Se finalizó la instalación de equipo meteorológico y se proporcionó asistencia técnica para el mantenimiento de los radares en Ezeiza y Córdoba.

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, incluida la transferencia de todas las misiones y tareas realizadas por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina. El proyecto, iniciado en septiembre de 2007, ha sido prolongado hasta diciembre de 2011.

Logros del proyecto

Como resultado del examen de los actuales procedimientos operacionales de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), se propusieron manuales, recomendaciones y un plan de acción para incrementar la capacidad de reglamentación de la ANAC. Se asistió al gobierno para establecer y aplicar el programa de seguridad operacional del Estado y el programa de gestión de la seguridad operacional.

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

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de la Argentina, consiste en proporcionar servicios de búsqueda y salvamento (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 julio de 2009 con una duración prevista de tres años.

Logros del proyecto

Continuó la reparación y modificación de las aeronaves actuales. Se adquirieron accesorios de aeronave, servicios de mantenimiento y repuestos para aeronaves, así como ayudas para la navegación.

BOLIVIA**Desarrollo de la aviación nacional*****Objetivo del proyecto***

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

Logros del proyecto

Prosiguió la implantación de un sistema de gestión de la calidad basado en la norma ISO 9001. Se mantuvieron los Reglamentos aeronáuticos de Bolivia de conformidad con los Anexos de la OACI. Con la asistencia de expertos internacionales de la OACI, la Dependencia de auditoría interna formuló recomendaciones para mejorar la gestión de la DGAC.

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, iniciado en 2005, ha sido prolongado hasta 2011.

Logros del proyecto

La OACI amplió por un año más, como asistencia operacional (OPAS), el nombramiento del Director de seguridad de vuelo. Se finalizó el plan general de aviación civil. Se elaboró un conjunto de reglamentos para aplicar sistemas de certificación de aeródromos y de gestión de la seguridad operacional en Botswana. Se preparó una guía de certificación de aeropuertos para uso de la autoridad de certificación y los explotadores de aeropuertos. Se llevaron a cabo visitas previas a la certificación a cuatro aeropuertos. Se organizó una sesión de instrucción para inspectores de aeródromos a fin de familiarizarlos con la utilización de la mencionada guía.

BRASIL**Cualificación profesional e investigación en aviación civil*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno del Brasil, consistía en 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, se finalizó en 2010.

Logros del proyecto

Mediante este proyecto, el personal de ANAC participó en reuniones y conferencias. Se llevaron a cabo actividades de instrucción sobre seguridad operacional, reglamentación de la aviación y transporte aéreo, riesgo de fatiga y otros temas conexos. Además, se dictó un curso sobre el sistema de actuación del control de vuelo. Se prestó apoyo para la elaboración de reglamentos de aviación civil de conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, con la participación de dos consultores internacionales. Se adquirieron sistemas de conferencias vídeo para facilitar el aprendizaje a distancia, el intercambio de información y el establecimiento de un enlace con la Delegación del Brasil en la OACI.

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 miembros de la OACI y el envío de cartas de otorgamiento de becas y cartas de rechazo. El proyecto, iniciado en 2009, ha sido prolongado hasta diciembre de 2011.

Logros del proyecto

Se seleccionó a 63 participantes procedentes de 21 países en desarrollo para instrucción en gestión de la seguridad operacional de la aviación civil, control básico de aproximación radar, supervisión de operaciones de transporte aéreo o navegación y electrónica aeronáutica, en el Instituto de gestión de la aviación civil de China o la Universidad de aviación civil de China.

Asistencia a la Administración de Aeropuertos de China (RAE de Macao)**Objetivo del proyecto**

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

Logros del proyecto

Se ofreció instrucción técnica. Se instalaron y fueron objeto de pruebas un sistema de operaciones todo tiempo, bases de datos de avisos a los aviadores (NOTAM), un sistema de comunicación vocal, sistemas de reemplazo de muy altas frecuencias (VHF) y control de tránsito aéreo (ATC). Se inició la instalación de un nuevo radar secundario de vigilancia de monoimpulso (MSSR), un radar de movimiento en la superficie (SMR), un radiofaro omnidireccional Doppler de muy altas frecuencias (DVOR)/equipo radiotelemétrico (DME), un sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) y equipo de telemetría.

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

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

Logros del proyecto

Se amplió el plan general y se dictó un curso sobre sistemas de gestión de la seguridad operacional a funcionarios de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC).

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, consistía 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, se finalizó en diciembre de 2010.

Logros del proyecto

Se encargó a una empresa el estudio del traslado del Aeropuerto Juan Santa María.

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), consistía en fortalecer las autoridades aeronáuticas. El proyecto, iniciado en marzo de 2008, se finalizó en diciembre de 2010.

Logros del proyecto

Prosiguieron las actividades para enmendar la Ley General de Aviación Civil y reorganizar la estructura del organismo de reglamentación y del proveedor de servicios, según lo recomendado por el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). Unos expertos de la OACI siguieron la preparación de un proyecto de la nueva ley sobre aviación.

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

El objetivo de este proyecto, financiado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), consiste en adquirir equipo para reforzar las autoridades aeronáuticas. Este proyecto, iniciado en abril de 2007, ha sido prolongado hasta diciembre de 2010.

Logros del proyecto

Se adquirieron un vehículo barredor de pistas, luces de pista para la aproximación, sistemas de control de comunicaciones orales (VCCS), repuestos para radar, pasarelas de embarque de pasajeros y dos vehículos con equipo para transportar pasajeros con incapacidad física.

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

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

Logros del proyecto

Se llevó a cabo una visita a Cuba para determinar los requisitos técnicos y financieros del proyecto, incluidos el mantenimiento del Aeropuerto internacional José Martí (AIJM), la ampliación de la plataforma y la construcción de una calle de rodaje para el aeropuerto de Santa Clara, la adquisición de túneles de embarque para AIJM, así como un radar primario de vigilancia y, por último, torres de control de aeródromo para los aeropuertos de Holguín y Cayo Largo. Se redactaron luego especificaciones técnicas y se determinaron posibles soluciones de financiación. Se abrió una licitación y se evaluaron las ofertas.

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 de los Estados Unidos 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. Este proyecto, iniciado en abril de 2009, ha sido prolongado hasta 2010.

Logros del proyecto

Los inspectores de la OACI presentaron su renuncia y no han sido reemplazados, por lo que ninguna actividad se realizó en 2010 en el marco de este proyecto.

DOMINICA**Estudio aeronáutico para mejorar el Aeropuerto Melville Hall****Objetivo del proyecto**

El objetivo de este proyecto, financiado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), consiste en asistir a esta última para realizar un estudio aeronáutico sobre el Aeropuerto Melville Hall, objeto de mejoras. Este proyecto, iniciado en febrero de 2010, se finalizó en octubre del mismo año.

Logros del proyecto

Un experto en procedimientos para los servicios de navegación aérea — operaciones de aeronaves (PANS-OPS) y otro en aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres (AGA), llevaron a cabo visitas para finalizar el estudio aeronáutico sobre el Aeropuerto Melville Hall que había sido objeto de mejoras.

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; modernizar el sistema de gestión del tránsito aéreo; asesorar al gobierno en el establecimiento de una concesión para la explotación de los aeropuertos de Guayaquil y Quito, tanto actuales como nuevos; modificar la estructura 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, iniciado en 1998, ha sido prolongado hasta diciembre de 2011.

Logros del proyecto

Se firmó un contrato relativo a un terminal de muy pequeña abertura (VSAT) y se coordinaron la importación y entrega de todo el equipo conexo. Con la asistencia de expertos de la OACI y representantes del contratista, se finalizaron todos los estudios del emplazamiento y todos los documentos sobre las pruebas de recepción *in situ*. Los mencionados expertos y representantes verificaron todos los procedimientos y elaboraron planes de instrucción. El personal de la DGAC recibió instrucción en Singapur.

EGIPTO**Asistencia para la renovación del edificio terminal 2 del Aeropuerto internacional de El Cairo****Objetivo del proyecto**

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Egipto, consistía en examinar los planes de diseño y la documentación para la renovación y ampliación del edificio terminal en el Aeropuerto internacional de El Cairo,

determinar el cumplimiento de los reglamentos nacionales y asegurarse de que las tareas se llevaban a cabo de conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. El proyecto, iniciado en 2010, se finalizó.

Logros del proyecto

Dos asesores de la OACI prestaron la asistencia necesaria al personal nacional del proyecto en Egipto. El proyecto alcanzó sus objetivos y se presentó a las autoridades del país el informe sobre el proyecto de terminal.

FILIPINAS

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

Objetivo del proyecto

Este proyecto, financiado por la Administración de Aviación Civil de Filipinas (CAAP), tiene por objeto reforzar la seguridad operacional de la aviación ampliando la capacidad de la CAAP en materia de vigilancia de la seguridad operacional mediante reglamentos y procedimientos actualizados; aumentar el número de inspectores y supervisores capacitados y cualificados; y reforzar la autoridad y autonomía orgánica para lograr una vigilancia efectiva de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos, las organizaciones de mantenimiento de aeronaves, los aeródromos y los servicios de tránsito aéreo. El proyecto también tiene como objetivo el reforzamiento de los reglamentos y procedimientos de seguridad operacional y la aplicación de los principios del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI. Este proyecto, iniciado en mayo de 2008, ha sido prolongado hasta junio de 2011.

Logros del proyecto

El equipo de proyecto de la OACI analizó los resultados de la auditoría del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) realizada en 2009. Se aumentó así el número de personal de asistencia operacional (OPAS) en operaciones de vuelo y aeronavegabilidad y se contrató a nuevos funcionarios nacionales en las esferas de aeronavegabilidad y vigilancia de organizaciones de instrucción reconocidas. Una vez concluida la fase de instrucción inicial, se encargó al personal que realizara auditorías de certificación bajo la supervisión de los expertos OPAS. El proyecto permitió seguir manteniendo un personal cualificado y de experiencia en la sección de inspectores de operaciones de vuelo mediante la contratación de pilotos inspectores jubilados. Se proporcionó asistencia a la CAAP para que pudiese satisfacer los requisitos, en materia de seguridad operacional, de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y el Comité sobre seguridad operacional de la Unión Europea, que prohibían a todos los

explotadores filipinos sobrevolar el territorio europeo. Se prepararon numerosas enmiendas de reglamentos de aviación civil, así como cambios en manuales, procedimientos y formularios. El equipo preparó y presentó un plan de acción para eliminar los problemas significativos de seguridad operacional, determinados por la OACI, y recuperar la Categoría I ante la FAA. Los miembros del equipo asesoraron al personal principal de la nueva administración de la CAAP sobre los aspectos esenciales de la operación de recertificación de explotadores internacionales y nacionales y de organizaciones de instrucción y mantenimiento de conformidad con las nuevas normas. Se prepararon y presentaron calendarios de vigilancia y continuó la instrucción del personal de la CAAP.

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

Objetivo del proyecto

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

Logros del proyecto

A raíz de las negociaciones que tuvieron lugar en la Sede de la OACI, se otorgó, en abril de 2010, el contrato a la empresa seleccionada tras la licitación. Se realizó una prueba de aceptación en la fábrica y se entregó el primer equipo a las Filipinas, donde empezaron las operaciones de excavación.

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, ha sido prolongado hasta 2011.

Logros del proyecto

Se logró una significativa mejora en la realización de las funciones de certificación y vigilancia. Continuó la implantación y aplicación efectiva de un conjunto básico de procedimientos para las diversas actividades de vigilancia relacionadas con otorgamiento de licencias al personal, aeronavegabilidad y operaciones de vuelo. Se certificó a un nuevo explotador. El personal del caso demostró sus conocimientos en materia de enfoque basado en procedimientos. Los inspectores del proyecto de la OACI o los inspectores nacionales principales establecieron y entregaron un programa oficial de capacitación de inspectores, incluida la instrucción en el puesto de trabajo. Se contrató a cinco inspectores de otorgamiento de licencias al personal y operaciones de vuelo y siete inspectores de aeronavegabilidad, todos los cuales recibieron instrucción apropiada. La OACI examinó la ley constitutiva de la ANAC y se formularon observaciones para que el Gobierno de Gabón la enmendara.

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

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Guatemala, consiste en asistir en la planificación y modernización de las instalaciones y servicios en los aeropuertos interiores de Cobán, Esquipulas, Huehuetenango, Puerto Barrios, Quetzaltenango y Retalhuleu de conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS) internacionales aplicables. Este proyecto, iniciado en 2005, ha sido prolongado hasta diciembre de 2011.

Logros del proyecto

Debido a la reorientación de las prioridades gubernamentales, las actividades de implantación fueron muy limitadas en 2009 y sólo consistieron en el diseño del edificio terminal del aeropuerto de Puerto Barrios. Se prolongaron los contratos del personal para concluir la labor pendiente.

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

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Guinea Ecuatorial, consiste en establecer una Administración de Aviación Civil autónoma, con el nivel apropiado de dotación y competencia para la realización de sus funciones

de vigilancia de la seguridad operacional en materia de operaciones de aeronaves y aeronavegabilidad y para el otorgamiento de licencias al personal de aeronaves y operaciones de vuelo. Inicialmente financiado en virtud de un arreglo de compartición de costos entre el gobierno y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), este proyecto, iniciado en 2004, ha sido prolongado hasta 2011.

Logros del proyecto

Se renovaron los contratos del coordinador de proyectos y experto en operaciones de vuelo y del experto en aeronavegabilidad y se contrató a cuatro profesionales nacionales. Se elaboraron, de conformidad con los requisitos de la OACI, un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional y un mecanismo de control y supervisión.

HAITÍ

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

Objetivo del proyecto

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

Logros del proyecto

El gobierno firmó una Carta de acuerdo relativa a la creación de un Comité directivo de aviación civil, cuyos principios fueron aprobados por los miembros de la Comisión interina de reconstrucción de Haití reunida en Washington en agosto de 2010. Se prepararon las atribuciones y se presentaron al gobierno

para una misión de evaluación que establecería los requisitos técnicos para obtener un subsidio de emergencia del Banco Mundial destinado a reparar dos radiofaros omnidireccionales de muy alta frecuencia (VHF), mejorar los sistemas VHF, renovar el pavimento, reemplazar el sistema de iluminación de aproximación y capacitar a controladores de tránsito aéreo.

INDIA

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 de este proyecto, financiado por Airports Authority of India, consistía 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 debía establecerse una base para que el Gobierno de la India pudiese tomar una decisión respecto a la construcción de un segundo aeropuerto para el área metropolitana de Chennai. El proyecto, iniciado en 2009, se finalizó en diciembre de 2010.

Logros del proyecto

A raíz de la aprobación del proyecto por AAI basándose en la estrategia operacional propuesta, la OACI se encargó de la licitación y el examen de las ofertas para el estudio y formuló recomendaciones a AAI. El contrato se otorgó al participante seleccionado, que presentó el informe final del proyecto a la OACI para finalización y presentación a AAI en diciembre de 2010.

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, consistía en proporcionar al gobierno un estudio sobre la conversión de la actual Dirección General de Aviación Civil en Administración de Aviación Civil autónoma, que funcionaría de conformidad con las políticas de la OACI sobre administraciones de aviación civil autónomas. El proyecto, iniciado en octubre de 2009, se finalizó en febrero de 2010.

Logros del proyecto

Se entregó al gobierno un informe relativo al estudio solicitado y recomendaciones conexas, así como un proyecto de ley constitutiva de la CAA de la

India. El informe se presentó oralmente al Ministerio de Aviación Civil del Gobierno de la India, lo que dio lugar a la decisión de aplicar las correspondientes recomendaciones.

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, consistía 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, iniciado en noviembre de 2009, se finalizó.

Logros del proyecto

Se entregó al Gobierno de la India el informe solicitado, que contenía mejoras y recomendaciones. La DGAC lo utilizó como base para las medidas tomadas para intensificar la vigilancia de la seguridad operacional en los aeródromos.

Reforzamiento de la capacidad de vigilancia de la seguridad de vuelo

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de la India, consistía en proporcionar asistencia a esta última para la mejora sistémica de su capacidad de vigilancia de la seguridad de vuelo y el cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI y los requisitos nacionales. El proyecto, iniciado en abril de 2010, se finalizó en diciembre del mismo año.

Logros del proyecto

Un experto en seguridad de vuelo y coordinador de proyecto, un experto en operaciones de vuelo y un experto en aeronavegabilidad llevaron a cabo evaluaciones y formularon recomendaciones para mejorar la eficacia, actuación y capacidad de la organización y del personal existente para desempeñar sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, teniendo en cuenta los resultados de la auditoría del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). Esto abarcó revisión de la legislación sobre aviación civil, evaluación de la estructura orgánica, análisis de la realización de

tareas y la capacidad del personal, inspecciones de la industria e instrucción en el puesto de trabajo, redacción y producción de reglamentos y textos de orientación y cursos de instrucción práctica para inspectores nacionales. Se presentó a la DGAC un informe sobre las principales actividades del proyecto.

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

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de la India, consiste en proporcionar asistencia a esta última para el establecimiento y el desempeño eficaz de una Dirección de servicios de navegación aérea (ANS) en sus funciones y responsabilidades de reglamentación de ANS y vigilancia de la seguridad operacional y la aplicación del plan de medidas correctivas para abordar las observaciones y recomendaciones de la auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, realizada por la OACI. El proyecto se inició en octubre de 2010 con una duración prevista de 12 meses.

Logros del proyecto

El coordinador del proyecto y jefe de equipo y el experto en meteorología presentaron el plan de trabajo inicial para el proyecto a fin de obtener observaciones al respecto y su aprobación. Se adhirieron al equipo del proyecto, en el transcurso del año, expertos en comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), búsqueda y salvamento (SAR), y sistemas de información aeronáutica (AIS).

Desarrollo y modernización del Aeropuerto internacional Indira Gandhi de Nueva Delhi

Objetivo del proyecto

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

Logros del proyecto

Un experto en pronósticos de tráfico aéreo presentó un estudio sobre el pronóstico de tráfico aéreo del área económica de Nueva Delhi.

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

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

Logros del proyecto

Un equipo de expertos técnicos de la OACI examinó el plan general para NMIA a fin de determinar el cumplimiento de los SARPS y presentó un informe con conclusiones y recomendaciones para una planificación más amplia de este aeropuerto totalmente nuevo.

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

El objetivo de este proyecto, financiado por Airports Authority of India (AAI), consiste en asistir en la administración del programa de instrucción para participantes procedentes de países en desarrollo seleccionados por el National Institute of Aviation Management and Research (NIAMAR), llamado ahora India Aviation Academy (IAA), en Nueva Delhi. Dicha asistencia abarca la difusión de la información correspondiente a los Estados miembros de la OACI y la expedición de cartas de otorgamiento de becas y cartas de rechazo. Este proyecto, iniciado en octubre de 2008, sigue aplicándose.

Logros del proyecto

La OACI inició la contratación de un experto en gestión comercial de aeropuertos y otro en seguridad de aeropuertos para apoyar a NIAMAR en la elaboración de dos cursos que se dictan en su instituto de instrucción.

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, aumentar el número de inspectores debidamente cualificados en materia de vigilancia de la seguridad operacional, actualizar la legislación, reglamentos y procedimientos y mejorar la aplicación y el 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 2009 con una duración prevista de tres años.

Logros del proyecto

Se capacitó a 10 nuevos inspectores de seguridad operacional en la cabina y se dictaron cursos a unos 240 funcionarios sobre una variedad de temas relacionados con la seguridad operacional. Una veintena de funcionarios recibieron instrucción en el puesto de trabajo. Se actualizaron reglamentos sobre seguridad operacional de la aviación civil, instrucciones para el personal, listas de verificación y reglamentos conexos de la DGAC para satisfacer los requisitos del Anexo 6. Se examinaron las instrucciones para el personal relativas al desarrollo de recursos humanos y se recomendaron las revisiones necesarias. Se examinó documentación relativa a aspectos de seguridad operacional con énfasis en vigilancia, medidas correctivas e instrucción. Se finalizaron el plan de medidas correctivas de la DGAC, correspondiente al Programa OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), y la misión de coordinación validada de la OACI. El personal del proyecto asistió a la DGAC en los preparativos para la reunión del Comité de Seguridad Aérea de la Unión Europea (UE) y llevó a cabo la coordinación necesaria con la UE en relación con la seguridad operacional. El coordinador del proyecto acompañó al Director General a la reunión del mencionado Comité, lo que permitió que se pusiese fin a la prohibición de sobrevolar el territorio europeo que se había impuesto a dos líneas aéreas indonesias.

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

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

implantación eficaz del Plan de acción estratégico de aviación civil de la DGAC, lo que proporciona una hoja de ruta para aumentar la capacidad de Indonesia en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación, a un nivel que corresponda a los requisitos nacionales e internacionales. El proyecto se inició en 2009 con una duración prevista de tres años.

Logros del proyecto

El CATT elaboró un plan de gestión de programas para perfeccionar la capacidad de la DGAC en materia de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación. Se elaboró y aprobó el plan nacional de seguridad operacional de la aviación. Está en curso la implantación del sistema de gestión de la seguridad operacional para todos los proveedores de servicios de aviación. Se elaboró un programa nacional de seguridad de la aviación civil. Se puso fin en junio de 2010 a la prohibición que la Unión Europea (UE) había impuesto a dos líneas aéreas indonesias.

JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA

Consultor en comunicaciones y ayudas para la navegación

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de la Jamahiriya Árabe Libia, consistía en determinar si los sistemas existentes de comunicaciones y ayudas para la navegación eran apropiados en varios aeropuertos para satisfacer las necesidades del país a fin de cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Se finalizó este proyecto, que se había iniciado en 2010.

Logros del proyecto

Un consultor examinó el sistema de ayudas para la navegación en varios aeropuertos, con la participación de funcionarios gubernamentales; el informe final se presentó a la Administración de Aviación Civil de la Jamahiriya Árabe Libia.

MÉXICO

Curso sobre certificación de aeropuertos

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de México, consiste en ayudar a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) proporcionando al personal aeroportuario instrucción 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, se aplazó hasta nueva orden.

Logros del proyecto

Concluyó la selección de expertos instructores. Tras haberse coordinado entre las autoridades mexicanas y la OACI el apoyo logístico relacionado con las instalaciones necesarias, el curso se aplazó hasta 2011 debido a la falta de financiación por parte de la DGAC.

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 (DAC) 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, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Se contrató a un experto en derecho aeronáutico internacional para implantar el Código de aviación civil de Namibia, así como a un equipo de controladores de tránsito aéreo para proporcionar instrucción a todo el personal ATC nacional. Se perfeccionó el marco de reglamentación del Estado; se contrató a personal de seguridad operacional y seguridad de la aviación, que recibió instrucción apropiada; por último, se intensificó la capacidad de la DCA para que pudiese satisfacer sus obligaciones en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

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

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

Logros del proyecto

El experto en TRAINAIR de la OACI inició la implantación de la metodología TRAINAIR en la Academia de aviación civil.

Vigilancia de los servicios de tránsito aéreo (ATS) y sistema de aproximación y aterrizaje en el Aeropuerto internacional Tribhuvan — Etapa I***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Administración de Aviación Civil de Nepal (CAAN), consistía en asistir a esta última en la determinación y preparación de documentación de adquisición y actividades de licitación en relación con el sistema de vigilancia de Nepal y el sistema de aproximación y aterrizaje para el Aeropuerto internacional Tribhuvan de Katmandú. El proyecto, iniciado en julio de 2010, ya se finalizó.

Logros del proyecto

Prestaron asistencia a la CAAN un experto en vigilancia y jefe de equipo y un experto en gestión del tránsito aéreo. Se presentaron a la CAAN un informe que abarcaba el estudio solicitado, así como documentación y recomendaciones conexas.

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), consistía en determinar la ubicación y construcción de dos 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, se finalizó en 2010.

Logros del proyecto

El plan general se finalizó y presentó al gobierno.

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, ha sido prolongado hasta 2010.

Logros del proyecto

Expertos y personal de asistencia operacional (OPAS) contribuyeron a la mejora de las funciones de vigilancia mediante auditorías e inspecciones de la creciente flota de los explotadores omaníes. Se dotó a la Sección de otorgamiento de licencias y al 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.

Consultor en legislación aeronáutica

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Omán, consistía en revisar la legislación del país. Este proyecto, iniciado en 2010, ya se finalizó.

Logros del proyecto

Un consultor internacional revisó la ley de aviación y otros elementos básicos de la legislación aeronáutica vigentes, asesoró y asistió a los funcionarios nacionales para enmendar la legislación aeronáutica básica con miras a establecer una organización estatal de aviación civil con funciones y responsabilidades claramente definidas. Se enmendaron las versiones en idiomas árabe e inglés de la Ley de aviación y se presentaron al gobierno para que las aprobara.

PAKISTÁN

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

Objetivo del proyecto

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

Logros del proyecto

La OACI preparó especificaciones técnicas para un sistema completo de radar primario y secundario. Se organizó una licitación para tres DVOR/DME y dos ILS/DME y se envió luego a la Administración de Aviación Civil de Pakistán (PCAA) una evaluación técnica de las ofertas recibidas. Una delegación de la PCAA participó en las negociaciones relativas a los contratos con los proveedores seleccionados.

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

Los objetivos de este proyecto, financiado por el Aeropuerto internacional de Tocumen, consistían en ayudar al Gobierno de Panamá en la modernización de las instalaciones aeroportuarias, incluida la gestión de proyectos para ampliar el aeropuerto y la adquisición del equipo necesario para su funcionamiento, así como asegurar que las operaciones aeroportuarias se lleven a cabo de conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Este proyecto, iniciado en 2003, se finalizó en diciembre de 2010.

Logros del proyecto

Recibieron instrucción sobre procedimientos aeroportuarios 39 funcionarios de Tocumen. Se construyó un andén en la parte norte y el equipo fue objeto de licitación. Se emprendieron obras de ingeniería civil para edificios terminales de pasajeros y carga, construcción de hangares, plataformas, zonas de estacionamiento, calles de rodaje, muros contra el ruido y vallas de perímetro. Se amplió el contrato de servicios de mantenimiento, que abarcaba puertas de embarque, cintas de transporte de equipaje y la adquisición de repuestos para el equipo. Se concertaron varios contratos para la adquisición de sistemas y equipo aeroportuarios.

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 instaló un radar secundario de vigilancia en Modo S con los correspondientes sistemas de comunicaciones para la transferencia de datos. Se llevaron a cabo el mantenimiento y la actualización de dos torres de control. Se concertaron varios contratos para la adquisición e instalación de sistemas y equipo

aeroportuarios. Se realizó la modernización tecnológica de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas y de los servicios de información aeronáutica (AFTN/COM/AIS). Se establecieron los reglamentos aeronáuticos de Panamá para la vigilancia de la seguridad operacional, así como la instrucción y la creación de capacidad para los inspectores y el personal técnico encargado de estas actividades. Se creó una Oficina de garantía de la calidad.

PERÚ

Modernización de la gestión del tránsito aéreo

Objetivo del proyecto

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

Logros del proyecto

Se prepararon los emplazamientos para la instalación de ocho radares y la red de comunicaciones de terminales de muy pequeña abertura (VSAT) por todo el país y se construyó un nuevo edificio para el centro de control de área (ACC). Finalizó la fase inicial de instrucción para el personal encargado de la operación y mantenimiento de equipo y sistemas.

Modernización de los sistemas de navegación aérea

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno del Perú, consiste en asistir a la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC S.A.), para la adquisición de un sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) integrado de Categoría III B con equipo radiotelemétrico (DME) en emplazamiento común; un sistema automatizado de observación meteorológica (AWOS) con alcance visual en la pista (RVR), así como el perfeccionamiento del sistema de iluminación del Aeropuerto internacional de Lima, que pasa a la Categoría III B, incluida la instrucción del personal técnico. Este proyecto se inició en octubre de 2010 y finalizó en enero de 2011.

Logros del proyecto

Se adquirió un sistema ILS integrado de Categoría III B y se otorgó un contrato a la empresa seleccionada a raíz de la licitación.

Fortalecimiento institucional de la DGAC — Fase II**Objetivo del proyecto**

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno del Perú, consistía en fortalecer la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) para que elabore normas técnicas y alcance eficacia profesional en las esferas 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 y finalizó en 2010.

Logros del proyecto

El personal técnico de la DGAC recibió instrucción técnica en diversas esferas aeronáuticas. Se contrató a 135 profesionales y a cinco consultores nacionales.

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 consiste en proporcionar conocimientos técnicos de ingeniería de aeródromos y desempeñar el papel de representante de la CAA ante los contratistas y consultores. Este proyecto, iniciado en 2003, ha sido prolongado hasta junio de 2011.

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. Finalizó la mayoría de las obras de ingeniería civil para el aeródromo.

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 Administración de seguridad operacional de la aviación civil y al Centro de instrucción de aviación civil de Corea para la gestión de un programa de instrucción para participantes procedentes de países en desarrollo seleccionados por el mencionado Centro. Dicha asistencia abarca la difusión de la información correspondiente a los Estados miembros de la OACI y la expedición de cartas de otorgamiento de becas y cartas de rechazo. Este proyecto, iniciado en julio de 2007, ha sido prolongado hasta diciembre de 2011.

Logros del proyecto

La OACI otorgó 159 becas a participantes procedentes de 57 países en desarrollo para recibir instrucción en el Centro de instrucción de aviación civil de Corea y la Academia de aviación de la Corporación del Aeropuerto internacional de Incheon (IIAC).

REPÚBLICA DOMINICANA**Programa TRAINAIR para el Instituto Dominicano de Aviación Civil*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), consistía 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. Este proyecto, iniciado en abril de 2009, se finalizó en 2010.

Logros del proyecto

Los preparadores de cursos TRAINAIR cualificados siguieron aplicando la metodología TRAINAIR para elaborar conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN). El IDAC invitó a la delegación de la Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (ACSA) al Simposio sobre la próxima generación de profesionales de la aviación en el sector aeronáutico. Además, se formuló un proyecto para ofrecer becas internacionales a funcionarios en disciplinas de la aviación civil que no existen en el país. El IDAC obtuvo la aprobación de la OACI para el CMDN 133/195 — Servicios de tránsito aéreo/Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ATS/ARO).

SANTA LUCÍA**Acuerdo de servicios administrativos*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), consistía en obtener asistencia técnica de la OACI para fortalecer las autoridades aeronáuticas. Finalizó este proyecto iniciado en febrero de 2010.

Logros del proyecto

Se realizaron dos misiones para orientar a las autoridades de Santa Lucía en relación con el estudio sobre desarrollo de una estación nacional de generación eléctrica y la utilización de aviones empresariales en el Aeropuerto George F.L. Charles.

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 países en desarrollo seleccionados por la Academia de aviación de Singapur. La asistencia abarca la distribución de información conexas a los Estados miembros de la OACI y la expedición de cartas de otorgamiento de becas y cartas de rechazo. El proyecto, iniciado en 2009, ha sido prolongado hasta 2011.

Logros del proyecto

Se seleccionó a 74 participantes procedentes de 33 países en desarrollo para participar en 11 cursos sobre diversas disciplinas: técnicas y gestión de investigación de accidentes de aviación; derecho aeronáutico internacional; conceptos y aplicaciones; gestión e investigación de la seguridad operacional en los servicios de tránsito aéreo (ATS); gestión de crisis en relación con la seguridad de la aviación; gestión de la aviación civil; comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM); vigilancia dependiente automática–radiodifusión (ADS-B) y navegación basada en la performance (PBN); gestión de emergencias; programa estatal de seguridad operacional; inspectores de vigilancia de la seguridad operacional en mantenimiento, ingeniería y operaciones de vuelo.

Revisión del programa de gestión de la fauna

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Changi Airport Group, consiste en asistir a este último para evaluar el peligro aviario, proporcionarle instrucción encaminada a establecer un programa eficaz de control de la fauna en el Aeropuerto internacional de Changi y elaborar un plan de gestión de la fauna con su programa de implantación. Este proyecto se inició en noviembre de 2010 con una duración prevista de nueve meses.

Logros del proyecto

Un experto de la OACI llevó a cabo una evaluación del peligro aviario para establecer un programa eficaz de control de la fauna en el Aeropuerto internacional de Changi, lo que permitió producir un plan de gestión de la fauna con su programa de implantación.

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 había comenzado en 1996 y se había prolongado al principio hasta 2006. Dada la inestabilidad persistente y la falta de un gobierno nacional funcional, ha sido prolongado nuevamente hasta 2011.

Logros del proyecto

Prosiguió este proyecto que permitió 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. 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 para vuelos sobre el espacio aéreo de Somalia desde la oficina del proyecto situada en Nairobi. También continuó proporcionando servicios de información de vuelo de aeródromo (AFIS), servicios de salvamento y extinción de incendios y de maniobras en tierra en los aeropuertos de Hargeysa, Berbera y Bosasso. El proyecto permite la operación de la estación AEROCOM en el aeropuerto de Garowe y una oficina de notificación AIS en el de Hargeysa. Respecto al desarrollo de recursos humanos, el proyecto ofreció cuatro becas a nacionales somalíes, tres para instrucción integrada sobre gestión de la seguridad operacional durante dos semanas en el Centro de instrucción de aviación civil de Etiopía y una para un diploma en gestión de la aviación en Singapur. La autoridad encargada de la aviación civil siguió apoyando a las autoridades locales, al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y otros organismos de las Naciones Unidas mediante asesoramiento técnico y tareas limitadas de evaluación de aeropuertos. A este respecto, se efectuaron evaluaciones en el nuevo aeropuerto de Garowe, actualmente en operación. El proyecto permitió también contribuir financieramente a la finalización de la pista de este último y a la construcción de una valla de seguridad para el aeropuerto de Hargeysa. Actualmente, en el marco del proyecto, se está supervisando una extensión de 1 800 m de la pista en Hargeysa. Progresó la labor del plan de ampliación del sistema de red VSAT en África nororiental para abarcar una red interior que permita operaciones de muy alta frecuencia (VHF) de alcance ampliado, vigilancia dependiente automática–radiodifusión/contrato (ADS-B/C) en Somalia e introducir comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC) en el espacio aéreo somalí.

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., consistía en mejorar y ampliar la capacidad del Centro de instrucción en aviación civil (CATC) de Sri Lanka mediante la introducción de la metodología TRAINAIR de la OACI. Este proyecto, iniciado en 2006 ya se finalizó.

Logros del proyecto

La Oficina central TRAINAIR de la OACI siguió proporcionando asistencia y orientación hasta la finalización de este proyecto. Se ofrecieron becas a funcionarios del CATC para que asistieran a cursos TRAINAIR.

TAILANDIA**Programa OACI/Tailandia de instrucción para países en desarrollo*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Centro de instrucción en aviación civil (CATC) de Tailandia, consiste en ayudar en la administración del programa de instrucción para participantes procedentes de países en desarrollo, seleccionados por el instituto de instrucción. La asistencia abarca la distribución de información conexas a los Estados miembros de la OACI y la expedición de cartas de otorgamiento de becas y de cartas de rechazo. Este proyecto, iniciado en 2009, sigue su curso.

Logros del proyecto

Se seleccionó a 180 participantes procedentes de 37 países en desarrollo para que asistieran a cursos sobre aptitud lingüística en inglés para la aviación, examinador-evaluador, gestión de mercancías peligrosas, gestión de la seguridad de la aviación, factores humanos para personal operacional, sistema de gestión de la seguridad operacional y meteorología para personal aeronáutico.

Planes generales revisados para los Aeropuertos internacionales de Suvarnabhumi y Don Mueang***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la empresa pública Aeropuertos de Tailandia Ltda (AOT), consiste en asistir a esta última en el mecanismo global de toma de decisiones respecto al futuro papel a largo plazo de Don Mueang y la política de uno o dos aeropuertos para Bangkok. Este proyecto se añadirá a los resultados del estudio sobre operaciones con dos aeropuertos para el área metropolitana de Bangkok que concluyó en 2010. Esta fase del proyecto, iniciada en abril de 2010, ha sido prolongada hasta marzo de 2011.

Logros del proyecto

Con la asistencia de un coordinador de proyectos de la OACI, se organizó una licitación para un subcontrato de preparación de un estudio sobre un aeropuerto único para Bangkok y se otorgó el contrato correspondiente a la empresa que había presentado la mejor oferta.

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

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

Logros del proyecto

Se contrató a siete profesionales nacionales para apoyar la implantación del programa de vigilancia de la seguridad operacional. El personal local recibió instrucción sobre diversos temas de aviación como la instrucción periódica sobre simuladores para inspectores, el transporte de mercancías peligrosas, la inspección de aeródromos y la seguridad de la aviación. Se organizó una licitación para la adquisición de sistemas radar y de comunicaciones de muy altas frecuencias (VHF).

VENEZUELA**Reforzamiento de recursos humanos*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Venezuela, consistía 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 centraba en elaborar e implantar medidas correctivas a corto y mediano plazo y normalizar e implantar procedimientos eficientes y eficaces a largo plazo para satisfacer los requisitos del INAC en materia de recursos humanos. Este proyecto, iniciado en 2006, se finalizó en marzo de 2010.

Logros del proyecto

Se autorizó la ampliación de los contratos de los coordinadores internacionales hasta finales de 2010. Se organizó para el INAC instrucción sobre auditoría de la seguridad operacional.

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, iniciado en 2004, ha sido prolongado hasta 2011.

Logros del proyecto

Prosiguió la instalación de equipo de comunicaciones, navegación y vigilancia.

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

El objetivo de este proyecto, financiado por el Fondo central para la acción contra la gripe (CFIA), de las Naciones Unidas, 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 participantes y sus administraciones (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 las normas y métodos recomendados (SARPS) pertinentes de la OACI y la directrices de los Anexos 6, 9, 11 y 14 y los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* [PANS-ATM (Doc 4444)], relativas a la planificación de contingencia respecto a las emergencias de sanidad pública y la prevención de la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos. Este proyecto, iniciado en marzo de 2008, ha sido prolongado hasta 2011.

Logros del proyecto

Se nombró a dos coordinadores en las Oficinas regionales de Nairobi y Dakar con miras a intensificar la cooperación entre los Estados y los coordinadores regionales en África. Además, se nombró a un coordinador regional para los Estados africanos de habla francesa. Se organizó un seminario a fin de proporcionar a los Estados los instrumentos necesarios para elaborar planes y procedimientos para afrontar las emergencias en materia de sanidad que afecten al sector de aviación. Asistieron a la primera Reunión mundial CAPSCA de equipos regionales de medicina aeronáutica (Singapur, octubre de 2010) los coordinadores regionales y coordinadores de CAPSCA-África. Se creó un sitio web para CAPSCA a fin de facilitar el intercambio de información y documentos entre los diversos proyectos CAPSCA y otras organizaciones asociadas.

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 Grupo del Acuerdo de Banjul (BAG) (Cabo Verde, Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria y Sierra Leona) con la contribución financiera y en especie del Banco Africano de Desarrollo, Airbus, la compañía Boeing, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de Francia, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, el Organismo de cooperación de Francia, el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS) y el Ministerio de Transporte de Canadá, consistían en reforzar la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo mediante el establecimiento de un núcleo regional de inspectores de seguridad operacional altamente cualificados para actividades de certificación, supervisión continua, auditoría e instrucción; elaborar legislación, reglamentos y procedimientos de certificación y vigilancia armonizados para la aviación; y proporcionar asistencia a los Estados en la realización de las actividades necesarias de vigilancia de la seguridad operacional, 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, iniciado en 2005, concluyó en 2010.

Logros del proyecto

El Comité directivo estableció las prioridades del proyecto para los seis meses restantes antes de su conclusión. Se finalizó la documentación, incluidos los reglamentos especiales del Grupo del Acuerdo de Banjul. Los manuales relativos a procedimientos y orientación fueron revisados por el Grupo de trabajo sobre seguridad de vuelo, de COSCAP-BAG, y aprobados por el Comité directivo. Con objeto de facilitar la transición a la Organización de vigilancia de la seguridad operacional del BAG (BAGASOO), el asesor técnico principal de COSCAP-BAG describió en detalle al nuevo Director ejecutivo las actividades del proyecto desde su comienzo.

Asistencia para el establecimiento de la Organización de vigilancia de la seguridad operacional del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO)

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por los Estados miembros del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAG) (Cabo Verde, Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria y Sierra Leona) con la contribución financiera y en especie del Banco Africano de Desarrollo, la compañía Boeing, la Agencia Europea de Seguridad Aérea

(AESA), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS), consiste en asistir a los Estados miembros del Grupo del Acuerdo de Banjul para establecer la Organización de vigilancia de la seguridad operacional del BAG (BAGASOO) que tiene por misión intensificar la seguridad operacional y la eficiencia del transporte aéreo en la subregión. La BAGASOO, que institucionalizó el proyecto COSCAP-BAG que concluyó en julio de 2010, había sido creada bajo los auspicios del BAG en virtud del Acuerdo del BAG firmado por los ministros de los Estados miembros del BAG encargados de la aviación civil. El proyecto se inició en julio de 2010 con una duración inicial de un año.

Logros del proyecto

Se contrató al Director Ejecutivo de la BAGASOO, así como a seis profesionales y ocho funcionarios y se establecieron las infraestructuras administrativas necesarias. Se prepararon el Manual de políticas y procedimientos, las Reglas del personal, las Reglas financieras y la Política de instrucción de la BAGASOO, que se presentaron a la Junta directiva para su aprobación. Se están elaborando bases de datos sobre la instrucción y las actividades de los inspectores nacionales de los Estados miembros, así como la situación de las instalaciones y servicios aeronáuticos a fin de facilitar la determinación de los aspectos prioritarios para asistencia técnica.

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 contribución financiera y en especie del Banco Africano de Desarrollo, Airbus, la compañía Boeing, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de Francia, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, el Organismo de cooperación de Francia, el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS) y el Ministerio de Transporte de Canadá, consisten en 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 y certificación 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

Las prioridades del proyecto COSCAP-CEMAC en 2010 se establecieron en la 5ª reunión del Comité directivo. Se elaboró el proyecto final de la legislación básica de la CEMAC. Se produjo un proyecto de un conjunto de reglamentos técnicos comunes relacionados con los Anexos 1, 6 y 8 de la OACI. Con la asistencia de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), se proporcionó instrucción sobre evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras (SAFA) a inspectores de aviación civil de la región CEMAC, incluidos los inspectores regionales COSCAP. Se inició el establecimiento de un programa SAFA para la CEMAC. COSCAP participó o realizó misiones de asistencia o análisis de deficiencias en el Congo, Gabón, Guinea Ecuatorial y Santo Tomé y Príncipe. Se concertó un Memorando de acuerdo entre los Estados miembros de la CEMAC y el Programa de ejecución integral AFI de la OACI relativo al suministro de asistencia para crear una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional.

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), con contribución financiera y en especie de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS), consiste en establecer una organización de cooperación regional semipermanente o permanente como Organización de seguridad operacional de la aviación de la SADC para que realice, según corresponda, todas o parte de las funciones de certificación y vigilancia en nombre de los Estados miembros de la SADC y establecer un centro de recursos de instrucción en esas áreas. El proyecto, iniciado en abril de 2008, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

En lo que atañe a la armonización de la reglamentación, el Comité directivo de COSCAP-SADC aprobó el modelo de Ley sobre seguridad operacional de la aviación y los reglamentos genéricos de la SADC relacionados con los Anexos 1, 6, 7 y 8 de la OACI. Los Estados están incorporando las disposiciones de los

mencionados reglamentos en sus reglamentos nacionales o reemplazando estos últimos por completo. Se elaboraron numerosos procedimientos técnicos genéricos que aplicarán los inspectores de operaciones de vuelo y aeronavegabilidad. Recibieron instrucción oficiosa 10 alumnos durante el año sobre temas que abarcan la orientación de proyectos, la armonización de la reglamentación y los procedimientos, los artículos pertinentes del Convenio de Chicago y sus Anexos y los reglamentos genéricos. Se inició el mecanismo de selección de un inspector de operaciones de vuelo y otro de aeronavegabilidad para COSCAP. Dado que el proyecto se está acercando a su conclusión, se creó un Grupo de trabajo sobre institucionalización para facilitar, en cooperación con el Programa de ejecución integral AFI (ACIP) de la OACI, la transición de COSCAP-SADC a la Organización de vigilancia de la seguridad operacional en África meridional (SASOO).

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

Objetivo del proyecto

Los objetivos de este proyecto, financiado por los Estados miembros de la UEMAO (Benin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinea-Bissau, Malí, Níger, Senegal y Togo), Mauritania, con contribución financiera y en especie del Banco Africano de Desarrollo (BAD), la compañía Boeing, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), el Organismo de cooperación de Francia y el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS), consisten en intensificar la seguridad operacional del transporte aéreo, aumentar los conocimientos técnicos y las cualificaciones de los inspectores nacionales 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, iniciado en 2004, ha sido prolongado hasta 2011.

Logros del proyecto

Se añadieron al personal, para reforzarlo, un inspector de operaciones de vuelo y otro de certificación y seguridad operacional de aeródromos. Se actualizó un conjunto de proyectos de reglamentos técnicos comunes que abarcaban los Anexos 1, 6, 7 y 8 de la OACI y se presentó a la Comisión de la UEMAO para introducirlo en el mecanismo de adopción. Se organizaron un seminario sobre programas estatales de seguridad operacional e instrucción sobre el sistema de gestión de la seguridad operacional, destinados al personal de aviación civil y de explotadores de servicios aéreos. En el marco del proyecto se realizaron cuatro misiones de asistencia a Estados de la UEMAO para implantar la legislación

básica de esta última, así como sus reglamentos técnicos o los planes de medidas correctivas de dichos Estados a raíz de la auditoría del Programa universal OACI de vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). A solicitud de la Administración de Aviación Civil de Malí, los inspectores de COSCAP participaron en la preparación de manuales de orientación y procedimientos para inspectores en materia de otorgamiento de licencias al personal, operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, aeródromos y servicios de navegación aérea en el marco del proyecto regional de seguridad operacional y seguridad de la aviación para África occidental y central patrocinado por el Banco Mundial. El personal del proyecto e inspectores nacionales asistieron a seminarios técnicos, seminarios prácticos y cursos organizados por el Plan de ejecución integral AFI (ACIP) de la OACI y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA). Se concertó un Memorando de acuerdo entre Estados miembros de la UEMAO y ACIP relativo al suministro de asistencia para la creación de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional.

Desarrollo cooperativo de servicios meteorológicos aeronáuticos en la Región WACAF — Proyecto piloto (Proyecto piloto CODEVMET-WACAF)

Objetivo del proyecto

Los objetivos del proyecto piloto CODEVMET para un programa continuo de desarrollo cooperativo de servicios meteorológicos aeronáuticos (AeroMet) en la Región WACAF, financiado por los Estados participantes (Cabo Verde, Gambia, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Nigeria, República Democrática del Congo, Santo Tomé y Príncipe y Sierra Leona), consisten en crear un sistema destinado a permitir que los proveedores de servicios AeroMet en los Estados miembros cumplan las normas de seguridad operacional de la aviación internacional y aumentar la capacidad de la autoridad de reglamentación de los Estados para vigilar la seguridad operacional de los servicios AeroMet adoptando un enfoque sistémico. El proyecto se inició en septiembre de 2010 con una duración prevista de dos años.

Logros del proyecto

Se preparó una propuesta de proyecto que abarcaba las recomendaciones del proyecto CODEVMET — Fase I a fin de implantar el proyecto piloto CODEVMET dentro de un marco institucional basado en la experiencia de la OACI en la ejecución de programas cooperativos regionales semejantes en el mundo entero. La propuesta de proyecto fue aprobada por los Estados participantes en la primera reunión del Comité directivo.

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 CLAC. Este proyecto tuvo su origen en los nuevos arreglos de trabajo concertados entre el Presidente del Consejo de la OACI y el Presidente de la CLAC el 21 de diciembre de 2005, teniendo en cuenta la autonomía de la organización regional en materia de gestión y finanzas. Dichos arreglos entraron en vigor el 1 de enero de 2007. El proyecto, iniciado en enero de 2007, ha sido prolongado hasta diciembre de 2011.

Logros del proyecto

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

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, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Este proyecto regional siguió ocupándose debidamente de la red REDDIG y administrando el segmento de satélite proporcionando a todos los Estados miembros una red eficaz y fiable para los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas dentro de la región con las normas más elevadas de calidad. Se llevaron a cabo 22 operaciones relacionadas con aspectos logísticos, incluido el envío de repuestos para reemplazar piezas defectuosas, la coordinación de

reparaciones y la compra de otros repuestos necesarios. La 13ª reunión de coordinación del Comité directivo del proyecto revisó el presupuesto de este último para ampliar las operaciones hasta finales de 2012. Prosiguió satisfactoriamente la conexión entre las redes REDDIG y Caribbean MEVA II con la implantación de servicios vocales ATS hasta Colombia y Venezuela. Se organizó en Lima una reunión técnica y operacional sobre redes de comunicaciones y transmisión de datos a la que asistieron 38 participantes, 16 de los cuales recibieron becas del proyecto.

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

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por los Gobiernos de Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, España, Guatemala, 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 y las conclusiones del Grupo regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS). Este proyecto, iniciado en 2003, ha sido prolongado hasta junio de 2011.

Logros del proyecto

La Fase III-A del proyecto comenzó en enero de 2010 con una duración prevista de 24 meses. Concluyeron los estudios siguientes: definición de la red de vigilancia, apoyo a la vigilancia y control de la red SACCSA, topología de la red terrestre y definición de los requisitos del sitio web. Avanzaron los estudios sobre análisis ionosférico y producción de escenarios y apoyo del equipo experto en ionosfera. Basándose en los resultados de los estudios de la Fase III-A del proyecto, se aceptó el rendimiento obtenido en materia de señales en el espacio.

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 con la elaboración de planes de acción encaminados a implantar la navegación basada en la performance (PBN) en ruta (RNAV 5), mejorar áreas terminales y de aproximaciones, gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM), capacidad de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), interconexión de la gestión del tránsito aéreo (ATM) automatizada en los centros de control de área e interconexión del sistema de mensajes ATS (AMHS). Se preparó una estrategia de la Región SAM para introducir el nuevo formato de planes de vuelo. Se aprobaron una circular de asesoramiento y las ayudas de trabajo correspondientes para la aprobación de aeronaves y explotadores de servicios aéreos que se prevé lleven a cabo operaciones RNAV y de performance de navegación requerida (RNP). Los Estados miembros analizaron la optimización de la red de rutas ATS en la Región SAM. Se prepararon la segunda parte del manual de procedimientos ATFM, procedimiento de toma de decisiones en colaboración (CDM) Volumen I, y un estudio sobre una red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) para la Región SAM, así como un documento de orientación para aplicar la interconexión de sistemas en el AMHS de la región. Se prepararon un modelo de Memorando de acuerdo para implantar la interconexión de sistemas automatizados, suplementos AIC para implantar la PBN y la ATFM y una enmienda de los *Procedimientos suplementarios regionales* (Doc 7030) relativa a estas últimas. Se iniciaron actividades encaminadas a mejorar el suministro de servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional y los servicios de información aeronáutica y se analizaron las dificultades que los Estados experimentaban al certificar aeródromos. El proyecto permitió organizar dos reuniones del grupo de ejecución SAM y patrocinó 12 programas de instrucción relativos a los mencionados temas en los que participaron unos 320 especialistas procedentes de 11 Estados miembros.

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, así como Airbus, la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), la Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (ACSA),

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, ha sido prolongado hasta 2013.

Logros del proyecto

Mediante este proyecto se siguió organizando la armonización de los Reglamentos aeronáuticos latinoamericanos (RAL) y procedimientos conexos, reuniones de expertos, actividades multinacionales de certificación y vigilancia, programas de instrucción y apoyo técnico a los Estados miembros. Se dictaron cursos sobre otorgamiento de licencias al personal, aplicación de reglamentos, aprobación de aeronaves y explotadores de servicios aéreos para operaciones de navegación de área y performance de navegación requerida (RNAV/RNP) y el programa de intercambio de datos sobre inspección de la seguridad operacional en la plataforma; participaron en dichos cursos unas 94 personas. En relación con el último programa, implantado con la asistencia de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), se cargó en la base de datos información relativa a unas 370 inspecciones de plataformas. Se prestó apoyo a un Estado miembro para proporcionar instrucción a inspectores gubernamentales de seguridad operacional. Se actualizaron los RAL relativos a otorgamiento de licencias al personal y los manuales sobre inspectores de aeronavegabilidad e inspectores de operaciones. Prosiguió la traducción de los RAL al inglés y portugués. Se realizó con éxito la primera prueba de certificación de un centro de instrucción en el marco de RAL 142. Un Estado miembro asignó a personal para asistir a instrucción en el puesto de trabajo relativa a la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional dictada por el Ministerio de Transporte de Canadá en una organización de mantenimiento reconocida. Prosiguió con diferentes niveles de implantación la adopción o adopción y armonización de los RAL como reglamentos nacionales por los Estados miembros del Sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional (SRVSOP).

Instrucción del personal aeronáutico en la Región CAR/SAM

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de España, consiste en mejorar la gestión operacional de los proveedores de servicios de navegación aérea, explotadores de aeropuertos y otros proveedores de servicios, mediante participación en conferencias, seminarios y programas de becas. El proyecto, iniciado en 1997, ha sido prolongado anualmente hasta 2011.

Logros del proyecto

Se organizaron tres seminarios internacionales sobre cuestiones ambientales, sistemas de automatización del control de tránsito aéreo y sistemas de gestión de la seguridad operacional en los que participaron 183 funcionarios. En la esfera de la cooperación internacional, se otorgaron seis becas de un año y otras 35 de dos semanas, para participar en un programa de máster universitario en gestión de aeropuertos en la Universidad Politécnica de Madrid que abarcaba temas como operaciones aeroportuarias, servicios de navegación aérea y gestión de aeropuertos.

REGIÓN ASIA Y PACÍFICO**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 [Afganistán, 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 del Fondo especial de acción contra la gripe, de las Naciones Unidas, y una contribución en especie de la Organización Mundial de la Salud (OMS), 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, ha sido prolongado hasta diciembre de 2012.

Logros del proyecto

Se creó un Equipo regional de medicina aeronáutica para Asia/Pacífico, se efectuaron visitas a aeropuertos estatales, se logró establecer una red de expertos que recibieron instrucción y se planificó la continuidad de las actividades. Se evaluaron 10 aeropuertos en siete Estados; en el caso de otros aeropuertos, estaban avanzando los arreglos relativos a las evaluaciones de seguimiento. Se llevó a cabo una misión para contribuir a una reunión de la Oficina regional del Sudeste asiático de la Organización Mundial de la Salud sobre reforzamiento de la capacidad en los puntos de entrada. Se presentaron las actividades CAPSCA en una reunión multisectorial de planificación y respuesta a pandemias de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático

(ASEAN), las Naciones Unidas y la Agencia de desarrollo internacional de los Estados Unidos (USAID). Se proporcionó instrucción al Ministerio de Relaciones Exteriores de Singapur durante un curso sobre enfermedades contagiosas emergentes. Asistieron a la primera reunión mundial del Equipo regional de medicina aeronáutica representantes del programa CAPSCA de las regiones África, Américas y Asia/Pacífico.

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

Objetivo del proyecto

Los objetivos de este programa, financiado por Estados participantes [Afganistán, Brunei Darussalam, Bhután, Camboya, China (RAE de Hong Kong y RAE de Macao), Fiji, Filipinas, India, Japón, Kiribati, Malasia, Maldivas, Mongolia, Myanmar, Nepal, República de Corea, República Democrática Popular Lao, Singapur, Sri Lanka, Timor-Leste y Viet Nam], así como mediante un subsidio de la Comisión Europea y el Gobierno de Canadá y contribuciones en especie de la Administración para la Seguridad en el Transporte, consisten en asegurar el cumplimiento de los convenios internacionales, las normas y métodos recomendados 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 2010, se habían adherido al programa 21 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 proyecto, iniciado en 2004, entró en su Fase II y ha sido prolongado hasta agosto de 2014.

Logros del proyecto

Se proporcionó instrucción a 103 participantes sobre reconocimiento de documentos fraudulentos para facilitar el cumplimiento de los aspectos del Anexo 9 relacionados con la seguridad de la aviación. Se dictaron dos cursos nacionales para inspectores de seguridad de la aviación. Se evaluaron 19 programas nacionales de seguridad de la aviación civil, que incorporan normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, así como medidas y procedimientos reforzados de seguridad de la aviación de interés para la región. Se prestó asistencia para la redacción de cinco planes de medidas correctivas relacionados con auditorías y se evaluó la aplicación de dos de ellos. Se distribuyeron cuatro documentos técnicos sobre seguridad de la aviación que abarcaban: procedimientos de inspección de pasajeros, certificación de inspectores, orientación sobre control de la calidad y reglamentos relativos a pasajeros perturbadores. Se finalizaron modelos de reglamentos de seguridad de la aviación. Se examinaron la legislación y los reglamentos nacionales de 22 Estados y administraciones. Se

prepararon proyectos de informes jurídicos sobre legislación y reglamentos de 20 Estados y administraciones, 12 de los cuales se analizaron durante visitas *in situ* con los respectivos equipos de los Estados y administraciones; se examinó al mismo tiempo la situación de la legislación nacional y las enmiendas propuestas.

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

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la República Popular de China, la República Popular Democrática de Corea, Mongolia y la República de Corea y apoyado con subsidios de Airbus, la compañía Boeing y contribuciones en especie de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y el Ministerio de Transporte de Canadá, consiste en reforzar la seguridad y eficiencia de las operaciones de transporte aéreo en la región. COSCAP-NA es un foro especializado propicio para el diálogo, la coordinación y la cooperación continuos en materia de seguridad de vuelo entre las administraciones de aviación civil participantes y para fomentar un entorno de armonización y progreso en las políticas, procedimientos y reglamentación de la vigilancia de la seguridad operacional. 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, iniciado en 2003, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

NARAST se reunió con los equipos regionales de seguridad operacional de COSCAP del sudeste asiático y COSCAP de Asia meridional como equipo regional común sobre seguridad operacional de la aviación en Asia y seleccionó 41 medidas para aplicar mejoras de la seguridad operacional y el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP). El Comité directivo asignó alta prioridad a la instrucción de inspectores nacionales y a una asistencia activa para los Estados miembros a fin de que apliquen las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y preparen las auditorías del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). Se organizaron 18 programas de instrucción para 263 participantes y se llevaron a cabo 36 misiones para apoyar a Estados miembros. Mediante cooperación con otros COSCAP asiáticos, la Administración Federal de Aviación (FAA) y Australia, se aplicaron modelos de procedimientos de aprobación operacional y la instrucción conexa de modo que los Estados puedan aplicar la navegación basada en la performance. Los Estados miembros que habían finalizado con éxito su auditoría USOAP prestaron asistencia a otros Estados miembros en la preparación de sus auditorías.

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

El objetivo de este proyecto, financiado por los Gobiernos de Bangladesh, Bhután, India, Maldivas, Nepal, Pakistán y Sri Lanka y apoyado por subsidios de Airbus, la compañía Boeing y contribuciones en especie de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y el Ministerio de Transporte de Canadá, consiste en reforzar la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo en la subregión. Los objetivos principales de la Fase III consisten en reforzar el marco institucional regional para la aviación y 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, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Se organizaron cursos y seminarios en los que recibieron instrucción participantes procedentes de los siete Estados miembros. Prosiguió la preparación, revisión, actualización o reedición de documentos y manuales relacionados con la seguridad operacional. Según lo necesario, los expertos regionales llevaron a cabo varias misiones a cada Estado miembro para realizar tareas de vigilancia de la seguridad operacional, dictar cursos en aulas o proporcionar instrucción en el puesto de trabajo y prestar asistencia para examinar los requisitos relativos a la vigilancia de la seguridad operacional. Prosiguió la actualización del sitio web oficial de COSCAP-SA. El Equipo regional de seguridad operacional de la aviación para Asia meridional (SARAST) fomentó la prevención de accidentes. Se celebró una reunión de los directores de los centros de instrucción aeronáutica en el marco del programa de promoción de la metodología TRAINAIR de la OACI y el intercambio de conocimientos relativos a la instrucción en el sector de aviación. Los expertos regionales participaron en la preparación y realización de la reunión del Equipo regional de seguridad de la aviación (RAST).

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

Los objetivos de este proyecto, financiado por los Gobiernos de Brunei Darussalam, Camboya, China (RAE de Hong Kong y RAE de Macao), Filipinas, Indonesia, Malasia, Myanmar, República Democrática Popular Lao, Singapur, Tailandia, Timor-Leste y Viet Nam y apoyado con subsidios de Airbus, la compañía Boeing y contribuciones en especie de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y el Ministerio de Transporte de Canadá, consisten en reforzar 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, iniciado en 2001, ha sido prolongado hasta julio 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 para Asia sudoriental (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 seleccionó 41 medidas para aplicar mejoras de la seguridad operacional y el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP). El Comité directivo asignó alta prioridad a la instrucción de inspectores nacionales. Cuando lo justificaba el número de participantes, se proporcionó instrucción *in situ* a los Estados, pero a menudo la instrucción se organizaba en uno o dos emplazamientos centrales. Los Estados miembros que habían finalizado con éxito su auditoría USOAP prestaron asistencia a otros Estados miembros en la preparación de sus auditorías; además, los COSCAP asiáticos intercambiaron apoyo técnico.

Programa de procedimientos de vuelo Asia/Pacífico (FPP)***Objetivo del proyecto***

Este programa es un acuerdo regional de cooperación financiado por los Estados y administraciones de Australia, China (RAE de Hong Kong y de Macao), Francia, Mongolia, República de Corea, República Democrática Popular de Corea, Singapur, Tailandia y Viet Nam que participan activamente en el mismo. También lo hacen los Estados de Bangladesh, Camboya, Filipinas,

Malasia, Myanmar, Nepal, Pakistán, Sri Lanka y Timor-Leste, pero sin contribuir anualmente. El FPP se ejecuta por medio de un proyecto de fondos fiduciarios de la OACI proporcionado por los Estados participantes y la contribución en especie y financiera de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, la Administración de Aviación Civil de China, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de Francia, el Departamento de aviación civil de Hong Kong, Airports Authority of India, Airbus, la compañía Boeing y el Environmental Systems Research Institute (ESRI). El objetivo del programa consiste en asistir a los Estados para que logren capacidad sostenible en materia de procedimientos de vuelo por instrumentos a fin de que cumplan sus compromisos en virtud de la Resolución A36-23 de la Asamblea respecto a la implantación de la navegación basada en la performance (PBN), así como sus obligaciones en relación con la calidad de sus procedimientos de vuelo por instrumentos (IFP). El programa se inició en enero de 2010 y sigue su curso.

Logros del proyecto

Se desarrolló la capacidad de diseño de procedimientos del programa. Se elaboraron cursos de instrucción y se proporcionaron a los diseñadores de procedimientos. Entre dichos cursos figuraba un curso inicial sobre diseño de procedimientos según los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves* [PANS-OPS (Doc 8168)] al que asistieron 24 participantes procedentes de 10 Estados; 15 estudiantes, procedentes de ocho Estados, asistieron a un curso sobre diseño de procedimientos PBN; además, se organizó un seminario práctico sobre operaciones en descenso continuo para el personal de FPP y 16 participantes procedentes de China. Se proporcionó instrucción en el puesto de trabajo sobre diseño de procedimientos a dos diseñadores de procedimientos en la oficina FPP en Beijing. Se preparó un manual que contiene un marco institucional y procedimientos administrativos que fue luego adoptado por el Comité directivo.

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, con el apoyo de Airbus, la compañía Boeing, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y las líneas aéreas Etihad de los Emiratos Árabes Unidos, consiste en reforzar la seguridad operacional y la eficiencia del transporte aéreo en la subregión de los Estados del Golfo mediante la armonización y aplicación eficaz de las normas internacionales y las disposiciones, reglamentos y procedimientos nacionales de vigilancia de la seguridad operacional, contribuyendo así al desarrollo socioeconómico de la subregión y

fomentando la cooperación entre los Estados participantes. Además, 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

La prioridad del proyecto siguió siendo la elaboración de proyectos de reglamentos de aviación armonizados, basados en el modelo europeo, cuando sea apropiado. Se contrató a un experto en operaciones de vuelo. Se introdujo una plataforma de armonización de la reglamentación basada en Internet. El sitio web seguro para la armonización permite al Comité de reglamentación examinar oportunamente los reglamentos nuevos o enmendados y seguir de cerca, comparar y archivar documentos de reglamentación armonizados por las regiones y los Estados. Se organizó un seminario sobre implantación del programa estatal de seguridad operacional para 150 participantes. Se organizó instrucción plenamente patrocinada sobre aprobación operacional para la navegación basada en la performance y para la performance de navegación requerida con autorización obligatoria, destinado a inspectores procedentes de Estados miembros y Estados vecinos. Se actualizó el manual de reglamentación de los Estados del Golfo. Están avanzado la revisión de la parte FCL (otorgamiento de licencias a la tripulación de vuelo) y las enmiendas de la Parte M (Mantenimiento de la aeronavegabilidad). Mediante el proyecto, siguió el apoyo proporcionado a la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación en Oriente Medio, incluida la coordinación de un grupo de trabajo para aplicar, en la subregión del Golfo, las estrategias de atenuación de riesgos del equipo sobre seguridad operacional de la aviación comercial.

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, Belarús, Georgia, Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán) implantado en el marco del fondo establecido por la CEI, Airbus, la compañía Boeing, la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, el Complejo de aviación Ilyushin y el Comité aeronáutico interestatal. Sus objetivos consisten en aumentar la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados participantes creando en el Comité aeronáutico interestatal un centro regional de instrucción y asesoramiento 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, ha sido prolongando hasta 2011.

Logros del proyecto

Se organizaron seminarios sobre aprobación de programas de instrucción de líneas aéreas y gestión de recursos de tripulación, análisis del Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST) de los Estados Unidos y el modelo de Equipo europeo de seguridad operacional de la aviación comercial (ECAST), performance de navegación requerida y sistemas de gestión de la seguridad operacional en las operaciones de vuelo, con el apoyo de expertos de Airbus, la compañía Boeing y la FAA. Participaron en dichos seminarios 252 nacionales de la CEI. El 2º Seminario práctico sobre la Hoja de ruta mundial para la seguridad operacional de la aviación, realizado con la participación de expertos de la OACI, además de expertos de Airbus, la compañía Boeing, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la FAA, la Flight Safety Foundation, el Comité aeronáutico interestatal y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), dio lugar a propuestas prácticas para reforzar la seguridad de vuelo en la región.
