



# Asamblea General

Distr. general  
17 de febrero de 2011  
Español  
Original: inglés

**Sexagésimo quinto período de sesiones**  
Tema 143 del programa  
**Aspectos administrativos y presupuestarios de la  
financiación de las operaciones de las Naciones  
Unidas para el mantenimiento de la paz**

## **Operaciones aéreas de las Naciones Unidas**

### **Informe del Secretario General**

#### *Resumen*

La prestación de apoyo aéreo y servicios de transporte aéreo adecuados y eficaces a las misiones de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas y las misiones políticas especiales mediante la utilización de aeronaves militares de los Estados Miembros y también de aerolíneas comerciales contratadas sigue siendo un factor clave para el logro de los objetivos establecidos por el Consejo de Seguridad en las misiones de las Naciones Unidas sobre el terreno. Las Naciones Unidas se enfrentan a difíciles condiciones operacionales en la utilización de sus recursos de transporte aéreo, en términos de extensión geográfica, una infraestructura agotada y marginal, consideraciones militares y la escala de las necesidades de apoyo logístico. Las misiones siguen basándose en la utilización del transporte aéreo para asegurar un apoyo crítico continuo a las operaciones y para cumplir las obligaciones de las Naciones Unidas en lo tocante a la seguridad de su personal de mantenimiento de la paz. La Secretaría ha adoptado medidas para mejorar su estrategia de adquisición de operaciones aéreas, basándose, entre otras cosas, en la mejora de la previsión de las necesidades, y ha seguido integrando las operaciones de la flota en el contexto de la aplicación de la estrategia global de apoyo a las actividades sobre el terreno.

La flota aérea de las Naciones Unidas ha aumentado, de 104 aeronaves que prestaban apoyo a 15 misiones en 2000/01, a 257 aeronaves, que prestaban apoyo a 20 operaciones sobre el terreno en 2010/11. Los costos de explotación directos relacionados con este compromiso han aumentado de forma exponencial, debido a diversos factores externos, aparte del aumento del tamaño de la flota, el incremento de los costos del combustible y el número de operaciones a las que se presta apoyo. Observando la preocupación de los Estados Miembros en el sentido de que se debe garantizar un apoyo aéreo eficaz y seguro, controlando al mismo tiempo los costos, el presente informe examina exhaustivamente las operaciones aéreas de las Naciones



Unidas en el contexto de la estrategia global de apoyo a las actividades sobre el terreno y una serie de iniciativas conexas, para abordar la cuestión de la eficiencia y la eficacia en función de los costos. Existe un sólido régimen de gestión del riesgo para asegurar el cumplimiento de las normas aplicables en materia de seguridad, calidad y desempeño aéreos, y para orientar globalmente la gestión del programa de aviación en la Sede de las Naciones Unidas y sobre el terreno. La Secretaría ha emprendido una revisión de las condiciones de las cartas de asignación en virtud de las cuales los Estados Miembros proporcionan las aeronaves, a fin de asegurar que reciban una compensación equitativa por el suministro de medios de transporte aéreo a las fuerzas de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas. También ha revisado los acuerdos con otros organismos de las Naciones Unidas para mejorar la cooperación en la realización de las operaciones aéreas.

## Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción .....	4
II. Panorama general de las operaciones aéreas .....	4
III. Planificación estratégica y estrategia de adquisiciones .....	5
A. Determinación de las necesidades de aeronaves .....	7
B. Proceso de adquisición para los servicios aéreos .....	10
C. Método de adquisición .....	11
IV. Gestión de la flota aérea mundial de las Naciones Unidas .....	12
A. Enfoque estratégico .....	12
B. Sección de Transporte Aéreo y Sección de Control de Tráfico de la Sede .....	13
C. Centro Mundial de Servicios de Brindisi .....	14
D. Centro de Control Integrado de Transporte y Circulación .....	16
E. Operaciones aéreas en las misiones sobre el terreno .....	18
V. Las aeronaves militares proporcionadas a las Naciones Unidas con arreglo a las cartas de asignación .....	19
VI. Normas de aviación, calidad, funcionamiento y seguridad aérea .....	20
A. Normas aeronáuticas aplicables al transporte aéreo en operaciones de mantenimiento de la paz y humanitarias .....	21
B. Programa de garantía de calidad de la aviación del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno .....	21
C. Registro de proveedores de operaciones aéreas .....	22
D. Capacitación y formación de especialistas en aviación .....	22
E. Seguridad de la aviación .....	23
VII. Conclusiones .....	25
<b>Anexos</b>	
I. Flota de aviación del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno .....	26
II. Aumento de los costos de la flota aérea del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno .....	27
III. Situación de las aeronaves militares en operaciones de mantenimiento de la paz .....	28
IV. Grupo Asesor Técnico sobre Aviación de las Naciones Unidas: mandato .....	29
V. Lista de proveedores de transporte aéreo aprobados por la División de Apoyo Logístico/Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno .....	31

## I. Introducción

1. Este informe se presenta en cumplimiento de lo dispuesto en la resolución 64/269 de la Asamblea General, por la que la Asamblea hizo suyas las conclusiones y recomendaciones formuladas por la Comisión Consultiva en Asuntos Administrativos y de Presupuesto en su informe (A/64/660), incluida su solicitud de que se preparase un informe amplio sobre las operaciones aéreas (párr. 55).

2. La prestación de apoyo aéreo y de servicios de transporte aéreo adecuados y eficaces a las misiones de mantenimiento de la paz y las misiones políticas especiales de las Naciones Unidas mediante la utilización de aeronaves militares de los Estados Miembros y la contratación de aeronaves comerciales sigue siendo un factor clave para el logro de los objetivos establecidos por el Consejo de Seguridad para las misiones sobre el terreno. El apoyo aéreo brinda continuidad en el apoyo logístico durante la transición de las misiones de mantenimiento de la paz a las misiones políticas, y a menudo constituye la única coordinación logística y de transporte para misiones políticas especiales aisladas. El informe examina exhaustivamente las actuales operaciones de transporte aéreo de las Naciones Unidas y otras cuestiones conexas, y reseña el enfoque de gestión global adoptado para mejorar aún más la prestación de servicios a las operaciones aéreas, en el contexto de la estrategia global de apoyo a las actividades sobre el terreno del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno (DAAT).

## II. Panorama general de las operaciones aéreas

3. El Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno ha aplicado las mejores prácticas de la industria de la aviación para la utilización de los medios de transporte aéreo, y ha logrado una eficiencia y una eficacia demostrables en los costos de explotación de la prestación de servicios a las misiones. En la actualidad, 12 misiones de mantenimiento de la paz y 8 misiones políticas especiales reciben apoyo de aeronaves que operan bajo el pabellón de las Naciones Unidas. La flota aérea de las Naciones Unidas, contratada a largo plazo, ha aumentado su magnitud, de 104 aeronaves que prestaban apoyo a 15 misiones en el año 2000, a 257 aeronaves, que incluyen 71 aviones —de los cuales 3 fueron contratados mediante cartas de asignación— y 186 helicópteros —de los cuales 82 fueron contratados mediante cartas de asignación—, que prestaban apoyo a 20 misiones en 2010. Durante este período, se transportaron en las distintas misiones más de 4,6 millones de pasajeros. En cuanto a los movimientos estratégicos de contingentes mediante la utilización de aeronaves contratadas en flete a corto plazo, cartas de asignación y activos a largo plazo de las misiones, durante 2009-2010 se transportaron 240.178 miembros del personal de mantenimiento de la paz y 13.892 toneladas de carga y equipo (véase el anexo I).

4. Los presupuestos de transporte aéreo aprobados para las operaciones de mantenimiento de la paz en el período transcurrido entre el 1 de julio de 2009 y el 30 de junio de 2010 ascendieron en conjunto a 927,37 millones de dólares para misiones del Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz, más una cantidad adicional de 76,08 millones de dólares destinada a prestar apoyo a las misiones políticas. En 2009-2010, las rotaciones de contingentes que utilizaron fletamento de aeronaves a corto plazo, cartas de asignación y fletamento a largo plazo de las Naciones Unidas tuvieron un costo de 153,1 millones de dólares. Los

costos directos de explotación relacionados con el apoyo aéreo (véase el anexo II) aumentaron de manera exponencial debido a una serie de factores externos, aparte de los relacionados con el incremento del tamaño de la flota y del número de misiones a los que se prestó apoyo.

5. En particular durante los últimos cinco años, el costo del alquiler de aeronaves, del combustible para aeronaves y del apoyo auxiliar ha aumentado notablemente, y es probable que esta tendencia continúe. La disponibilidad de aeronaves comerciales se ha visto reducida porque a las empresas aéreas les preocupa el entorno de seguridad en el que se desarrollan las misiones de las Naciones Unidas. Sin embargo, la racionalización del mercado, el entorno fiscal internacional y la competencia de las fuerzas que operan en los mercados internos ha suscitado interés de trabajar para las Naciones Unidas por parte de muchas empresas comerciales. Al mismo tiempo, se está llevando a cabo un examen y un análisis exhaustivo a cargo de un grupo de trabajo para estudiar los modos de lograr que las condiciones previstas en las cartas de asignación de las Naciones Unidas sean más propicias al aumento de la participación de los Estados Miembros en lo tocante al suministro de aeronaves militares y contingentes de aviación.

6. El aumento del costo de los combustibles de aviación registrado en los últimos años constituye una presión financiera importante para el funcionamiento del flete de aviones a largo plazo en virtud de acuerdos de arrendamiento. El aumento de la eficiencia de los combustibles es un factor clave en las iniciativas estratégicas del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno, y uno de los principales objetivos del enfoque integral que utiliza el Centro de Operaciones Aéreas Estratégicas de Brindisi. Las misiones tienen un papel proactivo que desempeñar en el control de la utilización, en lo tocante a las mejores prácticas del sector, especialmente en relación con la flota de aviones. No obstante, se debe tener en cuenta que los helicópteros que se utilizan al límite de sus posibilidades de funcionamiento y en entornos difíciles no son eficientes en cuanto al uso de combustibles; la utilización de nuevas aeronaves a mediano y a largo plazo permitirá lograr mejoras.

7. De conformidad con las recomendaciones de la Oficina de Servicios de Supervisión Interna (OSSI) en su auditoría de las operaciones aéreas, el Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno ha emprendido la consolidación de sus iniciativas estratégicas en materia de aviación en una estrategia de aviación integrada y global relativa a las operaciones de mantenimiento de la paz, que quedará finalizada a comienzos de 2011 y estará en consonancia, según proceda, con las metas y los objetivos de la estrategia global de apoyo a las actividades sobre el terreno.

### **III. Planificación estratégica y estrategia de adquisiciones**

8. Los medios aéreos utilizados en las operaciones de las Naciones Unidas se adquieren para cada misión, con arreglo a los presupuestos individuales aprobados para cada misión con el objeto de apoyar su mandato. Tras la adquisición y el despliegue de las aeronaves, la dirección de la misión es responsable de la plena utilización de los medios aéreos y de la seguridad, la calidad y el rendimiento de las aeronaves y los contingentes de aviación durante el plazo de los contratos comerciales y cartas de asignación correspondientes. Las inquietudes de los órganos

legislativos con respecto a la tasa de utilización de las aeronaves desplegadas se tienen en cuenta y se atienden plenamente. El Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno gestiona la planificación y adquisición general de la flota de forma estratégica, a fin de lograr eficiencias y economías de escala al compartir algunas aeronaves entre distintas misiones, asegurando al mismo tiempo que las necesidades particulares de cada misión se satisfagan plenamente. Esta gestión estratégica, que incluye la utilización de los medios aéreos entre las distintas misiones, es plenamente compatible con el Reglamento Financiero y Reglamentación Financiera Detallada de las Naciones Unidas y no compromete la integridad de los presupuestos de cada misión. Los gastos incurridos por la utilización de una aeronave para prestar apoyo a otra misión son íntegramente devueltos por la misión que ha recibido el apoyo. La coordinación eficaz de las operaciones aéreas de las Naciones Unidas requiere una sólida capacidad de planificación para asegurar la pronta identificación de las necesidades y la oportuna adquisición de la capacidad aérea estratégica, especialmente en los casos de crisis y también para hacer frente a un aumento repentino de las necesidades, cuando las aeronaves de la flota de las Naciones Unidas no están disponibles o no son adecuadas para la tarea.

9. A nivel estratégico, la Sección de Transporte Aéreo del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno tiene a su cargo la supervisión de los aspectos presupuestarios y programáticos generales de las operaciones aéreas en lo que respecta a la eficiencia operativa, la seguridad, las normas de calidad y el rendimiento. La Sección de Transporte Aéreo proporciona el marco de políticas y la orientación de planificación estratégica para llevar a cabo los vuelos de las Naciones Unidas en las operaciones de mantenimiento de la paz, y valida las solicitudes presupuestarias y los informes de ejecución anuales de las operaciones aéreas de las misiones. La capacidad del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno para analizar los datos de utilización de las aeronaves de forma rápida y precisa respalda la adopción de decisiones sobre el despliegue de los medios aéreos.

10. En lo que respecta a las necesidades de las operaciones aéreas militares, el Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz, en coordinación con el Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno, proporciona la planificación estratégica para garantizar que se satisfacen las necesidades de la fuerza en lo tocante a la provisión y la capacidad de las unidades de aviación militar y las aeronaves de los países que aportan contingentes. El DAAT asegura que la integración operacional de la aviación militar y civil a nivel de las misiones satisfaga las necesidades de apoyo aéreo militar de los comandantes de las fuerzas y optimiza la utilización de las aeronaves militares con arreglo a las cartas de asignación suscritas con los países que aportan contingentes mediante la asignación de los helicópteros de uso general por parte de cada misión. También se pueden utilizar aeronaves militares armadas, en función de los ritmos y las exigencias operacionales; sin embargo, la presencia de ese tipo de aeronaves en el teatro de operaciones forma parte de la capacidad militar permanente y constituye un factor de disuasión. Esas cuestiones fueron abordadas en el informe del Secretario General de 2010 al Comité Especial de Operaciones de Mantenimiento de la Paz (A/64/768) y se detallarán más ampliamente en 2011, en el contexto del documento oficioso "Nuevo Horizonte" del Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz. Aunque las aeronaves militares utilizadas con arreglo a cartas de asignación se han desplegado estrictamente para apoyar el mandato de una misión determinada, más

recientemente se ha mostrado flexibilidad y capacidad de respuesta mediante el pronto redesplicue de unidades de aviación militar y aeronaves a la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en la República Democrática del Congo, la Misión de las Naciones Unidas en el Sudán y la Operación de las Naciones Unidas en Côte d'Ivoire, bajo la autoridad del correspondiente país que aportaba contingentes.

11. En la Sede, el Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno planifica y ejecuta las acciones estratégicas globales, con inclusión del despliegue, la rotación y la repatriación de los contingentes militares, el personal de las dependencias de policía civil y el equipo. También organiza el traslado del equipo de propiedad de las Naciones Unidas en el despliegue, el redesplicue y la retirada, y analiza todas las necesidades de traslado estratégico global hacia las misiones sobre el terreno a las que se presta apoyo y desde las mismas, determina el modo de transporte que se ha de utilizar y los medios de transporte que se emplearán, y coordina esos movimientos. Con respecto al traslado aéreo, la Sección de Control de Tráfico puede utilizar aeronaves comerciales en fletes a corto plazo, aeronaves de las Naciones Unidas en fletes de largo plazo o aeronaves comerciales o militares de gobiernos nacionales con arreglo a cartas de asignación suscritas con Estados Miembros. Al desempeñar estas funciones, el Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno coordina su labor con representantes de las misiones permanentes ante las Naciones Unidas, las autoridades militares y de policía de los países que aportan contingentes o fuerzas de policía, el personal de las Divisiones de Policía y de Asuntos Militares del Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz, el personal del Departamento de Gestión (División de Adquisiciones), el personal del Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz y del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno, y el personal administrativo y militar de las misiones sobre el terreno.

12. Los servicios de transporte aéreo para tareas específicas se pueden contratar mediante acuerdos de servicios técnicos con otros organismos de las Naciones Unidas, muy especialmente el Programa Mundial de Alimentos (PMA), cuya capacidad existente se utiliza cuando está disponible. Algunos ejemplos recientes de cooperación han sido el transporte de carga aérea de corto plazo para aliviar la carga acumulada en la Operación Híbrida de la Unión Africana y las Naciones Unidas en Darfur (UNAMID), y el apoyo aéreo especial a corto plazo a algunas misiones políticas especiales, por ejemplo en Chipre, a las que no se podía prestar apoyo mediante la utilización de la flota de operaciones de mantenimiento de la paz. Por otra parte, los servicios de transporte aéreo especializado, con inclusión del apoyo a las operaciones en tierra y los servicios de ambulancia aérea, se pueden contratar a nivel regional o a nivel de la misión, según sea necesario. En principio, las aeronaves de carga que transportan grandes volúmenes sólo se contratarán a corto plazo para satisfacer una necesidad específica cuya prioridad requiere la utilización del transporte aéreo.

## **A. Determinación de las necesidades de aeronaves**

13. Los contratos comerciales o cartas de asignación son objeto de un exhaustivo proceso de justificación y están en consonancia con las necesidades de la fuerza en la preparación del presupuesto anual para cada misión. Con respecto a cada segmento comercial, como un helicóptero mediano de uso general, las hipótesis de

planificación se basan en las necesidades identificadas específicamente con respecto a las actividades que se deben realizar para lograr los objetivos previstos de la misión. Las funciones de apoyo aéreo son predominantemente la evacuación médica o la evacuación de víctimas, operaciones militares y policiales, operaciones de logística, vuelos de transporte de pasajeros o de carga, patrullas de reconocimiento, búsqueda y rescate y vuelos de enlace especiales.

14. Para facilitar una definición más amplia de las necesidades de aviación generales de las Naciones Unidas y el objetivo estratégico de la aplicación de un enfoque integrado con respecto a la flota, las necesidades de aeronaves y servicios de las misiones individuales se definen ampliamente en función de tres categorías distintas y sus tareas operacionales asociadas:

a) Necesidades de transporte aéreo intercontinental estratégico (para la rotación global de contingentes, transporte de pasajeros y de carga de las Naciones Unidas);

b) Necesidades de transporte de carga regional entre misiones (para la rotación de contingentes en África, transporte de pasajeros o de carga de las Naciones Unidas, enlaces especiales y vuelos para visitas de personalidades, y evacuación médica);

c) Necesidades para operaciones especiales de las misiones (evacuación médica y evacuación de víctimas, operaciones militares o de policía, transporte de pasajeros o de carga de las Naciones Unidas, operaciones de búsqueda y salvamento, y necesidades en materia de bienestar).

15. Para cada misión de mantenimiento de la paz, la presentación del presupuesto anual reflejará estas necesidades en cuanto al número, tipo y categoría de las aeronaves, los costos de arrendamiento, las horas de vuelo previstas para cada aeronave y la estimación del combustible necesario y de los costos de navegación aérea en el ejercicio económico. En el caso de misiones políticas especiales, la premisa básica es que cada una de ellas recibirá el apoyo de la capacidad desplegada existente en las misiones de mantenimiento de la paz cuando esto sea posible, teniendo en cuenta la proximidad geográfica y el análisis de la relación costo-beneficio del enfoque aplicado. En esos casos, la misión política especial reembolsa a la misión de mantenimiento de la paz el costo correspondiente a la utilización de la aeronave. Cuando se trata de una misión aislada, se realiza una asignación presupuestaria para la aeronave y el personal pertinentes. El análisis de antecedentes necesario para justificar cada elemento se detalla más adelante en el presente informe.

16. También existen tres casos especiales de apoyo aéreo en una misión que pueden necesitar soluciones particulares y actividades de compra, con los costos que ello supone. En primer lugar, la búsqueda y el rescate, en el caso de pérdida de una aeronave, incumbe al país anfitrión en virtud de las convenciones internacionales pertinentes. No obstante, cuando no existe una capacidad nacional para llevar a cabo esa actividad, las Naciones Unidas adquieren una capacidad en materia de helicópteros especializados para llevar a cabo operaciones aéreas ordinarias. En segundo lugar, el uso nocturno de helicópteros se limita a las operaciones de emergencia, debido al elevado riesgo que suponen los vuelos nocturnos muy cerca del suelo. Incluso en este caso, esas operaciones dependen de otros factores de mitigación del riesgo que son analizados por las misiones. Para garantizar una

capacidad nocturna realista en materia de operaciones de evacuación de víctimas y de evacuación médica, se procura obtener una capacidad de visión nocturna altamente especializada a fin de garantizar una cobertura de 24 horas para el personal de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas. En tercer lugar, se requiere una capacidad para realizar operaciones de evacuación de víctimas y de evacuación médica en todos los tipos de aeronaves contratadas para realizar operaciones de las Naciones Unidas. No obstante, es posible que esta capacidad básica deba ser complementada con equipos médicos especiales de emergencia o servicios de ambulancia aérea, lo que dependerá de la infraestructura médica existente.

17. Dadas las tareas requeridas, los principios en los que se basa el enfoque integrado global con respecto a la planificación y adquisición son los siguientes:

a) Las aeronaves utilizadas para el transporte aéreo estratégico entre misiones, intercontinental o regional (por ejemplo, aviones de reacción para el transporte de pasajeros o de carga, aviones Hércules C130, aviones de reacción regionales, aviones de reacción de alta velocidad para enlaces y helicópteros pesados) se deben compartir entre las misiones a fin de lograr niveles óptimos de utilización para los vuelos planificados de antemano y vuelos programados;

b) Para las necesidades operacionales ad hoc, incluidos los vuelos de apoyo especiales para los dirigentes de la Organización y todos los vuelos de apoyo entre misiones, se deben reducir al mínimo los costos directos de explotación mediante el análisis de costo-beneficio de las opciones disponibles y la utilización de aeronaves diferentes;

c) El logro de eficiencia global en materia de costos y combustibles mediante una utilización más efectiva de un número más reducido de medios, basándose en el análisis de la demanda;

d) El aumento de la utilización de la flota y su segmentación óptima mediante un análisis en tiempo real y con una frecuencia adecuada, y una revisión periódica que incluya previsiones presupuestarias hasta el final del ejercicio económico.

18. Los conceptos de utilización global de la flota, su segmentación óptima y el uso de un “sistema radial” son interdependientes y constituyen la piedra angular del actual enfoque estratégico del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno en lo relativo a la prestación de apoyo aéreo a las operaciones de mantenimiento de la paz en todo el mundo. El establecimiento del Centro de Operaciones Aéreas Estratégicas en el Centro Mundial de Servicios de la Base Logística de Brindisi facilitó la ejecución del componente de operaciones aéreas de la estrategia. El establecimiento del Centro de Control Integrado del Transporte y el Tráfico en el Centro Regional de Apoyo de Entebbe facilita la mejora del componente de planificación de la estrategia, y se centra en la agregación regional de la demanda de transporte de pasajeros, tropa y carga, y en la previsión de la demanda, para informar las decisiones sobre el modo de transporte que se utilizará. Cuando se escoge la opción del transporte aéreo, el Centro facilitará la mayor utilización y el coeficiente de utilización de los aviones estratégicos mediante la necesaria contribución para la planificación eficaz de la programación de vuelos regionales de las misiones correspondientes.

19. La segmentación óptima de la flota significa adaptar la capacidad de carga y la capacidad de rendimiento de las aeronaves a las necesidades específicas de las Naciones Unidas en los diferentes mandatos encomendados por el Consejo de Seguridad, los distintos teatros de operaciones en el plano geográfico y la demanda de las Naciones Unidas en un tiempo y lugar dados. La optimización de la flota se puede resumir como “el ajuste de la dimensión de la flota aérea a la demanda de las Naciones Unidas”, y la prioridad reside en la utilización de una flota aérea flexible y que tenga la dimensión adecuada con el menor costo posible. La determinación de la segmentación óptima, que tenga el número necesario de aeronaves, constituye un reto, pero es una cuestión que se puede resolver mediante la mejora de la capacidad de planificación, por ejemplo por medio del Centro de Control Integrado del Transporte y el Tráfico, de Entebbe, y la adquisición y el desarrollo del programa informático de gestión del transporte aéreo.

20. La segmentación de la flota está directamente vinculada con el principio “radial”. Esencialmente, la Sede de las Naciones Unidas, en coordinación con las misiones, determina los centros regionales apropiados (o sea, los aeropuertos o campos de aterrizaje más importantes) a los que se dirigirá el esfuerzo logístico estratégico. Estos centros están en condiciones de facilitar el movimiento de los medios aéreos estratégicos de mayor tamaño. De estos centros parten los trayectos regionales, en los que aeronaves tácticas de menor tamaño sirven directamente a las zonas de operaciones de la misión. Este enfoque facilita un planteamiento proporcionado de las necesidades de infraestructura de la aviación con respecto a su desarrollo y mantenimiento.

21. La utilización de la flota, en un sentido general, supone la utilización máxima y óptima del menor número de aeronaves estratégicas y del menor número de las aeronaves tácticas de mayor tamaño, con inclusión de los helicópteros para carga pesada.

22. Estos conceptos de planificación se emplean a nivel estratégico en la planificación de la flota en la Sede de las Naciones Unidas, a nivel estratégico y táctico en el Centro de Operaciones Aéreas Estratégicas y el Centro de Control Integrado del Transporte y el Tráfico —para la elaboración de programas y la planificación óptima de la travesía en el caso de determinados medios aéreos—, y a nivel operacional en la zona de operaciones de la misión y en la elaboración de los calendarios de vuelo.

## **B. Proceso de adquisición para los servicios aéreos**

23. La Sección de Transporte Aéreo del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno es la oficina que realiza las propuestas respecto de todos los servicios de aviones y helicópteros comerciales y con arreglo a cartas de asignación, fletados a largo plazo. Las misiones no están autorizadas para establecer contratos comerciales o acuerdos mediante cartas de asignación respecto de ningún servicio aéreo, excepto en situaciones de emergencia, e incluso en esos casos deben coordinar la acción con la Sección de Transporte Aéreo y deben contar con la autorización de la División de Apoyo Logístico y la División de Adquisiciones.

24. El proceso de adquisición de servicios aéreos consta de varios pasos, que incluyen la identificación y justificación de la solicitud, un proceso de licitación, la evaluación técnica, el análisis presupuestario, exámenes a cargo del Comité de

Contratos de la Sede y la aprobación del Departamento de Gestión. El Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno aplica los siguientes procedimientos y criterios para adquirir servicios de aviación y para evaluar las respuestas a las solicitudes de acuerdos para contratos de flete aéreo a largo plazo:

a) El Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno examina el mandato de la misión, el plan de apoyo a la misión y el marco conceptual de las operaciones, analiza el nivel de esfuerzo requerido y determina las necesidades especiales, tales como la búsqueda y rescate las 24 horas y 7 días a la semana, la evacuación de víctimas y la evacuación médica, las patrullas y observaciones nocturnas, las operaciones de aprovisionamiento aéreo, etc. Este análisis está a cargo de especialistas de aviación, en coordinación con el personal de aviación y de logística de la misión. La misión debe justificar la necesidad de que los medios aéreos lleven a cabo esas tareas, basándose en las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad;

b) Se evalúan el funcionamiento de las aeronaves y las especificaciones técnicas requeridas. Se exige la confirmación de la industria aeronáutica para asegurar que la aeronave tendrá la capacidad de funcionamiento adecuada para afrontar los factores que limitan las actividades de las misiones. Se tienen en cuenta las limitaciones que afectan al funcionamiento, tales como la altitud y la temperatura, la autonomía de vuelo de la aeronave, el funcionamiento con un solo motor y criterios mínimos de funcionamiento en pista;

c) Las necesidades presupuestarias se evalúan para asegurar que se dispone de una financiación suficiente, mediante la coordinación con la División de Presupuesto y Finanzas sobre el Terreno, y el proceso de adquisición se inicia en colaboración con la División de Adquisiciones del Departamento de Gestión;

d) Tras la concesión del contrato, la aeronave y la tripulación son objeto de un proceso de aceptación en la misión para garantizar que se cumplen las normas aeronáuticas de funcionamiento y seguridad, que la aeronave cumple las condiciones contractuales y que está lista para llevar a cabo operaciones aéreas para la misión;

e) El acuerdo de fletamento de aeronaves a largo plazo (el contrato) es objeto de revisión, en consulta con la División de Adquisiciones del Departamento de Gestión y la Sección de Transporte Aéreo para evaluar las cuestiones operacionales y administrativas que guardan relación con la gestión eficiente de los contratos.

## **C. Método de adquisición**

25. El Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno y la División de Adquisiciones, del Departamento de Gestión, están sustituyendo el llamado a licitación por los llamados a presentación de propuestas, como método de adquisición. Este método permitirá una mayor flexibilidad en las adquisiciones, con el objetivo de obtener una mejor relación costo-calidad en las operaciones aéreas durante toda la duración de los contratos, mediante la ponderación positiva de los atributos del desempeño en la evaluación de las solicitudes. Ya se ha iniciado con carácter experimental el llamado a presentación de propuestas para un fletamento de aeronaves a largo plazo, en la categoría de aviones a reacción de largo recorrido y

fuselaje ancho para el transporte de pasajeros. El próximo proceso de adquisición que utilizará el llamado a presentación de propuestas se iniciará a comienzos de 2011, respecto de un avión de enlace con motor a reacción y de alta velocidad. El Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno, en colaboración con la División de Adquisiciones, promueve el cambio de método de adquisición, del llamado a licitación por el llamado a presentación de propuestas, para todas las categorías de medios de transporte aéreo, de forma progresiva, a partir de 2011. Las enseñanzas adquiridas mediante los proyectos experimentales se incorporarán a los nuevos requisitos a fin de mejorar el proceso de adquisición.

26. La estructura de costos que se utiliza actualmente en las Naciones Unidas no garantiza horas de vuelo al proveedor, sino que más bien garantiza un reembolso fijo respecto del alquiler de la aeronave y la tripulación durante el plazo del contrato y un reembolso por cada hora de vuelo completada con una tarifa reducida. Los acuerdos de fletamento de aeronaves a corto plazo para las rotaciones de tropas y transporte de carga se basan en la estructura de costos por hora de vuelo predominante en el sector, que incluye todos los elementos (aeronave, tripulación, mantenimiento y seguro). La introducción de los llamados a presentación de propuestas necesitará un nuevo examen de la estructura de costos que se aplica actualmente a fin de asegurar la validez y la conformidad con las mejores prácticas del sector que resulten aplicables.

## **IV. Gestión de la flota aérea mundial de las Naciones Unidas**

### **A. Enfoque estratégico**

27. El Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno ejecuta su programa de apoyo a la aviación de alcance mundial desde la Sede, que tiene a su cargo la formulación de políticas, la planificación y la supervisión de todas las operaciones aéreas y movimientos estratégicos de las Naciones Unidas, y desde el Centro de Operaciones Aéreas Estratégicas de Brindisi, que asume la responsabilidad de las operaciones aéreas diarias a nivel mundial. Además, los datos sobre la demanda agregada del Centro Regional de Servicios/Centro de Control Integrado de Transporte y Circulación informarán el proceso de gestión estratégica en la Sede de las Naciones Unidas y la gestión eficaz de las operaciones en el Centro Mundial de Servicios de Brindisi. La dirección de la misión sigue siendo responsable de la gestión segura y eficaz de los bienes, y de la prestación del apoyo aéreo necesario. Esas iniciativas están previstas para reducir el costo total de la operación de la flota aérea actual y prevista, proporcionando al mismo tiempo un servicio más eficiente y que responda a las necesidades de las misiones, lo que se ha evidenciado en el nivel de flexibilidad y capacidad de respuesta de la Organización durante el despliegue oportuno de aeronaves adicionales críticas y el apoyo aéreo a la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití, tras el devastador terremoto ocurrido en Haití, y, más recientemente, en el rápido despliegue de aeronaves de las Naciones Unidas para reubicar al personal de la Operación de las Naciones Unidas en Côte d'Ivoire.

28. La elaboración de sistemas de medición adecuados y de indicadores de rendimiento clave para medir el aumento de la eficiencia es fundamental para evaluar el costo neto y los beneficios del enfoque por parte de los Estados

Miembros. Los informes anuales sobre la ejecución del presupuesto incluirán estimaciones del aumento de la eficiencia, que en gran parte provendrán de una reducción del número de los medios aéreos estratégicos, una reducción del número de vuelos realizados, una utilización máxima de los medios aéreos estratégicos y tácticos existentes y de las actividades de apoyo, así como de una reducción global de los gastos de combustible. Se ha prestado especial atención al establecimiento de la infraestructura operacional necesaria y de los procedimientos operacionales sin afectar negativamente el necesario apoyo aéreo a las misiones de mantenimiento de la paz existentes.

29. Entre las medidas específicas adicionales del programa que están en curso de ejecución con objeto de aumentar la eficiencia operativa, determinar la “dimensión adecuada” de la flota aérea y reducir los costos conexos figuran las siguientes:

a) La realización de un examen exhaustivo de la flota aérea existente en el Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno; un análisis de impacto y coste de las medidas de racionalización de la red de vuelos global, y la determinación de las configuraciones óptimas de la flota;

b) La aplicación de redes “radiales” en las misiones y de enlaces de vuelo regionales en África oriental;

c) La aplicación de las nuevas estructuras de rutas a fin de lograr una utilización eficiente de los medios aéreos para aplicar mejor el concepto global de utilización de la flota;

d) La elaboración de un enfoque integral y la comprensión de la gestión estratégica del combustible;

e) El desarrollo de competencias y aptitudes técnicas esenciales para planificar y gestionar con éxito una flota aérea sumamente dispersa y compleja;

f) La adquisición de las tecnologías auxiliares necesarias (programa informático de gestión del transporte aéreo) que resultan esenciales para optimizar las operaciones con el objeto de supervisar en tiempo real y reducir los costos;

g) El examen de las nuevas soluciones de tecnología avanzada para las tareas de vigilancia, reduciendo así al mínimo la necesidad de que esa función esté a cargo de aeronaves tripuladas.

30. Se espera que estas medidas permitan mejorar la utilización de la flota y su segmentación óptima, con el objetivo de reducir los gastos generales de explotación del programa de aviación mediante una reducción controlada del tamaño de la flota aérea y del número neto de horas de vuelo, a fin de lograr una reducción de los costos correspondientes en materia de combustible.

## **B. Sección de Transporte Aéreo y Sección de Control de Tráfico de la Sede**

31. La Sección de Transporte Aéreo de la División de Apoyo Logístico del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno tiene a su cargo la función especializada de gestionar la flota aérea, y presta asesoramiento y conocimientos técnicos a la dirección superior con respecto a los asuntos relacionados con la aviación y también en materia de políticas, procedimientos y

orientación para llevar a cabo las operaciones aéreas de las misiones. La Sección tiene a su cargo la aplicación de la estrategia integrada de aviación para el mantenimiento de la paz en consonancia con la estrategia mundial de apoyo a las actividades sobre el terreno, incluida la hoja de ruta para la planificación, capacitación y equipamiento de las misiones de las Naciones Unidas sobre el terreno con medios aéreos y personal calificado, y ocupándose íntegramente de la supervisión de la gestión. Además de la adquisición de aeronaves, todas las redistribuciones de aeronaves entre las misiones, de manera temporal o a largo plazo, son coordinadas y autorizadas por la Sección de Transporte Aéreo. Un ejemplo de la eficacia y la flexibilidad de este planteamiento de la gestión ha sido la reducción de la Misión de las Naciones Unidas en la República Centroafricana y el Chad, mediante la cual las aeronaves contratadas comercialmente en el Chad se red desplegaron en gran medida para apoyar el aumento de las necesidades surgido al mismo tiempo en la Misión de las Naciones Unidas en el Sudán y la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en la República Democrática del Congo. Esto ha evitado un nuevo proceso de adquisición largo y posiblemente costoso y ha permitido que los contratos de medios aéreos que resultarían redundantes se rescindieran oportunamente. Además, la Sección de Control de Tráfico prevé utilizar una combinación óptima de las actuales aeronaves estratégicas de las Naciones Unidas, la contratación de aviones fletados a corto plazo, la capacidad del PMA y aviones a reacción de largo recorrido y fuselaje ancho para llevar a cabo el transporte aéreo estratégico y las rotaciones de contingentes, y para lograr un aumento de la eficiencia en los gastos generales.

### **C. Centro Mundial de Servicios de Brindisi**

32. Hasta la fecha, uno de los elementos clave de la gestión de las operaciones aéreas, el Centro de Operaciones Aéreas Estratégicas, se ha delegado al Centro Mundial de Servicios de Brindisi. Un segundo elemento, sujeto a la aprobación de la Asamblea General, es la propuesta de transferencia de la actual Dependencia de Aeródromos y Terminales Aéreas para hacer frente a las necesidades de infraestructura de la aviación mundial y de las cuestiones de modularización conexas. Un tercer elemento es el previsto sistema de gestión del transporte aéreo, que utilizará el registro automático de datos de vuelos del sistema mundial de seguimiento de vuelos en el Centro de Operaciones Aéreas Estratégicas, al que se delegarán las funciones cuando el sistema esté en funcionamiento.

#### **1. Centro de Operaciones Aéreas Estratégicas**

33. Actualmente el Centro de Operaciones Aéreas Estratégicas opera las 24 horas y durante 7 días a la semana para prestar apoyo a las operaciones aéreas mundiales de las Naciones Unidas. La planificación y el análisis del costo-beneficio de todos los vuelos ad hoc y los vuelos de apoyo aéreo se llevan a cabo para conseguir directamente una mayor eficiencia de costos. Son objeto de seguimiento y control el 90% de las aeronaves de las Naciones Unidas que transportan pasajeros y carga, así como las operaciones entre distintas misiones. Se están abordando las cuestiones relativas al cumplimiento técnico del resto de la flota contratada en virtud de cartas de asignación o de contratos de flete, y se espera establecer un sistema mundial de seguimiento de flotas para junio de 2011.

34. Las funciones específicas del Centro de Operaciones Aéreas Estratégicas relacionadas con la gestión de las operaciones de las aeronaves de las Naciones Unidas fletadas a largo plazo son las siguientes:

a) Ejercer, en nombre del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno, el control operacional global del tráfico aéreo de carácter estratégico, el tráfico fuera de la zona de operaciones de las misiones y el tráfico entre misiones, así como de los vuelos especiales de personalidades, en coordinación con la Sede de las Naciones Unidas y la sede de las misiones;

b) Asegurar que, en las operaciones de transporte estratégico, las aeronaves de las Naciones Unidas se utilicen de acuerdo con el concepto de la Secretaría de utilización global y optimización de la flota;

c) Centrarse en la asignación de las aeronaves adecuadas a cada tarea, en lo tocante a la configuración, el costo y la eficiencia operativa.

35. La responsabilidad de los procesos de asignación de tareas de las Naciones Unidas en relación con las operaciones aéreas entre las misiones y fuera de la zona de las misiones, así como la responsabilidad conexas de seguimiento en tiempo real de la flota aérea estratégica se ha delegado al Centro de Operaciones Aéreas Estratégicas para maximizar el uso de los medios aéreos estratégicos sin comprometer el apoyo actual a las misiones. Para lograr un servicio eficiente es esencial la posibilidad de “compartir” los medios aéreos operacionales en tareas de apoyo aéreo regionales, entre misiones y de alcance mundial junto con la capacidad de controlar en tiempo real las tendencias de uso de estas aeronaves.

## **2. Sistema de gestión del transporte aéreo**

36. En respuesta a las recomendaciones de la Junta de Auditoría de fortalecer sus sistemas de comprobación de datos para asegurar la integridad y la exactitud de los datos aeronáuticos, el Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno ha dado carácter prioritario a la elaboración y aplicación de un programa informático de gestión del transporte aéreo para facilitar la gestión global de las operaciones aéreas. El proceso de adquisición de una plataforma comercial ha concluido sin lograr un resultado satisfactorio. Dado el importante aumento de la complejidad de la gestión de una flota integrada mundial, asegurando al mismo tiempo el cumplimiento del Reglamento Financiero y Reglamentación Financiera Detallada de las Naciones Unidas, la Secretaría está buscando activamente una solución alternativa.

## **3. Dependencia de Aeródromos y Terminales Aéreas**

37. La infraestructura de la aviación en las zonas de operación de las misiones a menudo se ve gravemente degradada o en peligro. Se hará todo lo posible para asegurar el cumplimiento de las normas internacionales mínimas, y la mejora de la infraestructura sólo se llevará a cabo cuando sea absolutamente necesario para garantizar la seguridad aérea y hacer posible que se lleven a cabo con eficiencia las operaciones aéreas de las Naciones Unidas cuando importantes deficiencias constituyan un peligro y afecten negativamente el cumplimiento del mandato de la misión. La recientemente establecida Dependencia de Aeródromos y Terminales Aéreas de la Sección de Transporte Aéreo, que se propone trasladar a Brindisi en 2011-2012, sirve como plataforma para prestar asistencia a las misiones en la

gestión de los servicios de apoyo aéreo y en tierra para atender las necesidades de aeródromos y terminales aéreas de las misiones y prestar apoyo en la planificación general de los aeropuertos y sitios de aterrizaje para helicópteros, así como en el programa de reparación de aeródromos. La composición de las existencias para el despliegue estratégico conexo, en particular los sistemas modulares que permiten el rápido despliegue de infraestructura aeronáutica de tierra eficiente en función del costo, por ejemplo los sistemas de iluminación portátiles, será más eficiente en el contexto de la modularización.

38. Los conocimientos técnicos especializados y la certificación internacional requerida, expedida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en virtud de un acuerdo sobre servicios de gestión concertado con las Naciones Unidas en 2009 será de gran ayuda en los proyectos de infraestructura que se necesiten y asegurará el cumplimiento de las especificaciones mínimas. La Dependencia de Aeródromos y terminales aéreas proporcionará:

- a) Un Plan general de desarrollo de aeródromos para cada misión;
- b) Asistencia en la contratación de equipo para la gestión del tráfico aéreo (comunicaciones/navegación/vigilancia), obras de ingeniería y otros equipos y servicios, seguridad, asistencia en tierra, rampas y servicios de operador aéreo que sean necesarios para la puesta en marcha de la misión;
- c) Asistencia en la adquisición de equipo aeronáutico y la composición de las correspondientes fichas de datos de seguridad;
- d) Evaluación, construcción o rehabilitación de pistas de aterrizaje de aeronaves y helicópteros;
- e) Gestión y supervisión de proyectos de aviación que requieren una certificación internacional de la OACI en virtud del acuerdo sobre servicios de gestión.

39. Los convenios de ejecución de proyectos en el marco de los acuerdos sobre servicios de gestión han permitido la realización de dos importantes proyectos en la UNMIS (rampa internacional de las Naciones Unidas) y la remodelación de un aeródromo/rampa en la UNMIS y la UNAMID. Al mejorar los aeródromos, se cumplirán los requisitos operacionales y de seguridad de manera más segura y se garantizará la continuidad del apoyo.

#### **D. Centro de Control Integrado de Transporte y Circulación**

40. De conformidad con la resolución 64/269 de la Asamblea General, que aprobó la estrategia global de apoyo a las actividades sobre el terreno, el DAAT estableció formalmente el Centro de Control Integrado de Transporte y Circulación en el Centro Regional de Servicios, en Entebbe, para prestar apoyo a las principales misiones sobre el terreno respaldadas por el DAAT en África central y oriental. El principal objetivo consiste en prestar servicios de transporte y desplazamientos y plenamente integrados para aumentar la eficiencia en materia de requisitos para el transporte multimodal, sobre la base de un análisis en tiempo real y proyectado de los desplazamientos y la demanda.

41. El principal objetivo del Centro consistirá en lograr una planificación integrada de los desplazamientos de personal y la carga entre las misiones de África, utilizando todos los medios de transporte disponibles.

42. Mientras que el objetivo principal del Centro de Operaciones Aéreas Estratégicas de Brindisi consiste en lograr eficiencia en la utilización de las aeronaves de las Naciones Unidas empleadas para satisfacer necesidades de transporte estratégicas y vuelos de apoyo entre misiones, la eficiencia que se podrá obtener por conducto del Centro de Control Integrado de Transporte y Circulación derivan de un análisis más preciso de la demanda, con una planificación integrada de las necesidades, sobre una base regional, a fin de señalar la forma y la composición de la flota estratégica y alcanzar una mayor optimización de las flotas de corto recorrido de la respectiva misión.

43. Un programa de vuelos regionales entre las misiones que reciben apoyo se probó con carácter experimental a partir del 15 de enero de 2010. Dos aviones de pasajeros de media distancia se asignaron al Centro de Control Integrado de Transporte y Circulación para generar un programa de vuelos regionales. Estas aeronaves también participaron en la rotación regional de tropas en África, cuando no realizaban su tarea principal de prestar apoyo a las misiones sobre el terreno.

44. Estas aeronaves han transportado a 35.048 pasajeros, incluyendo militares, personal policial, observadores militares, civiles y otro personal de los organismos de las Naciones Unidas, entre misiones de la región, hasta el 30 de septiembre de 2010. La puesta en común de estas aeronaves para prestar servicios coordinados de vuelos regionales a fin de satisfacer la demanda de desplazamientos de larga distancia en la región ha permitido lograr un ahorro de aproximadamente 27 millones de dólares, debido a la reducción de los dos medios aéreos de larga distancia, un avión regional y otro de carga pesada.

45. Las solicitudes electrónicas mundiales de desplazamiento de pasajeros y de carga, denominadas e-MOP y e-CARGO, proporcionarán un acceso inmediato y eficiente a todo el personal de las Naciones Unidas que participan en las misiones, con inclusión del personal de los países que aportan contingentes o fuerzas de policía y los observadores militares; está en marcha el fortalecimiento del papel de los centros mixtos de control de maniobras en cada misión para la planificación de los desplazamientos.

46. El 30 de septiembre de 2010, el Centro de Control Integrado de Transporte y Circulación fue trasladado al Centro Regional de Servicios de Entebbe. La experiencia adquirida en materia de agregación regional de la demanda, la previsión de la demanda y la realización de los planes de vuelo regionales será examinada por el Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno en julio de 2011. Los criterios de medición pertinentes se establecerán en los correspondientes informes sobre la ejecución.

47. El análisis del costo-beneficio inicial presentado a los Estados Miembros en la estrategia mundial de apoyo a las actividades sobre el terreno (A/64/633) cuantificó los beneficios del establecimiento del Centro de Control Integrado de Transporte y Circulación en aproximadamente 47 millones de dólares. Estos ahorros se basaron en la reducción de los medios aéreos en la región, como resultado de la mejora de la planificación de los desplazamientos, el uso de aeronaves entre las distintas misiones y la adecuada dimensión de la flota. Este análisis se limitó únicamente a

las aeronaves estratégicas de la flota de las Naciones Unidas: B 737/MD 83, IL 76, C 130 y CRJs. Los helicópteros de carga pesada MI 26 se incluyeron en el examen porque son caros y su utilización se limita a tareas específicas. Además, la adecuada reducción de los medios aéreos representará una disminución de más de 36.000 toneladas de dióxido de carbono o aproximadamente el 11% del total de emisiones de gases de efecto invernadero de las operaciones aéreas de mantenimiento de la paz.

## **E. Operaciones aéreas en las misiones sobre el terreno**

48. En cada misión de mantenimiento de la paz en que se despliegan medios aéreos, se establece una sección de aviación bajo la supervisión de un Oficial Jefe de Aviación. Esa sección es responsable ante el Jefe o Director de Apoyo a la Misión respecto de todos los aspectos de las operaciones aéreas. En las misiones complejas estructuradas con una sección de servicios integrados de apoyo, la sección de aviación depende de la autoridad del Jefe de Servicios Integrados de Apoyo, y la sección está constituida por tres dependencias: la Dependencia de Operaciones Aéreas, la Dependencia de Terminales Aéreas y la Dependencia de Fiscalización Técnica. Las funciones y las responsabilidades de estas dependencias se explican detalladamente en el Manual de Aviación del Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz/Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno.

49. Las aeronaves de las Naciones Unidas desplegadas en misiones sobre el terreno se asignan para cumplir los siguientes requisitos operativos y administrativos en apoyo del mandato de cada misión, el marco conceptual de las operaciones y el plan de apoyo logístico de la misión:

- a) Evacuación de víctimas, evacuación médica y vuelos de emergencia;
- b) Vuelos especiales de personalidades con fines de enlace y negociación;
- c) Misiones operacionales y de emergencia de la policía civil y las fuerzas de mantenimiento de la paz;
- d) Rotaciones de contingentes;
- e) Apoyo logístico consistente en el transporte de funcionarios y personal diplomático, o de carga correspondiente a las misiones;
- f) Vuelos de apoyo a diversas misiones;
- g) Libertad de circulación del personal de las misiones;
- h) Otras misiones definidas por el contrato, la carta de asignación o el acuerdo de colaboración gratuita;
- i) A las misiones de mantenimiento de la paz se les solicita asimismo que presten apoyo a otros organismos y fondos de las Naciones Unidas con respecto al transporte aéreo de personal. Las políticas y los procedimientos existentes atienden las necesidades, bien sobre la base de la disponibilidad de plazas o disponiendo un fletamento completo, y teniendo en cuenta la recuperación de costos y la responsabilidad de terceros.

50. En las misiones sobre el terreno, el Oficial Jefe de Aviación asegura que las solicitudes de vuelos recibidas estén debidamente autorizadas, que la aeronave y la tripulación asignadas tengan la capacidad suficiente y que la tarea sea posible en el entorno operativo y en el contexto del objetivo principal de garantizar que los medios aéreos de las Naciones Unidas se utilicen con seguridad, eficiencia y eficacia. La Sección de aviación asegura que se cumplan las políticas y la orientación del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno en todas las cuestiones relativas a la aviación, el cumplimiento contractual de los operadores aéreos y los contingentes de aviación militar, y la calidad y el desempeño en el marco del programa de garantía de calidad de la aviación del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno. La gestión del riesgo operacional se tiene en cuenta en todas las decisiones relativas a las operaciones aéreas.

## **V. Las aeronaves militares proporcionadas a las Naciones Unidas con arreglo a las cartas de asignación**

51. Las aeronaves militares de los Estados Miembros son contratadas por las Naciones Unidas para prestar servicios de apoyo aéreo a las misiones de mantenimiento de la paz, para determinadas tareas militares y para servicios de transporte aéreo en función del mandato pertinente del Consejo de Seguridad. Algunas funciones habituales estrictamente militares son el apoyo aéreo próximo a las formaciones militares desplegadas sobre el terreno, la demostración de fuerza, el patrullaje, las tareas de observación, la introducción y extracción de tropas, la evacuación de víctimas o evacuación médica y la búsqueda y rescate. Los helicópteros militares de uso general se utilizan para proporcionar movilidad a las fuerzas de tierra. Cuando no participan en operaciones militares, estos medios aéreos pueden complementar las actividades de apoyo aéreo de aviones contratados comercialmente en la misión para lograr un máximo aprovechamiento con arreglo a la carta de asignación.

### **Mejora de las disposiciones de las cartas de asignación existentes y futura adquisición de medios aéreos militares**

52. En relación con mi informe de 2010 al Comité Especial de Operaciones de Mantenimiento de la Paz (A/64/768), las condiciones de las cartas de asistencia se están examinando actualmente en el Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno y el Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz con el objeto de asegurar que las especificaciones pertinentes y adecuadas con respecto a la evolución de los mandatos de las misiones. La importante cuestión de los reembolsos a los gobiernos, que incluyen las tarifas convenidas y la relación con otros pagos, de conformidad con los memorandos de entendimiento conexos, son examinados actualmente por un grupo de trabajo del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno/Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz, en consulta con los Estados Miembros, a fin de asegurar que las disposiciones se relacionen directamente con los costos en tiempo real y compensen equitativamente a los gobiernos por los servicios prestados. Al mismo tiempo, la cuestión de la utilización de aeronaves militares en términos de horas de vuelo y la disponibilidad operativa de las aeronaves desplegadas en las misiones con arreglo a las cartas de asignación son examinadas y analizadas por un equipo conjunto del

Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz y el Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno. El equipo está llevando a cabo una evaluación sobre el terreno, misión por misión, con el objetivo de abordar la infrautilización y de validar el despliegue de cada medio aéreo en relación con las necesidades de las fuerzas.

53. Al abordar las preocupaciones relativas al déficit de aproximadamente 50 helicópteros de uso militar en las misiones de mantenimiento de la paz, el grupo de trabajo, con la plena participación de la Oficina de Asuntos Militares del Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz/Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno, está llevando a cabo deliberaciones con el objeto de asegurar que las condiciones disponibles permitan cumplir y ayudar al cumplimiento del compromiso de los Estados Miembros respecto de la provisión de medios aéreos militares de alto valor a las operaciones de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas. El grupo de trabajo presentará un informe al personal directivo superior en febrero de 2011 (véase el anexo III).

## **VI. Normas de aviación, calidad, funcionamiento y seguridad aérea**

54. Las operaciones aéreas en las misiones operan en entornos únicos y exigentes, y los Estados Miembros proporcionan tanto las aeronaves civiles comerciales como el apoyo aéreo militar. El Manual de Aviación del Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz/Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno, conjuntamente con las normas de seguridad aérea comunes de las Naciones Unidas y los procedimientos operativos estándar de una misión, constituyen el régimen reglamentario de aviación del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno. Conjuntamente, ofrecen la orientación definitiva para la normalización de las diferencias en las reglamentaciones aplicables a la aviación y establece procedimientos para las operaciones aéreas del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno/Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz cuando no existe un organismo encargado de la regulación. Además, el Manual establece procedimientos y prácticas para gestionar los medios aéreos de conformidad con los reglamentos, directrices y procedimientos establecidos de las Naciones Unidas. Se lo debe utilizar conjuntamente con el anexo VI del Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) con respecto a los operadores comerciales, las normas de seguridad aérea comunes de las Naciones Unidas y el Manual de Adquisiciones de las Naciones Unidas.

55. Si bien cada misión de las Naciones Unidas es diferente, en todas se aplican dos premisas básicas: en primer lugar, la seguridad de los vuelos no se puede poner en peligro; en segundo lugar, al cumplir los objetivos previstos, las normas y los procedimientos de vuelo del Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz/Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno se deben aplicar en todo momento con arreglo al marco de gestión del riesgo establecido.

56. Las normas de aviación aplicables a los operadores comerciales son las Normas y Prácticas Recomendadas de la Organización de Aviación Civil Internacional y las normas aeronáuticas aplicables al transporte aéreo en operaciones de mantenimiento de la paz y humanitarias de las Naciones Unidas. Las normas aplicables a las aeronaves militares contratadas en virtud de cartas de

asignación se definen en los respectivos reglamentos militares nacionales de los países que aportan contingentes. No obstante, tanto los operadores militares como los comerciales deben cumplir las reglamentaciones aplicables del país anfitrión y además deben operar de manera totalmente integrada en el entorno operativo de las actividades de mantenimiento de la paz y, por tanto, deben ajustarse a las políticas, la orientación y los requisitos del Manual de Aviación del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno/Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz, los procedimientos operativos estándar de una misión y el Manual de seguridad aérea del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno/Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz.

#### **A. Normas aeronáuticas aplicables al transporte aéreo en operaciones de mantenimiento de la paz y humanitarias**

57. El Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno y el PMA, con la asistencia de la OACI, han constituido el Grupo Asesor Técnico sobre Aviación. Este Grupo ha formulado las normas de seguridad aérea comunes de las Naciones Unidas para promover la seguridad aérea, mitigar los riesgos para la organización y el personal de las Naciones Unidas, y facilitar la compatibilidad entre los organismos del sistema que prestan apoyo de aviación (véase el anexo IV). Al finalizar la versión 2 de las normas de seguridad aérea comunes de las Naciones Unidas, la OACI confirmó que las normas son plenamente compatibles con los estándares y las prácticas y procedimientos recomendados de la OACI. La OACI comparte las opiniones de la Dependencia Común de Inspección con respecto a la necesidad de conceder a las normas de seguridad comunes antes mencionadas una condición jurídica más elevada dentro del sistema de las Naciones Unidas. En consecuencia, solicito a la Asamblea General que tome nota de la versión 2 de las normas de seguridad aérea comunes de las Naciones Unidas y de mi propósito de promulgar esas normas.

#### **B. Programa de garantía de calidad de la aviación del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno**

58. El cumplimiento de las normas de aviación en las operaciones aéreas de las Naciones Unidas constituye un imperativo del programa de garantía de calidad del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno. El objetivo consiste en brindar confianza al personal directivo superior de las Naciones Unidas y a la dirección de la misión en el sentido de que las normas exigidas se cumplen en el curso de las operaciones aéreas, tanto por las aeronaves contratadas civilmente como por las unidades y contingentes militares de transporte aéreo. El programa es gestionado y ejecutado por la Sección de Transporte Aéreo, en coordinación con la Sección de Operaciones Militares y los especialistas en el cumplimiento de las normas técnicas de la aviación y de la garantía de calidad a nivel de las misiones.

59. Todos los componentes de la aviación están activamente evaluados en una escala y frecuencia adecuadas para que se ajusten a las mejores prácticas industriales y militares. Cuando las normas de calidad, operativas y de seguridad no se cumplen y esto se plantea durante la supervisión activa, las auditorías periódicas

o el análisis de las tendencias de las evaluaciones de desempeño de la misión, es menester adoptar medidas correctivas para poner fin al no cumplimiento, dentro de un plazo razonable, para asegurar el logro del nivel requerido.

60. El programa de garantía de calidad de la aviación incorpora un régimen de evaluación del desempeño para determinar si las normas pertinentes se cumplen o se superan. Por lo general, la supervisión continua de la actividad con arreglo al programa aborda las cualificaciones y la experiencia de la tripulación con respecto a los requisitos de las Naciones Unidas, la adecuación de la capacitación a los requisitos exigidos a las tripulaciones (por ejemplo, en relación con los vuelos nocturnos), la conformidad operativa con los procedimientos de las Naciones Unidas y las normas y reglamentaciones aplicables, y la adecuación del mantenimiento ordinario realizado en las aeronaves para cumplir los requisitos de aeronavegabilidad.

### **C. Registro de proveedores de operaciones aéreas**

61. El proceso de precalificación del registro de proveedores de operaciones aéreas forma parte del programa de garantía de calidad del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno. Todos los operadores aéreos que desean participar en el proceso de licitación de las Naciones Unidas para la prestación de servicios aéreos se deben registrar ante el Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno y el Departamento de Gestión antes de ser incluidos en la base de datos de proveedores de la División de Adquisiciones. El proceso de registro de proveedores comienza con la evaluación de los posibles operadores aéreos, con inclusión de evaluaciones técnicas y operativas de la Sección de Transporte Aéreo y un examen financiero, comercial y de reputación a cargo de la División de Adquisiciones.

62. Los criterios que rigen la evaluación técnica se revisan periódicamente para ajustarlos a las normas internacionales y las normas de seguridad aérea comunes de las Naciones Unidas, y la Sección de Transporte Aéreo ha revisado recientemente el formato de los servicios de fletamento de aeronaves y los criterios de evaluación técnica y operacional.

63. La auditoría e inspección de aviación del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno se lleva a cabo para determinar la posible capacidad del operador aéreo para prestar los servicios requeridos antes de que se adjudique cualquier contrato. Estas visitas son una parte esencial del programa establecido para asegurar que sólo los operadores aéreos serios son registrados y contratados para prestar servicios de transporte aéreo a las Naciones Unidas. En 2009/10, se precalificaron y registraron 23 empresas aéreas, 10 solicitudes están sometidas a evaluación técnica y otras 13 empresas aéreas no cumplían los requisitos técnicos de las Naciones Unidas (véase el anexo V).

### **D. Capacitación y formación de especialistas en aviación**

64. La formación de especialistas en aviación para mantener sus competencias al más alto nivel y asegurar que cumplen las mejores prácticas del sector de transporte aéreo respecto de una serie de disciplinas de aviación y de logística es esencial para el funcionamiento de las operaciones aéreas de las Naciones Unidas.

65. La Sección de Transporte Aéreo elabora y distribuye a todas las misiones sobre el terreno el programa normalizado de formación y certificación al que deben ajustarse todos los especialistas en aviación. Ese documento, que se actualiza anualmente, tiene el propósito de alcanzar las metas y las prioridades estratégicas de la aviación del Departamento y consta de cinco componentes: capacitación inicial, curso para gestores de servicios aéreos, formación en el empleo, formación continuada y formación en aviación especializada.

66. En el ejercicio financiero 2009/10, la formación en aviación se vio facilitada, tanto en la Sede de las Naciones Unidas como en las misiones sobre el terreno, mediante un total de 74 cursos de formación para especialistas, que contaron con 600 participantes. Todo el personal profesional y superior que presta servicio sobre el terreno debe, como mínimo, asistir a un curso cada dos años y, preferiblemente, a un curso cada año.

67. La definición del número mínimo del personal de aviación necesario para poner en marcha una misión, así como las listas de especialistas en aviación que han pasado por una evaluación técnica, son una parte fundamental del pilar de recursos humanos del Sistema Mundial de Apoyo sobre el Terreno.

## **E. Seguridad de la aviación**

68. La seguridad de la aviación reviste una importancia capital para las Naciones Unidas. Por definición, entraña la clara identificación de los peligros para la aviación, la evaluación de los riesgos conexos y la aplicación de medidas apropiadas de mitigación de los riesgos para asegurar que las operaciones aéreas de mantenimiento de la paz se realicen sin superar los niveles aceptables de riesgo para cada tipo de operación.

69. Se ha establecido una estructura formal de seguridad aérea en la Secretaría de las Naciones Unidas y sobre el terreno a fin de abordar todas las cuestiones relacionadas con la seguridad aérea; esta estructura es responsable ante el Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz y el personal superior del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno. La Sección de Seguridad Aérea de la Sede de las Naciones Unidas forma parte de la Oficina del Director de la División de Apoyo Logístico (Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno). Esa Sección supervisa regularmente la seguridad aérea de las operaciones del Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz/Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno, elabora políticas y directrices y presta apoyo técnico a las estructuras de seguridad de la aviación sobre el terreno.

70. Se llevan a cabo visitas periódicas de evaluación a las misiones, seguidas de un informe que incluye recomendaciones destinadas a mejorar los procedimientos y los criterios de seguridad de la misión. La Sección de Seguridad Aérea introdujo como indicador clave de los resultados el porcentaje de cumplimiento de las recomendaciones en materia de seguridad derivados de cada visita. Ese indicador fue globalmente del 59% en 2008/09, del 74% para 2009/10, y para 2010/11 el objetivo se ha fijado en un cumplimiento del 85%.

71. El personal superior del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno alienta una cultura de presentación de informes que no tiene carácter punitivo, con arreglo a la cual todos los incidentes de aviación se comunican de manera abierta y profesional, lo que permite realizar un análisis objetivo y formular recomendaciones eficaces. Como resultado de esta cultura positiva y de otras iniciativas en materia de seguridad, la tasa de accidentes por cada 10.000 horas de vuelo descendió de 0,30 en 2005 a 0,08 en 2009. Todas las actividades del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno relacionadas con la seguridad aérea se recopilan en el informe anual de la Sección de Seguridad aérea, que el Secretario General Adjunto de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno distribuye a todas las misiones sobre el terreno.

72. Los oficiales de seguridad aérea de las misiones llevan a cabo varias actividades de conformidad con el programa de seguridad aérea de la misión, destinado a identificar los riesgos comunicados y observados, analizar los resultados de las investigaciones de incidentes de aviación y determinar las medidas de mitigación de riesgos adecuadas. La naturaleza proactiva de estas actividades asegura que todas las operaciones aéreas de la misión, incluidas las actividades militares, se realicen después de un adecuado proceso de gestión de riesgos que tenga en consideración los posibles riesgos y aplique las medidas de mitigación adecuadas.

73. De conformidad con el Manual de Aviación del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno, la tripulación debe cumplimentar obligatoriamente un formulario de evaluación de riesgos aéreos antes de cada vuelo o serie de vuelos civiles o militares. A fin de ampliar aún más el concepto de gestión de riesgos operacionales, el personal superior del Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz y el Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno aprobó la Directriz normativa sobre gestión de riesgos operacionales de la aviación en abril de 2008, y estableció directrices conexas de aplicación de las políticas. El objetivo último de esos documentos normativos es permitir la identificación temprana de los peligros y riesgos asociados, y la ejecución oportuna de las medidas de mitigación de riesgos apropiadas.

74. La gestión de riesgos operacionales es un proceso de adopción de decisiones en el que participan todos los niveles de gestión de la estructura de la misión durante la planificación y ejecución de los vuelos de apoyo de la misión, incluida la gestión de cambios aplicables a las operaciones de vuelo. El Jefe de la misión tiene a su cargo y es responsable ante el Secretario General Adjunto de Operaciones de Mantenimiento de la Paz por la aplicación de los procedimientos de gestión de los riesgos de aviación en su misión, y es el responsable último de las decisiones adoptadas en el proceso de gestión de riesgos relacionado con el empleo de los recursos aéreos de la misión.

75. Las políticas y estructuras de seguridad aérea establecidas proporcionan un régimen de seguridad aérea integral para las operaciones de las Naciones Unidas sobre el terreno. La aplicación del proceso de gestión de los riesgos operacionales permitirá lograr una mayor seguridad aérea en las operaciones de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas.

## VII. Conclusiones

76. La Secretaría de las Naciones Unidas sigue comprometida con el logro de eficiencias operacionales y de costos en la realización de las operaciones aéreas, sin comprometer el apoyo prestado a las misiones sobre el terreno ni a la seguridad y protección del personal de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas desplegado en las misiones sobre el terreno.

### **Medidas que deberá adoptar la Asamblea General**

77. Se solicita a la Asamblea General que tome nota del informe y de la versión 2 de las normas de seguridad aérea comunes de las Naciones Unidas y de mi intención de promulgar esas normas.

## Anexo I

## Flota de aviación del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno

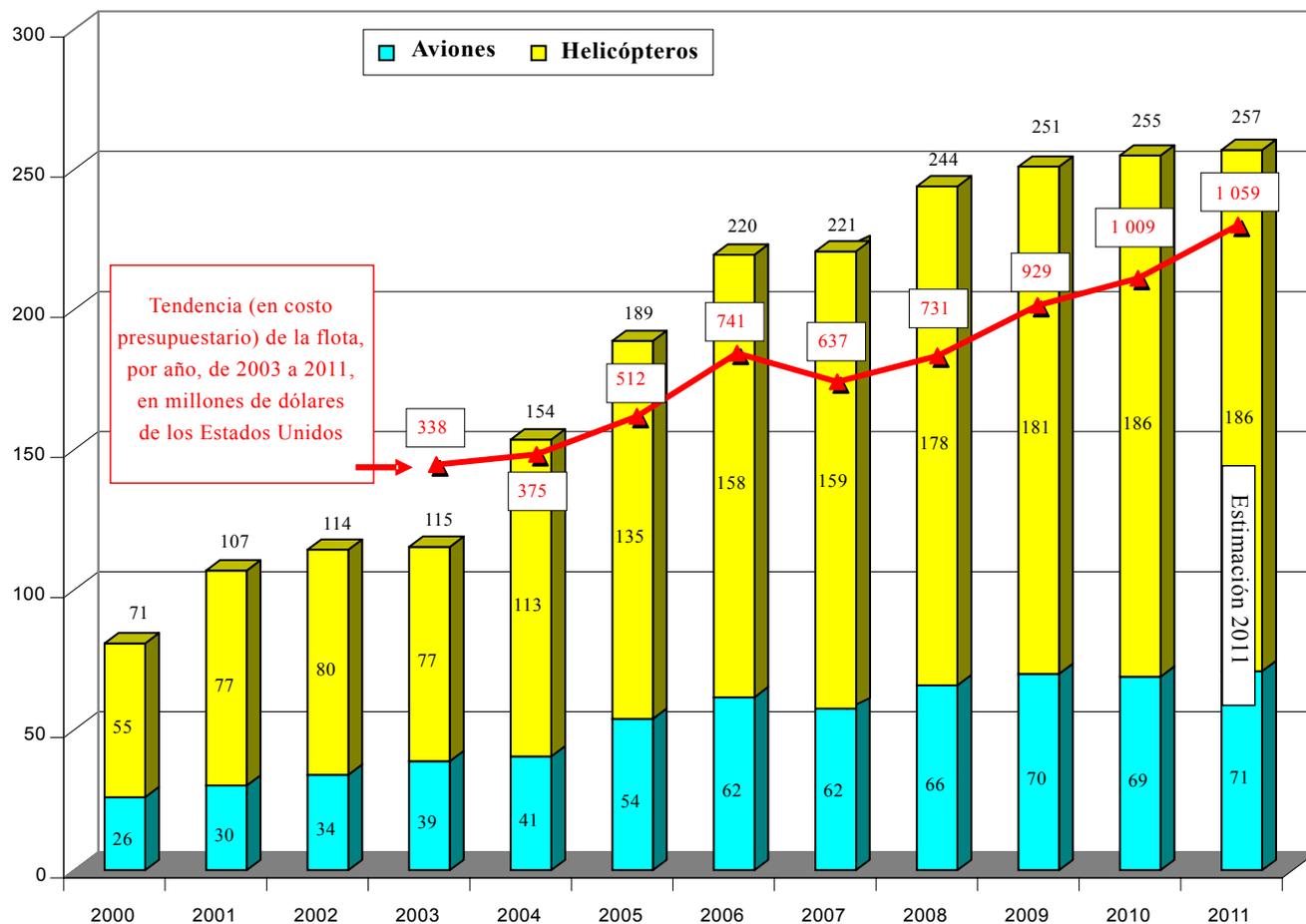
### 30 de septiembre de 2010

<i>Misión</i>	<i>Comercial Aviones</i>	<i>Comercial Helicópteros</i>	<i>Carta de asignación Aviones</i>	<i>Carta de asignación Helicópteros</i>	<i>Total</i>
BINUB	–	1	–	–	1
FPNUL	–	1	–	7	8
MINURCAT	9	6	–	7	22
MINURSO	3	3	–	–	6
MINUSTAH	1	4	1	6	12
MONUSCO	20	24	2	24	70
ONUCI	3	5	–	3	11
UNAMA	4	4	–	–	8
UNAMI	1	–	–	–	1
UNAMID	10	30	–	5	45
UNFICYP	–	–	–	3	3
UNIPSIL	–	1	–	–	1
UNMIL	3	5	–	11	19
UNMIN	–	1	–	–	1
UNMIS	11	15	–	16	42
UNMIT	2	4	–	–	6
UNOWA	1	–	–	–	1
<b>Total</b>	<b>68</b>	<b>104</b>	<b>3</b>	<b>82</b>	<b>257</b>

*Abreviaturas:* BINUB, Oficina Integrada de las Naciones Unidas en Burundi; FPNUL, Fuerza Provisional de las Naciones Unidas en el Líbano; MINURCAT, Misión de las Naciones Unidas en la República Centroafricana y el Chad; MINURSO, Misión de las Naciones Unidas para el Referéndum del Sáhara Occidental; MINUSTAH, Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití; MONUSCO, Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en la República Democrática del Congo; ONUCI, Operación de las Naciones Unidas en Côte d'Ivoire; UNAMA, Misión de Asistencia de las Naciones Unidas en el Afganistán; UNAMI, Misión de Asistencia de las Naciones Unidas para el Iraq; UNAMID, Operación Híbrida de la Unión Africana y las Naciones Unidas en Darfur; UNFICYP, Fuerza de las Naciones Unidas para el Mantenimiento de la Paz en Chipre; UNIPSIL, Oficina Integrada de las Naciones Unidas para la Consolidación de la Paz en Sierra Leona; UNMIL, Misión de las Naciones Unidas en Liberia; UNMIN, Misión de las Naciones Unidas en Nepal; UNMIS, Misión de las Naciones Unidas en el Sudán; UNMIT, Misión Integrada de las Naciones Unidas en Timor-Leste; UNOWA, Oficina de las Naciones Unidas para África Occidental.

## Anexo II

### Aumento de los costos de la flota aérea del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno



## Anexo III

### Situación de las aeronaves militares en operaciones de mantenimiento de la paz

	MINURCAT (7)	MINUSTAH (6)	MONUSCO (20 + 4)	ONUCI (3)	UNAMID (5)	UNFICYP (3)	FPNUL (6)	UNMIL (8 + 3)	UNMIS (10)	Total
Argentina	–	2	–	–	–	3	–	–	–	5
Bangladesh	3	–	6	–	–	–	–	–	–	9
Chile	–	4	–	–	–	–	–	–	–	4
España	–	–	–	–	–	–	2	–	–	2
Etiopía	–	–	–	– 5 Armado	–	–	–	–	–	5
Federación de Rusia	4	–	–	–	–	–	–	–	4	8
Ghana	–	–	–	3	–	–	–	–	–	3
India	–	–	10 + 4 Armado	–	–	–	–	–	–	14
Italia	–	–	–	–	–	–	4	–	–	4
Pakistán	–	–	–	–	–	–	–	–	6	6
Sudáfrica	–	–	2	–	–	–	–	–	–	2
Ucrania	–	–	–	–	–	–	–	8 + 3 Armado	–	11
Uruguay	–	–	2	–	–	–	–	–	–	2
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>75</b>

*Abreviaturas:* MINURCAT, Misión de las Naciones Unidas en la República Centroafricana y el Chad; FPNUL, Fuerza Provisional de las Naciones Unidas en el Líbano; MINUSTAH, Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití; MONUSCO, Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en la República Democrática del Congo; ONUCI, Operación de las Naciones Unidas en Côte d'Ivoire; UNAMID, Operación Híbrida de la Unión Africana y las Naciones Unidas en Darfur; UNFICYP, Fuerza de las Naciones Unidas para el Mantenimiento de la Paz en Chipre; UNIPSIL, Oficina Integrada de las Naciones Unidas para la Consolidación de la Paz en Sierra Leona; UNMIL, Misión de las Naciones Unidas en Liberia; UNMIS, Misión de las Naciones Unidas en el Sudán.

## Anexo IV

### **Grupo Asesor Técnico sobre Aviación de las Naciones Unidas: mandato**

#### **A. Misión**

El Grupo Asesor Técnico sobre Aviación promueve medidas destinadas a reducir el nivel de los riesgos asociados con las operaciones de transporte aéreo civil del sistema de las Naciones Unidas.

#### **B. Composición**

El Grupo Asesor Técnico sobre Aviación es un grupo interinstitucional integrado por especialistas en aviación del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno de las Naciones Unidas y del Programa Mundial de Alimentos (PMA), en el que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) actúa en funciones de asesoramiento.

Los miembros permanentes del Grupo Asesor Técnico sobre Aviación son:

1. El Jefe de la Sección de Transporte Aéreo de cada organización
2. El Jefe de la Sección de Seguridad Aérea de cada organización
3. Un asesor de la OACI apropiado para los objetivos del Grupo Asesor Técnico sobre Aviación.

El Presidente del Grupo Asesor Técnico sobre Aviación podrá invitar a otros expertos cuando sea necesario.

#### **C. Mandato**

1. Asesorar al sistema de las Naciones Unidas sobre asuntos operacionales y de seguridad de la aviación.
2. Examinar y modificar periódicamente las normas de seguridad aérea comunes de las Naciones Unidas y los respectivos procedimientos para mantener su pertinencia y compatibilidad con las normas de seguridad internacionales y los requisitos operacionales.
3. Examinar periódicamente la situación de aplicación de las normas de seguridad aérea comunes de las Naciones Unidas.
4. Examinar los peligros que puedan tener repercusiones para las operaciones de transporte aéreo del sistema de las Naciones Unidas, en particular los resultados de investigaciones de accidentes, y proponer las medidas pertinentes para mitigar los riesgos asociados, reduciendo en consecuencia los riesgos de la Organización.
5. Examinar periódicamente y asesorar sobre los procedimientos comunes para los servicios de transporte aéreo y la gestión de seguridad, así como los

acuerdos técnicos de aviación para mejorar la interoperabilidad entre el Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno y el PMA.

6. Examinar los resultados de las auditorías llevadas a cabo por organizaciones de terceras partes sobre la aviación y la seguridad aérea del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno y del PMA, y asesorar sobre la aplicabilidad de las recomendaciones en el sistema de las Naciones Unidas en su conjunto.
7. Facilitar el intercambio de información operacional, de seguridad y de seguridad aérea entre todos los miembros del sistema de las Naciones Unidas.
8. Elaborar y examinar criterios para la evaluación de los riesgos relacionados con la utilización de certificados de transportista aéreo, en vuelos fletados o vuelos regulares para los viajes oficiales de funcionarios del sistema de las Naciones Unidas.
9. Comunicar los últimos acontecimientos y tendencias en materia de aviación civil internacional (normas y prácticas recomendadas, procedimientos para servicios de navegación aérea y material de orientación).
10. Asesorar y llevar a cabo cualquier otra actividad que mejore la interoperabilidad entre el Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno y el PMA, las operaciones de servicios de transporte aéreo y la gestión de la seguridad de la aviación.

#### **D. Reuniones**

- 4.1 Las reuniones del Grupo Asesor Técnico sobre Aviación serán presididas por el Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno o el PMA, alternándose en esa función cada dos años.
- 4.2 Cada una de las organizaciones designará a un Presidente entre los miembros permanentes.
- 4.3 El Grupo Asesor Técnico sobre Aviación se reunirá al menos dos veces por año. Las reuniones serán convocadas por el Presidente.
- 4.4 Las sesiones ordinarias se celebrarán en la sede de la OACI en Montreal.

## Anexo V

## Lista de proveedores de transporte aéreo aprobados por la División de Apoyo Logístico/Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno

<i>Detalle de los proveedores de transporte</i>						
	<i>Nombre oficial del proveedor del servicio aéreo</i>	<i>País de origen</i>	<i>Tipo de aeronave aprobada del titular del certificado de transportista aéreo</i>	<i>Fecha de terminación de la evaluación técnica</i>	<i>Número de identificación del proveedor en las Naciones Unidas</i>	<i>Número en UNGM</i>
1	748 Air Services	Kenya	C208, HS748 (carga únicamente, evacuación de víctimas/evacuación médica)	14 de octubre de 2010		
2	Abakan Avia	Federación de Rusia	IL76	2 de junio de 2004	22630	137837
3	Aer Arann	Irlanda	ATR-42/300, ATR-72-200/500	5 de mayo de 2010		
4	Aero Services Corporate	Francia	Enlace de alta velocidad	21 de junio de 1999	18438	126793
5	Aero Services Executive	Francia	A319CJ	18 de marzo de 2002	18438	126793
6	Aeronorte Transportes Aeros	Portugal	B06	2 de junio de 2005	24321	113080
7	Aeropetservices 224FU	Federación de Rusia	IL76, A124	19 de febrero de 2003	20551	Ninguno
8	Air Blue	Pakistán	A320, A321	13 de junio de 2005	24255	110465
9	Airline Rostvertol-Avia Cosed joint stock company	Federación de Rusia	Mi-26T	27 de septiembre de 2010		
10	Air Europa	España	B763, B734, B738	14 de abril de 2005	6340	126455/ 167086
11	Air Italy S.p.a	Italia	B737, B757, B767	1 de septiembre de 2009	29394	156412
12	Air Mediterranee	Francia	A321, A320	21 de diciembre de 2007	27804	135386
13	Air Urga	Ucrania	AN24, AN26	15 de marzo de 2004	3504	126965
14	Airwork (NZ) Limited	Nueva Zelandia	AS50, AS55, BK17, F27, B732	7 de julio de 2003	21378	Ninguno
15	AJT Air International	Federación de Rusia	IL86	29 de enero de 2001	18114	Ninguno
16	Aliven S.R.L.	Italia	C56X, C25A, C500, LJ35	23 de marzo de 2004	22469	105815
17	Alliance Airlines	Australia	F28	16 de enero de 2007	Ninguno	131155

<i>Detalle de los proveedores de transporte</i>						
<i>Nombre oficial del proveedor del servicio aéreo</i>	<i>País de origen</i>	<i>Tipo de aeronave aprobada del titular del certificado de transportista aéreo</i>	<i>Fecha de terminación de la evaluación técnica</i>	<i>Número de identificación del proveedor en las Naciones Unidas</i>	<i>Número en UNGM</i>	
18 ALS Limited	Kenya	C182, C206, BE20, CN35, B190, AT42, AS50	1 de abril de 2004	22856	126377	
19 Alta Flights (Charters), Inc.	Canadá	C402, C414, D228, BE20, PSW4	15 de abril de 2003	21076	Ninguno	
20 AMC Aviation	Egipto	A310, MD83	12 de octubre de 1998	7486	Ninguno	
21 Arkia Israeli Airlines	Israel	B757, AT72	12 de octubre de 1998	21456	Ninguno	
22 Asiana Airlines	República de Corea	B744, B763, B734, A321	5 de septiembre de 2001	17289	135974	
23 Askari Aviation	Pakistán	C421, ALO3	23 de diciembre de 2002	20488	132735	
24 Astral Aviation Limited	Kenya	AN12	11 de junio de 2004	22871	105237	
25 Atlant-Soyuz Airlines	Federación de Rusia	IL76, T154, IL86	16 de abril de 1999	3617	139979	
26 Atlas Air, Inc.	Estados Unidos de América	B747	29 de enero de 2002	18107	Ninguno	
27 Atruvera	Federación de Rusia	MI26, IL76	17 de enero de 2002	18090	Ninguno	
28 Avialeasing Aviation Co	Uzbekistán	IL76	2 de febrero de 2000	13627	Ninguno	
29 Aviation Assistance	Dinamarca	B190, BE30, BE20	28 de junio de 2004	3630	Ninguno	
30 Aviation International Support	Kenya	B06, AS50, DHC5	28 de julio de 2004	23295	107724	
31 Aviacon Zitotrans Air Company	Federación de Rusia	IL76TD	4 de mayo de 2010			
32 Azerbaijan Airlines	Azerbaiyán	IL76	24 de septiembre de 2002	Ninguno	Ninguno	
33 Balmoral Central Contract	Sudáfrica	BE20	3 de abril de 2003	16961	Ninguno	
34 Base 4 Aviation (Pty) Ltd.	Sudáfrica	B06, B407, ALO3, B105	4 de septiembre de 2003	Ninguno	Ninguno	
35 Benair	Dinamarca	L410, C550, B06	3 de junio de 2003	22889	Ninguno	
36 Blue Panorama Airlines	Italia	B734	18 de noviembre de 2002	Ninguno	Ninguno	
37 Bradley Airservices – First Air	Canadá	B727, B737, C130, AT42	11 de abril de 2005	24082	101423	
38 Bristow Helicopters Ltd.	Reino Unido	S61, S76, B214, B212	28 de noviembre de 1994	2416	127263	

<i>Detalle de los proveedores de transporte</i>						
<i>Nombre oficial del proveedor del servicio aéreo</i>	<i>País de origen</i>	<i>Tipo de aeronave aprobada del titular del certificado de transportista aéreo</i>	<i>Fecha de terminación de la evaluación técnica</i>	<i>Número de identificación del proveedor en las Naciones Unidas</i>	<i>Número en UNGM</i>	
39	Bulgaria Air Jsc	Bulgaria	A320-200	21 de mayo de 2010		
40	C&G Charter cc T/A King Air Charter	Sudáfrica	B190, BE20	1 de julio de 2009	30101	103839
41	Cargojet Airways Ltd.	Canadá	B727, B757, B767	28 de abril de 2010		
42	Cargolux	Luxemburgo	B744	18 de mayo de 2004	6032	106513
43	CHC Helicopters Africa	Sudáfrica	S61	31 de agosto de 2004	23167	108985
44	CHC Helicopters International Inc.	Canadá	B212, S76, S61, S92	15 de febrero de 2007	22679	Ninguno
45	Climber Air A/S	Dinamarca	AT42, AT72, CL60	13 de enero de 2003	Ninguno	Ninguno
46	CMC Aviation LTD	Kenya	DHC8-100/300	30 de abril de 2010		
47	Comav (Pty.) Ltd.	Namibia	C208, C310, F406, B190, C500	18 de marzo de 2004	22835	Ninguno
48	Coulson Aircrane	Canadá	S61, B06	1 de enero de 2005	Ninguno	Ninguno
49	Dalavia Far East Airlines	Federación de Rusia	IL62, T154, AN24, AN26	30 de julio de 2001	17374	Ninguno
50	DAS Air Cargo	Reino Unido	DC10	21 de enero de 2003	Ninguno	Ninguno
51	Denim Air BV	Países Bajos	F27, DH8C	14 de diciembre de 2006	26437	131726
52	Domodedovo Airlines	Federación de Rusia	YK42, IL62, IL96	3 de septiembre de 2003	21990	127424
53	Eagle Helicopters	Estados Unidos de América	AS50	13 de marzo de 2001	Ninguno	Ninguno
54	East African Safari Air	Kenya	G159, F28, L410, B757	29 de septiembre de 2003	21527	Ninguno
55	Economica Oy Aircons	Finlandia	PA42	12 de septiembre de 2003	Ninguno	Ninguno
56	Egypt Air	Egipto	B747, B777, A340, A300, A321, B737	19 de diciembre de 2001	3944	136005
57	El Al	Israel	B747, B767, B757, B737	21 de junio de 1999	Ninguno	Ninguno
58	Emercom	Federación de Rusia	IL76, MI8	20 de agosto de 2002	19223	Ninguno
59	Ethiopian Airlines	Etiopía	B767, B757, B707, AT42, C130, FK50, DHC5, DHC6	4 de enero de 2001	14703	159342
60	Eurasia Airlines	Federación de Rusia	AN12, T154, IL86	11 de junio de 2002	19139	Ninguno
61	Euroatlantic	Portugal	B737	29 de agosto de 2001	17255	Ninguno

<i>Detalle de los proveedores de transporte</i>						
<i>Nombre oficial del proveedor del servicio aéreo</i>	<i>País de origen</i>	<i>Tipo de aeronave aprobada del titular del certificado de transportista aéreo</i>	<i>Fecha de terminación de la evaluación técnica</i>	<i>Número de identificación del proveedor en las Naciones Unidas</i>	<i>Número en UNGM</i>	
Airways						
62 Eurocypria	Chipre	B738	16 de mayo de 2005	24212	127919	
63 Evergreen Helicopters, Alaska	Estados Unidos de América	B205, B212, AS50, BK17, B105, B06, C212, LJ35	29 de junio de 2007	27950	141332	
64 Evergreen Helicopters, ORE	Estados Unidos de América	B212, B06, ALO3	7 de diciembre de 1994	2632	106918	
65 Evergreen Intl Airlines	Estados Unidos de América	B747	30 de junio de 1995	7576	101478	
66 Everett Charter Aviation	Kenya	BK117	1 de julio de 2009	30347	162585	
67 Executive Transport Airways	Canadá	S61	1 de septiembre de 2005	Ninguno	118377	
68 Executive Turbine	Sudáfrica	B190, BE20, BE9L, AT42, SH36, LJ35	12 de mayo de 2005	24231	112212	
69 FAI Rent-a-Jet	Alemania	C550, LJ35, LJ55	19 de diciembre de 2003	21924	105149	
70 Farnair	Suiza	A300, F27, SH36, L410	17 de junio de 1995	Ninguno	138171	
71 Federal Air	Sudáfrica	C208	1 de febrero de 1995	2643	Ninguno	
72 Foxair SPA	Italia	P180	7 de julio de 2003	Ninguno	Ninguno	
73 Free Bird Airlines	Turquía	MD83	3 de septiembre de 2003	21751	127909	
74 G5 Executive AG	Suiza	GLF5, E135	3 de septiembre de 2003	21428	127752	
75 Georgian Airways	Georgia	YK40, B737, CL 600-2B19	14 de septiembre de 2006	26053	116023	
76 Hamburg International	Alemania	B737-700, A319-111/112	12 de agosto de 2001	18082	Ninguno	
77 Heli Air Services	Bulgaria	MI8, L410	21 de octubre de 1998	11135	127738	
78 Heli Niugini	Papua Nueva Guinea	BK17, B06	27 de septiembre de 2001	18385	Ninguno	
79 Helicópteros Del Soreste	España	B412	26 de diciembre de 2006	13772	101794	
80 Helicopters (NZ) Ltd.	Nueva Zelanda	B06, B212, AS50	19 de junio de 2003	21154	127788	
81 Heliportugal	Portugal	AS365N	25 de febrero de 2010	–	–	
82 Hevi Lift	Papua Nueva Guinea	B212, B06, AS50, BE20	16 de julio de 1998	15802	Ninguno	
83 Iberworld Airlines SA	España	A330, A320	15 de febrero de 2007	30125	138534	
84 Icelandair ehf	Islandia	B757	24 de febrero de 2010		167295	

<i>Detalle de los proveedores de transporte</i>						
<i>Nombre oficial del proveedor del servicio aéreo</i>	<i>País de origen</i>	<i>Tipo de aeronave aprobada del titular del certificado de transportista aéreo</i>	<i>Fecha de terminación de la evaluación técnica</i>	<i>Número de identificación del proveedor en las Naciones Unidas</i>	<i>Número en UNGM</i>	
85 Ilavia Airlines	Federación de Rusia	IL76	29 de julio de 2002	19679	Ninguno	
86 Jet Club	Suiza	GLF5, GLF4, C56X	29 de enero de 2002	Ninguno	Ninguno	
87 Jetflight Oy Wihuri Aviation	Finlandia	FA20, CL60	3 de abril de 2003	18243	Ninguno	
88 Jordan Aviation	Jordania	B737, B707	12 de septiembre de 2003	21455	Ninguno	
89 Kalitta Airlines	Estados Unidos de América	B747	16 de agosto de 2002	19302	165068	
90 Khoriv Avia	Ucrania	MI8	22 de marzo de 2004	22398	Ninguno	
91 Kirov Avia	Federación de Rusia	AN26, T134	30 de diciembre de 1997	10207	Ninguno	
92 Komiaviatrans State Enterprise	Federación de Rusia	MI26, MI8, MI2	23 de junio de 2005	16153	Ninguno	
93 Korean Air	República de Corea	B744, A332	16 de enero de 2001	2861	139699	
94 Lan Chile	Chile	A340, B767, A320	11 de junio de 2004	22848	Ninguno	
95 Lauda Air	Austria	B767, B737	16 de junio de 2005	2883	Ninguno	
96 Linhas Aereas de Mozambique (LAM)	Mozambique	B737, C212	19 de noviembre de 2001	4250	Ninguno	
97 Lloyd Helicopter Services Ltd.	Australia	S76, AS32, B212, B06, B412,	7 de diciembre de 1999	12173	126571	
98 London Executive Aviation Ltd.	Reino Unido	PA34, PA36, C550, C560	31 de octubre de 2003	22362	Ninguno	
99 Lotus Air	Egipto	A320	23 de junio de 2005	17001	Ninguno	
100 LTU Lufttransport	Alemania	A332, A333, A321, A320	28 de mayo de 2004	24018	Ninguno	
101 Luxor Air	Egipto	MD83	26 de marzo de 2003	20979	Ninguno	
102 Malaysian Airlines System	Malasia	B737	30 de octubre de 2002	Ninguno	Ninguno	
103 Mex-Mocambique Expresso	Mozambique	C212, BE20	18 de marzo de 2003	Ninguno	Ninguno	
104 Miami Air International	Estados Unidos de América	B734, B738	9 de enero de 2007	6048	136499	
105 Midwest Airlines	Egipto	A310	1 de junio de 2000	14705	106227	
106 Motor Sich JSC	Ucrania	AN12, AN24, YK42, AN74	11 de marzo de 2004	15738/29207	126892	
107 Murray Air	Estados Unidos de América	DC86	25 de abril de 2002	25779	127685	

<i>Detalle de los proveedores de transporte</i>					
<i>Nombre oficial del proveedor del servicio aéreo</i>	<i>País de origen</i>	<i>Tipo de aeronave aprobada del titular del certificado de transportista aéreo</i>	<i>Fecha de terminación de la evaluación técnica</i>	<i>Número de identificación del proveedor en las Naciones Unidas</i>	<i>Número en UNGM</i>
108 National Airways Corporation	Sudáfrica	BE20	1 de junio de 1995	29696	163906
109 National Helicopters Inc.	Canadá	B212	11 de enero de 2005	23238	106366
110 Naturelink Aviation	Sudáfrica	BE20, BE30, B190, E110	14 de diciembre de 2006	26480	126183
111 Nefteyugansk	Federación de Rusia	MI8	5 de enero de 1998	12112	Ninguno
112 Netjets	Estados Unidos de América	B737	30 de junio de 2005	30307	123675
113 Niznheartovskia	Federación de Rusia	Mi-8P, Mi-8AMT	26 de abril de 2010		
114 Occitania-Octavia	Francia	F28, B190, FA50, F900, HS25	9 de agosto de 2001	16851	Ninguno
115 Omni Air Intl	Estados Unidos de América	DC10, B757	30 de junio de 1995	6102	109463
116 Orient Thai Airlines	Tailandia	B747, L101	3 de septiembre de 2003	21429	115317
117 Pacific Helicopter Pty Ltd.	Papua Nueva Guinea	B212, B06, AS50, H500	13 de diciembre de 1999	Ninguno	115033
118 Pacific Helicopter Tours, Inc.	Estados Unidos de América	S61, B212, B222, B06, UH1, H369	9 de junio de 2004	22973	106313
119 Pakistan International Airlines	Pakistán	B747, A306, A310, B737, F27, DHC6	7 de marzo de 2003	21311	Ninguno
120 Pearl Aviation	Australia	BE20, C550, ASTR, SA227	28 de junio de 2004	24237	108499
121 Phoenix Aviation Limited	Kenya	C550	2 de noviembre de 2010		
122 Polet	Federación de Rusia	A124	25 de junio de 1998	13499	168814
123 Privat Air SA	Suiza	B757, B733, B737, GLF4	7 de julio de 2003	22874	Ninguno
124 Royal Aviation Inc.	Canadá	B757, B737	17 de diciembre de 1999	13498/16798	Ninguno
125 Royal Jordanian	Jordania	A342, A310, A321, A320, EMB170, EMB190	19 de diciembre de 2000	12771	Ninguno
126 Russian Sky Airlines	Federación de Rusia	IL86, T154, IL62, IL76	18 de mayo de 2006	23827	Ninguno

<i>Detalle de los proveedores de transporte</i>					
<i>Nombre oficial del proveedor del servicio aéreo</i>	<i>País de origen</i>	<i>Tipo de aeronave aprobada del titular del certificado de transportista aéreo</i>	<i>Fecha de terminación de la evaluación técnica</i>	<i>Número de identificación del proveedor en las Naciones Unidas</i>	<i>Número en UNGM</i>
127 Safair Operations Pty Ltd.	Sudáfrica	L382	1 de noviembre de 2009	30379	166408
128 San Joachin Helicopters	Estados Unidos de América	B212, UH1, B06	1 de abril de 2004	Ninguno	Ninguno
129 Shanghai Airlines	China	B767, B757, B737, CRJ1	1 de octubre de 2002	19654	Ninguno
130 Shar Ink.	Federación de Rusia	AN74, MI8, YK42	13 de mayo de 2005	24186	114601
131 Silk Way Airlines	Azerbaiyán	IL76, AN12	10 de marzo de 2005	23931	112603
132 Skol Airline LLC	Federación de Rusia	MI-171, Mi-8AMT, MI26	1 de octubre de 2009	30301	155455
133 Skyservice Airlines INC	Canadá	A320, B757	19 de enero de 2010		
134 Smartlynx	Letonia	A320	1 de julio de 2009	30107	164134
135 Solenta	Sudáfrica	B190, AT42, C208	19 de noviembre de 2004	Ninguno	104911
136 Starlite Aviation (Pty) Ltd.	Sudáfrica	SA 330J (inspección pendiente)	27 de septiembre de 2010		31827
137 Swiftair	España	B727, MD83, AT42, AT72	4 de septiembre de 2003	21575	127363
138 Tajikistan Airlines (también conocida como Tajik Air)	Tayikistán	T134, T154, YK40, AN24, AN26, AN28, MI8	16 de agosto de 2002	18570	Ninguno
139 Titan Airways	Reino Unido	B733, B462, AT42	23 de septiembre de 2002	20340	Ninguno
140 Transcapital Air Ltd.	Canadá	DHC7	13 de abril de 2001	Ninguno	Ninguno
141 Twin Jet Aircraft	Reino Unido	A319	30 de agosto de 2002	19865	Ninguno
142 Ukrainian Helicopters	Ucrania	MI8	12 de octubre de 2006	10731	129918
143 UTair Aviation	Federación de Rusia	MI26, MI8, T134, T154	9 de octubre de 1995	20392	126729
144 Uzbekistan Airways	Uzbekistán	IL76, IL86, IL62, T154	15 de abril de 2002	Ninguno	Ninguno
145 Vim Avia	Federación de Rusia	B752	6 de junio de 2006	25739	124909
146 Vladivostok Air (Avia)		T154, YK40, MI8, KA32	22 de marzo de 2004	22433	Ninguno
147 Vostok Aviation	Federación de Rusia	MI8	28 de junio de 2001	16631/22433	108501
148 Voyageur Airways Ltd.	Canadá	DHC8, DHC7, BE20	20 de abril de 2002	7623	116403
149 Zimex Aviation	Suiza	B190, BE20	17 de junio de 1995	3448	162887

<i>Nota</i>		
<i>Categoría</i>	<i>Descripción</i>	<i>Criterios</i>
H1	Helicóptero ligero	MTOW $\leq$ 4T
H2	Helicóptero medio	MTOW $\geq$ 4T o $\geq$ 10 pasaj.
H3	Helicóptero pesado	MTOW $\geq$ 9T
F1	Monomotor	
F2	Turbo ligero	$\leq$ 19 pasaj.
F3	Turbo medio	$20 \geq x \leq 89$ pasaj.
F4	Turbo pesado	$\geq 90$ pasaj.
F5	Enlace alta velocidad (de reacción)	$\leq 10$ pasaj.
F6	Avión de reacción ligero	$\leq 19$ pasaj.
F7	Avión de reacción medio	$20 < x \leq 199$ pasaj.
F8	Avión de reacción pesado	$200 < x \leq 299$ pasaj.
F9	Fuselaje ancho	$\geq 300$
F10	Carga media	$< 40T$
F11	Carga pesada	$40T \leq x < 100T$
F12	Carga muy pesada	$\geq 100T$