

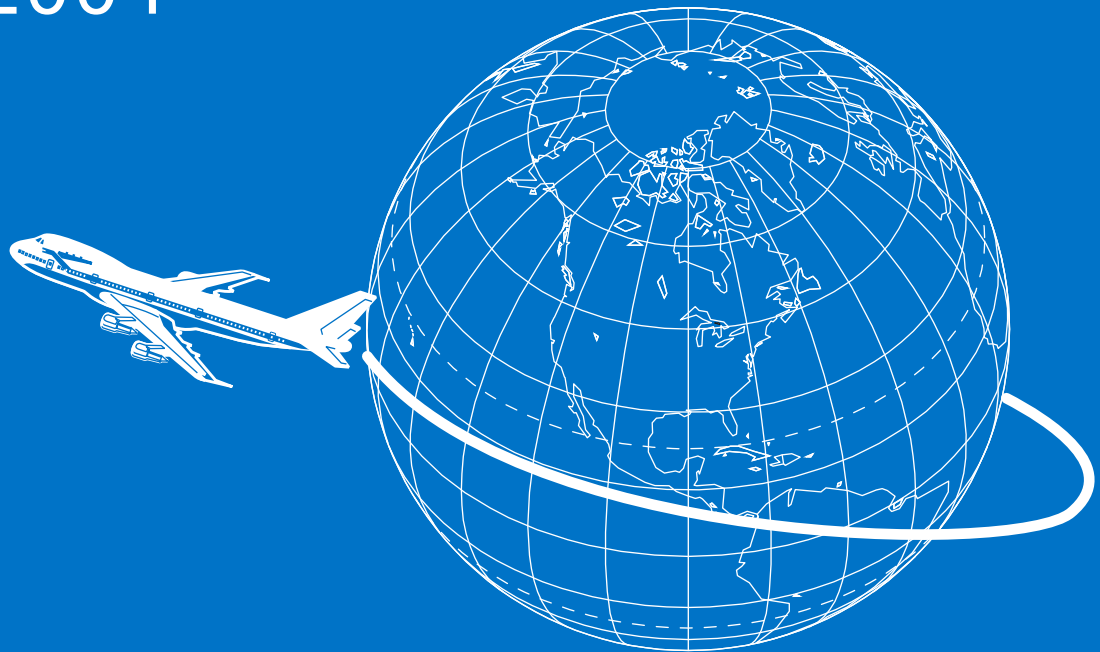
Doc 9851



Documentación para el período
de sesiones de la Asamblea de 2007

Informe anual del Consejo

2004



Organización de Aviación Civil Internacional

A LA ASAMBLEA
DE LA
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Por encargo del Consejo, tengo el honor de presentar su informe correspondiente al año 2004, preparado de conformidad con el Artículo 54 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Este informe forma parte de la documentación para el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea, que se celebrará en 2007, pero se transmite ahora a los Estados contratantes a título informativo. También se enviará al Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, de conformidad con el Artículo VI, párrafo 2 a) del Acuerdo entre las Naciones Unidas y la OACI.

El informe fue preparado por la Secretaría y el texto provisional se distribuyó a los Representantes de los Estados miembros del Consejo para que hicieran las observaciones que estimaran oportunas. El Consejo no lo examinó ni lo adoptó oficialmente pero, como en años anteriores, autorizó a su Presidente a aprobar el texto definitivo después de tomar debidamente en consideración todas las sugerencias recibidas.

Hace 60 años, el 7 de diciembre de 1944, se creó la OACI al firmarse el Convenio sobre Aviación Civil Internacional. A partir de entonces, la Organización ha sido un foro efectivo de cooperación mundial entre sus Estados contratantes y los miembros de la comunidad de la aviación civil internacional para acrecentar la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de nuestros cielos y espacios aéreos en las inmediaciones de los aeropuertos.

Pasando de ser una industria en ciernes a un participante primordial en la economía mundial, el transporte aéreo representa actualmente una parte vital de nuestra vida cotidiana. Hace posible que nosotros, como turistas o personas de negocios, podamos ir de forma segura y rápida de un lugar a otro del planeta y nos proporciona muchos bienes y servicios que utilizamos diariamente en nuestros hogares y oficinas.

Al iniciar un nuevo capítulo en la historia de la Organización, con confianza ponemos nuestra mira en un futuro lleno de desafíos, con la determinación de seguir esforzándonos por alcanzar un nivel óptimo de seguridad operacional y protección de la aviación; continuar la liberalización progresiva del transporte aéreo; lograr un sistema de gestión del tránsito aéreo interfuncional, armonizado y sin límites perceptibles en el mundo entero; aspirar a una máxima compatibilidad entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente; y promover el desarrollo de un marco jurídico mundial unificado.

Sí, se ha fijado una dirección. Nuestras metas son claras. Y la cooperación mundial es fundamental para hacer frente a todos estos desafíos, tal como lo ha sido en los últimos 60 años.

Assad Kotaite
Presidente del Consejo

ESTADOS CONTRATANTES

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

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Glosario	(vii)
Capítulo 1. Información acerca de la OACI.....	1
Lo que es	1
Lo que hace.....	1
Cómo actúa.....	2
Objetivos estratégicos.....	3
Dirección futura	3
Publicaciones de la OACI	5
El sitio web de la OACI: www.icao.int	5
Organigrama.....	6
Capítulo 2. La economía mundial	7
1. Acontecimientos económicos mundiales y regionales	7
2. Tráfico	8
3. Finanzas	10
4. Situación comercial.....	11
5. Reglamentación económica	13
6. Accidentes de aeronaves	15
7. Actos de interferencia ilícita.....	16
Capítulo 3. La Organización.....	19
1. Acontecimientos más destacados en 2004.....	19
2. La Asamblea, el Consejo y sus órganos subordinados	21
3. Personal	26
4. Servicios de idiomas y publicaciones.....	26
5. Registro, distribución y venta	27
6. Finanzas	28
Capítulo 4. Proyectos que merecieron atención especial.....	31
1. Aviación y protección del medio ambiente.....	31
2. Seguridad de la aviación (AVSEC)	33
3. Integración de las nuevas aeronaves de mayor tamaño	37
4. Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS)	38
5. Competencia lingüística	38
6. Modernización de los sistemas de navegación aérea (CNS/ATM)	39

7.	Gestión de la seguridad operacional	41
8.	Estadísticas — Base de datos estadísticas integrada (ISDB)	43
9.	Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional	44
10.	Programa Universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional	44
 Capítulo 5. Cooperación técnica		47
1.	Sinopsis	47
2.	Finanzas	54
3.	Personal	57
4.	Becas otorgadas	58
5.	Equipos y subcontratos	58
6.	Programas correspondientes al PNUD y a los fondos fiduciarios	59
 Capítulo 6. Asuntos constitucionales y jurídicos		61
1.	Programa del trabajo del Comité Jurídico y reuniones jurídicas	61
2.	Ratificación, adhesión y aceptación de los instrumentos de derecho aeronáutico	63
3.	Asistencia en el ámbito del seguro aeronáutico por riesgo de guerra	63
4.	Apoyo especial	63
5.	Registro de acuerdos y arreglos	64
 Capítulo 7. Actividades regionales		65
Parte I. Oficinas regionales		
1.	Generalidades	65
2.	Aspectos sobresalientes de las actividades en las oficinas regionales	65
 Parte II. Comisiones regionales		
1.	Generalidades	69
2.	Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)	69
3.	Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)	71
4.	Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)	71
 Capítulo 8. Relaciones con otras organizaciones internacionales		75
1.	Naciones Unidas	75
2.	Órganos mixtos	77
3.	Organismos especializados	77
4.	Otras organizaciones internacionales	79

APÉNDICES

	<i>Página</i>
Apéndice 1. Instrumentos de derecho aeronáutico internacional — Ratificaciones y adhesiones en 2004.....	A-1
Apéndice 2. Anexos al Convenio.....	A-7
Apéndice 3. El Consejo, sus Comités y la Comisión de aeronavegación	A-15
Apéndice 4. Reuniones celebradas en 2004	A-21
Apéndice 5. Participación de los Estados y organizaciones internacionales en las reuniones más importantes de la OACI celebradas en 2004	A-25
Apéndice 6. Publicaciones para la venta producidas en 2004.....	A-31
Apéndice 7. Distribución por nacionalidades del personal de la categoría profesional al 31 de diciembre de 2004	A-33
Apéndice 8. Proyectos de cooperación técnica	A-39
Apéndice 9. Distribución del personal de cooperación técnica en misión, por nacionalidad, grado y programa — 2004	A-83
Apéndice 10. Contratación del personal de misiones — 2004.....	A-85
Apéndice 11. Becas otorgadas durante 2004 en el marco de los programas de la OACI.....	A-99
Apéndice 12. Adquisición de equipo y subcontratos	A-107
Apéndice 13. Tablas relativas al Capítulo 2.....	A-111
Apéndice 14. Misiones de los Estados y territorios de especialistas en navegación aérea, transporte aéreo, seguridad de la aviación y cooperación técnica de las oficinas regionales	A-123
Apéndice 15. Frecuencia de asistencia de los Estados en reuniones de las oficinas regionales de la OACI y temas tratados	A-127
Apéndice 16. Actividades específicas de las oficinas regionales en los campos de navegación aérea, transporte aéreo, seguridad de la aviación y cooperación técnica.....	A-137

GLOSARIO

- ACC.** Centro de control de área
- ACI.** Consejo Internacional de Aeropuertos
- ADREP.** Notificación de datos de accidentes e incidentes
- ADS.** Vigilancia dependiente automática
- ADS-B.** Vigilancia dependiente automática-radiodifusión
- ADS-C.** Vigilancia dependiente automática-contrato
- AEC.** Asociación de Estados del Caribe
- AECI.** Agencia Española de Cooperación Internacional
- AENA.** Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
- AEROCOM.** Comunicaciones aeronáuticas
- AEROMET.** Meteorología aeronáutica
- AFCAP.** Programa de aumentación del contrato de la Fuerza aérea
- AFDD.** Base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías
- AFI.** África-Océano Índico
- AFIS.** Servicio de información de vuelo de aeródromo
- AFRAA.** Asociación de líneas aéreas africanas
- AFS.** Servicio fijo aeronáutico
- AFTN.** Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas
- AGL.** Sobre el nivel del suelo
- AIDC.** Comunicaciones de datos entre instalaciones ATS
- AGCS.** Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios
- AIS.** Servicio de información aeronáutica
- AIT.** Aeropuerto internacional de Tocumen
- AJAB.** Junta asesora mixta de apelación
- ALAR.** Reducción de los accidentes en la aproximación y el aterrizaje
- AMHS.** Sistema de tratamiento de mensajes ATS
- ANB.** Dirección de navegación aérea
- ANP.** Plan de navegación aérea
- AOSC.** Gastos de los servicios administrativos y operacionales
- AOSCF.** Fondo para los gastos de los servicios administrativos y operacionales
- AOT.** Airports of Thailand Public Company Limited
- APHMWG.** Grupo de trabajo multidisciplinario de la Secretaría sobre cuestiones sanitarias relativas a los pasajeros aéreos
- ASECNA.** Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar
- ASMA.** Asociación Médica Aeroespacial
- ASOP.** Asistencia operacional
- ASTC.** Centro de instrucción en seguridad de la aviación
- ATAG.** Grupo de acción sobre transporte aéreo
- ATI.** Air Transport Intelligence
- ATM.** Gestión del tránsito aéreo
- ATN.** Red de telecomunicaciones aeronáuticas
- ATNS.** Servicios de tránsito aéreo y navegación aérea
- ATS.** Servicios de tránsito aéreo
- ATO.** Oficina de transporte aéreo
- ATS.** Servicios de tránsito aéreo
- AVSEC.** Seguridad de la aviación
- BAoD.** Banco Asiático de Desarrollo
- BEI.** Banco Europeo de Inversiones
- CAA.** Administración de aviación civil
- CAA.** Autoridad de aviación civil
- CAAC.** Comisión Árabe de Aviación Civil
- CAASL.** Administración de aviación civil de Sri Lanka
- CAEP.** Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación
- CAFAC.** Comisión Africana de Aviación Civil
- CAMP.** Plan maestro de aviación civil
- CANSO.** Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil
- CAO.** Comunidad del África Oriental
- CAPS.** Servicio de compras de aviación civil
- CAR.** Caribe
- CARO.** Oficina de reglamentación de la aviación civil
- CARSAMMA.** Agencia Regional de Monitoreo del Car/Sam
- CASC.** Centro de seguridad de la aviación civil
- CASP-AP.** Programa de cooperación en materia de seguridad de la aviación – Región Asia/Pacífico
- CASPS.** Programas de cooperación en materia de seguridad de la aviación
- CAT.** Categoría
- CEATS.** Servicios de tránsito aéreo de Europa central
- CCI.** Cámara de Comercio Internacional
- CE.** Comunidad Europea
- CEAC.** Conferencia Europea de Aviación Civil
- CEDEAO.** Comunidad Económica de los Estados de África Occidental
- CEI.** Comunidad de Estados Independientes
- CEPA.** Comisión Económica de las Naciones Unidas para África
- CESPAP.** Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico
- CFACC.** Componente aérea del contrato de la fuerza aérea
- CFR.** Accidentes, incendios y salvamento
- CGNA.** Centro de gestión de navegación aérea
- CIENAM.** Centro internacional de enseñanza aeronáutica de México

- CLAC.** Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
CMAe. Comisión de Meteorología Aeronáutica
CMNUCC Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático
CMR. Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones
CNS/ATM. Comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo
COCESNA. Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea
COMESA. Mercado Común para África Oriental y Meridional
COSCAP. Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad
COSPAS. Sistema espacial para la búsqueda de naves en peligro
CPDLC. Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto
CRM. Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones
CSB. Comisión de Sistemas Básicos
CTA. Asesor técnico principal
CTIE. Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos
CVOR. Radiofaro omnidireccional VHF convencional
DAC. Dirección de aeronáutica civil
DAC. Departamento de aviación civil
DAGMAR. Base de datos sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos
DECEA. Departamento de espacio aéreo y control
DGAC. Dirección General de Aviación Civil
DINAC. Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
DME. Equipo radiotelemétrico
DMNB. 2,3-Dimetil-2,3-dinitrobutano
DOMP. Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz
DVOR. Radiofaro omnidireccional VHF Doppler
EAAP. Asociación europea de psicología aeronáutica
EASA. Agencia Europea de Seguridad Aérea
ECCAIRS. Centro europeo de coordinación de sistemas de informes de incidentes de aviación
EDEN. Red de documentación y consultas electrónicas
EGNOS. Servicio europeo de complemento geoestacionario de navegación
ETOPS. Vuelos a grandes distancias de aviones bimotores
EUR. Europa
EUROCONTROL. Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea
FAA. Administración Federal de Aviación
FAI. Federación Aeronáutica Internacional
FANS. Sistemas de navegación aérea del futuro
FASID. Documentos sobre las instalaciones y servicio
FF. Fondos fiduciarios
FIR. Región de información de vuelo
FIS. Servicios de información de vuelo
GAGAN. Sistema de navegación aumentada con GPS y GEO
GASP. Plan global para la seguridad aeronáutica
GCAA. Administración general de aviación civil
GEPEJTA. Grupo de expertos sobre políticas, aspectos económicos y asuntos jurídicos en el campo del transporte aéreo
GEPNA. Grupo Europeo de Planificación de la Navegación Aérea
GNSS. Sistema mundial de navegación por satélite
GRAS. Sistema regional de aumentación basado en tierra
GREPECAS. Grupo regional CAR/SAM de planificación y ejecución
HCAA. Administración de aviación civil helénica
HF. Altas frecuencias
HFDL. Enlace de datos de alta frecuencia
HIAL. Hyderabad International Airport Limited
HLCM. Comité de Alto Nivel sobre Gestión
HLCP. Comité de Alto Nivel sobre Programas
IAASM. Academia Internacional de Medicina Aeronáutica y Espacial
IAC. Comité interestatal de aviación
IAC. Instituto de Aviación Civil
IAOPA. Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves
IATA. Asociación del Transporte Aéreo Internacional
IBAC. Consejo internacional de aviación de negocios
IBIS. Sistema de notificación de la OACI de los choques con aves
IFALPA. Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea
IFATCA. Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo
IFATSEA. Federación Internacional de la Asociación de la electrónica de la seguridad del tránsito aéreo
IFFAS. Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica
IFSO. Oficial de seguridad de a bordo
ILS. Sistema de aterrizaje por instrumentos
IMSO. Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite
INAC. Instituto Nacional de Aviación Civil
INFRAERO. Proyecto de asistencia técnica a la empresa pública de infraestructura aeroportuaria de Brasil
IPCC. Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático
IPV. Instituto de protección de vuelo

- ISASI.** Asociación Internacional de Investigadores de Seguridad Aeronáutica
- ISBN.** Número internacional normalizado de los libros
- ISDB.** Base de datos estadísticos integrada
- ISO.** Organización Internacional de Normalización
- JAA.** Autoridades Conjuntas de Aviación
- JAR.** Requisitos conjuntos de la aviación
- JJE.** Junta de los jefes ejecutivos del sistema de las Naciones Unidas para la coordinación
- KFOR.** Fuerza Internacional de Seguridad en Kosovo
- LEA.** Liga de los Estados Árabes
- LEB.** Dirección de asuntos jurídicos
- MACL.** Maldives Airports Company Ltd.
- MANPADS.** Sistemas portátiles de defensa antiaérea
- MECMA.** Organismo central de supervisión para la región Oriente Medio
- MID.** Oriente Medio
- MNPS.** Especificaciones de performance mínima de navegación
- MoC.** Memorando de cooperación
- MOCAT.** Ministerio de Aviación Civil y Turismo
- MONUC.** Mission de l'Organisation des Nations Unies en République démocratique du Congo
- MSA.** Acuerdo de servicios administrativos
- MSAS.** Sistema de aumentación basado en satélites MTSAT
- MTSAT.** Satélite de transporte multifuncional
- NAFISAT.** VSAT de África nordestal
- NAIA.** Aeropuerto internacional Ninoy Aquino
- NARAST.** Equipo regional Asia septentrional de seguridad aeronáutica
- NAT.** Atlántico septentrional
- NAT SPG.** Grupo sobre planeamiento de sistemas Atlántico septentrional
- NAVAIDS.** Ayudas para la navegación aérea
- NCC.** Centro de control de nodos
- NDB.** Radiofaro no direccional
- NDIA.** Nuevo Aeropuerto internacional de Doha
- NLA.** Nuevos aviones de grandes dimensiones
- NPA.** Aproximación que no es de precisión
- NUICAF.** Instituto de ciencias aeronáuticas y actividades materiales
- OEA.** Organización de los Estados Americanos
- OCDE.** Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
- OFOD.** Origen y destino por vuelo
- OIEA.** Organismo Internacional de Energía Atómica
- OIFM.** Mecanismo de financiamiento de la ejecución de los objetivos de la OACI
- OIPC-INTERPOL.** Organización Internacional de Policía Criminal
- OIT.** Oficina Internacional del Trabajo
- OMA.** Organización Mundial de Aduanas
- OMI.** Organización Marítima Internacional
- OMM.** Organización Meteorológica Mundial
- OMS.** Organización Mundial de la Salud
- ONUDD.** Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito
- ORAT.** Preparación operacional y transferencia del aeropuerto
- OSACT.** Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico
- OSCE.** Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa
- PANS-ABC.** Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Abreviaturas y códigos de la OACI
- PANS-ATM.** Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo
- PANS-OPS.** Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves
- PAPI.** Indicador de trayectoria para la aproximación de precisión
- PCA.** Presidencia de aviación civil
- PIRG.** Grupo regional de planificación y ejecución
- PKD.** Directorio de claves públicas
- PNUD.** Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
- PNUMA.** Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente
- RAB.** Reglamento aeronáutico boliviano
- RAE.** Regiones administrativas especiales
- RAO.** Oficina de asuntos regionales
- RCC.** Comité de coordinación REDDIG
- REDDIG.** Red digital Sudamérica
- RLA.** Reglamentación latinoamericana
- RNAC.** Royal Nepal Airlines Corporation
- RNAV.** Navegación de área
- RNP.** Performance de navegación requerida
- RSI.** Reglamento Sanitario Internacional
- RTSP.** Performance del sistema total requerida
- RVSM.** Separación vertical mínima reducida
- SADC.** Comunidad de Desarrollo del África Meridional
- SAFA.** Evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras
- SAFTII.** Iniciativa Internacional de Viaje Seguro y Facilitado
- SAM.** Sudamérica
- SAR.** Búsqueda y salvamento
- SARM.** Manual de referencia sobre auditoría de la seguridad
- SARPS.** Normas y métodos recomendados
- SARSAT.** Localización por satélite para búsqueda y salvamento
- SATCC.** Comisión de Transportes y Comunicaciones para el África Meridional

- SATCOM.** Comunicación por satélite
- SBAS.** Sistema de aumentación basado en satélites
- SEARAST.** Equipo regional Asia sudoriental de seguridad aeronáutica
- SINTAC.** Sistemas integrados de información de aviación civil
- SISNOTAM.** Implantación del sistema de información aeronáutica
- SMCG.** Grupo coordinador de la gestión de la seguridad operacional
- SMS.** Sistema de gestión de la seguridad operacional
- SRSg.** Representante especial del Secretario General de las Naciones Unidas
- TC.** Comité técnico
- TCB.** Dirección de cooperación técnica
- TCC.** Instrucción de competencia técnica y certificación
- TCP/IP.** Protocolo de control de transmisión/Protocolo Internet
- TIACA.** Asociación Internacional de Carga Aérea
- UA.** Unión Africana
- UAT.** Transceptor de acceso universal
- UEMAO.** Unión Económica y Monetaria de África Occidental
- UIT.** Unión Internacional de Telecomunicaciones
- UNAT.** Tribunal Administrativo de las Naciones Unidas
- UNDPKO.** Departamento de operaciones de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas
- UNGIWG.** Grupo de trabajo de las Naciones Unidas sobre información geográfica
- UNMIK.** Misión de Administración Provisional de las Naciones Unidas en Kosovo
- UPU.** Unión Postal Universal
- USAP.** Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación
- USOAP.** Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional
- VDL.** Enlace digital en VHF
- VHF.** Muy alta frecuencia
- VoIP.** Uso de voz sobre protocolos Internet
- VSAT.** Terminal de abertura muy pequeña
- WAAS.** Sistema de aumentación de área amplia
- WAFS.** Sistema mundial de pronósticos de área
- WGS.** Sistema geodésico mundial
- WRIGHT.** Proyecto OMS de investigaciones sobre peligros mundiales de los viajes

CAPÍTULO 1. INFORMACIÓN ACERCA DE LA OACI

lo que es . . .
lo que hace . . .
cómo actúa . . .

LO QUE ES . . .

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es un organismo especializado de las Naciones Unidas y se creó con la firma del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, en Chicago, el 7 de diciembre de 1944. La OACI es el organismo permanente encargado de administrar los principios establecidos en el Convenio. Fija las normas relativas a la seguridad operacional y de la aviación, así como su eficiencia y regularidad, y las que aseguran la protección del medio ambiente y la aviación, y fomentar su aplicación.

La OACI está integrada por 188 Estados contratantes. Su Sede se encuentra en Montreal y cuenta además con oficinas regionales en Bangkok, Dakar, El Cairo, Lima, Ciudad de México, Nairobi y París.

LO QUE HACE . . .

Los fines y objetivos de la OACI, establecidos en el Artículo 44 del Convenio de Chicago, son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

- lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;
- estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;
- satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;
- asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;
- evitar discriminación entre Estados contratantes;

- promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional; y
- promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

CÓMO ACTÚA . . .

La constitución de la OACI es el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en el que es parte cada uno de sus Estados contratantes. La Organización tiene un órgano soberano, la Asamblea, y un órgano rector, el Consejo. Los funcionarios de más alta categoría son el Presidente del Consejo y el Secretario General.

La Asamblea, compuesta por representantes de todos los Estados contratantes, se reúne cada tres años para examinar en detalle la labor completa de la Organización y fijar las políticas para los años venideros. Decide además sobre su presupuesto trienal.

El Consejo, compuesto por representantes de 36 Estados, es elegido por la Asamblea por un período de tres años y dirige continuamente la labor de la OACI. Una de las responsabilidades principales del Consejo consiste en adoptar normas y métodos recomendados (SARPS) internacionales e incorporarlos en los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. El Consejo cuenta con la asistencia de la Comisión de Aeronavegación, el Comité de Transporte aéreo, el Comité de Ayuda colectiva para los servicios de navegación aérea, el Comité de Finanzas, el Comité sobre Interferencia ilícita y el Comité de Cooperación técnica.

La Secretaría, bajo la dirección del Secretario General, consta de cinco departamentos principales: la Dirección de navegación aérea, la Dirección de transporte aéreo, la Dirección de cooperación técnica, la Dirección de asuntos jurídicos y la Dirección de administración y servicios.

La OACI trabaja en estrecha colaboración con otros organismos especializados de las Naciones Unidas, como la Organización Marítima Internacional, la Unión Internacional de Telecomunicaciones y la Organización Meteorológica Mundial. La Asociación del Transporte Aéreo Internacional, el Consejo Internacional de Aeropuertos, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea y otras organizaciones internacionales participan en numerosas reuniones de la OACI.

Anexos al Convenio

Anexo 1	Licencias al personal
Anexo 2	Reglamento del aire
Anexo 3	Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional
Anexo 4	Cartas aeronáuticas
Anexo 5	Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres
Anexo 6	Operación de aeronaves
Anexo 7	Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves
Anexo 8	Aeronavegabilidad
Anexo 9	Facilitación
Anexo 10	Telecomunicaciones aeronáuticas

Anexo 11	Servicios de tránsito aéreo
Anexo 12	Búsqueda y salvamento
Anexo 13	Investigación de accidentes e incidentes de aviación
Anexo 14	Aeródromos
Anexo 15	Servicios de información aeronáutica
Anexo 16	Protección del medio ambiente
Anexo 17	Seguridad — Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita
Anexo 18	Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

- A: Seguridad operacional — Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial*
- B: Seguridad de la aviación — Mejorar la protección de la aviación civil mundial*
- C: Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente*
- D: Eficiencia — Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación*
- E: Continuidad — Mantener la continuidad de las operaciones de la aviación*
- F: Imperio de la ley — Reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional*

DIRECCIÓN FUTURA

Las resoluciones de gran alcance adoptadas por el 35º período de sesiones de la Asamblea y los Objetivos estratégicos revisados aprobados por el Consejo en 2004 han dado forma al progresista y exigente programa de trabajo de la OACI para los próximos tres años.

Nuestras prioridades son claras: mejorar la seguridad operacional y la protección de la aviación civil mundial; minimizar sus efectos perjudiciales en el medio ambiente; mejorar la eficacia de las operaciones de la aviación; y reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional.

Un plan de actividades innovador basado en los Objetivos estratégicos proporcionará la estructura y el impulso necesarios para mejorar aún más la eficiencia y eficacia de la Organización en el contexto de un presupuesto trienal considerablemente restringido y de responsabilidades ampliadas, en particular en los ámbitos de la seguridad y protección de la aviación.

Por otra parte, la fuerte recuperación de la industria del transporte aéreo en 2004 y un nivel sostenido de crecimiento anunciado para el resto del decenio impondrán demandas cada vez mayores al sistema mundial de navegación aérea, que ya funciona a plena capacidad en muchas partes del mundo. La presión para desempeñarse eficazmente nunca ha sido mayor.

Afortunadamente, la OACI se encuentra actualmente en una posición estratégica para asegurar el liderazgo y la coordinación necesarios, que permitirán el desarrollo seguro, protegido, eficaz y



El Presidente refiriéndose a la visión de la OACI para el futuro

sostenible de la aviación civil internacional. Como siempre, para hacerlo contará con los conocimientos especializados y la determinación de su personal en todo el mundo y el nivel de cooperación tradicionalmente elevado de sus 188 Estados contratantes y miembros de la comunidad aeronáutica mundial.

En esta era de rápida expansión de las comunicaciones electrónicas, existe el correspondiente deseo de viajar y de visitarnos. Al mismo tiempo, las economías del mundo cuentan con los viajes por vía aérea para su crecimiento y prosperidad. La OACI se siente orgullosa de sus 60 años de trayectoria como foro mundial para la aviación civil internacional y dirige su atenta mirada al futuro para satisfacer la necesidad del mundo de contar con un sistema de transporte aéreo seguro, protegido y eficiente.

PUBLICACIONES DE LA OACI

El *Catálogo de publicaciones y ayudas audiovisuales de la OACI*, cuya copia impresa se publica anualmente, contiene los títulos, resúmenes, e idiomas en los que éstas se hayan disponibles y ofrece información para efectuar pedidos. En los suplementos mensuales, figuran las nuevas publicaciones y ayudas audiovisuales que van apareciendo, así como las enmiendas y suplementos. La mayoría de las publicaciones de la OACI están disponibles en español, francés, inglés y ruso; las versiones en árabe y chino se están introduciendo gradualmente. En 2004, la OACI produjo 56 nuevos títulos o nuevas ediciones, que figuran en el Apéndice 6; en el Apéndice 2 se proporciona información sobre los Anexos y PANS.

La forma más rápida de efectuar los pedidos de publicaciones de la OACI es en línea, abonando con las tarjetas Visa o MasterCard, en el sitio <http://www.icao.int> (Publications — eCommerce, Online Ordering). Todas las transacciones realizadas por medio de este servidor están cifradas y protegidas. En la actualidad, estos servicios se proporcionan en inglés únicamente; el servicio en los otros idiomas está en preparación.

EL SITIO WEB DE LA OACI: www.icao.int

La página web de la OACI, www.icao.int, ofrece al público en general un panorama de la labor, las diversas actividades y reuniones de la Organización.

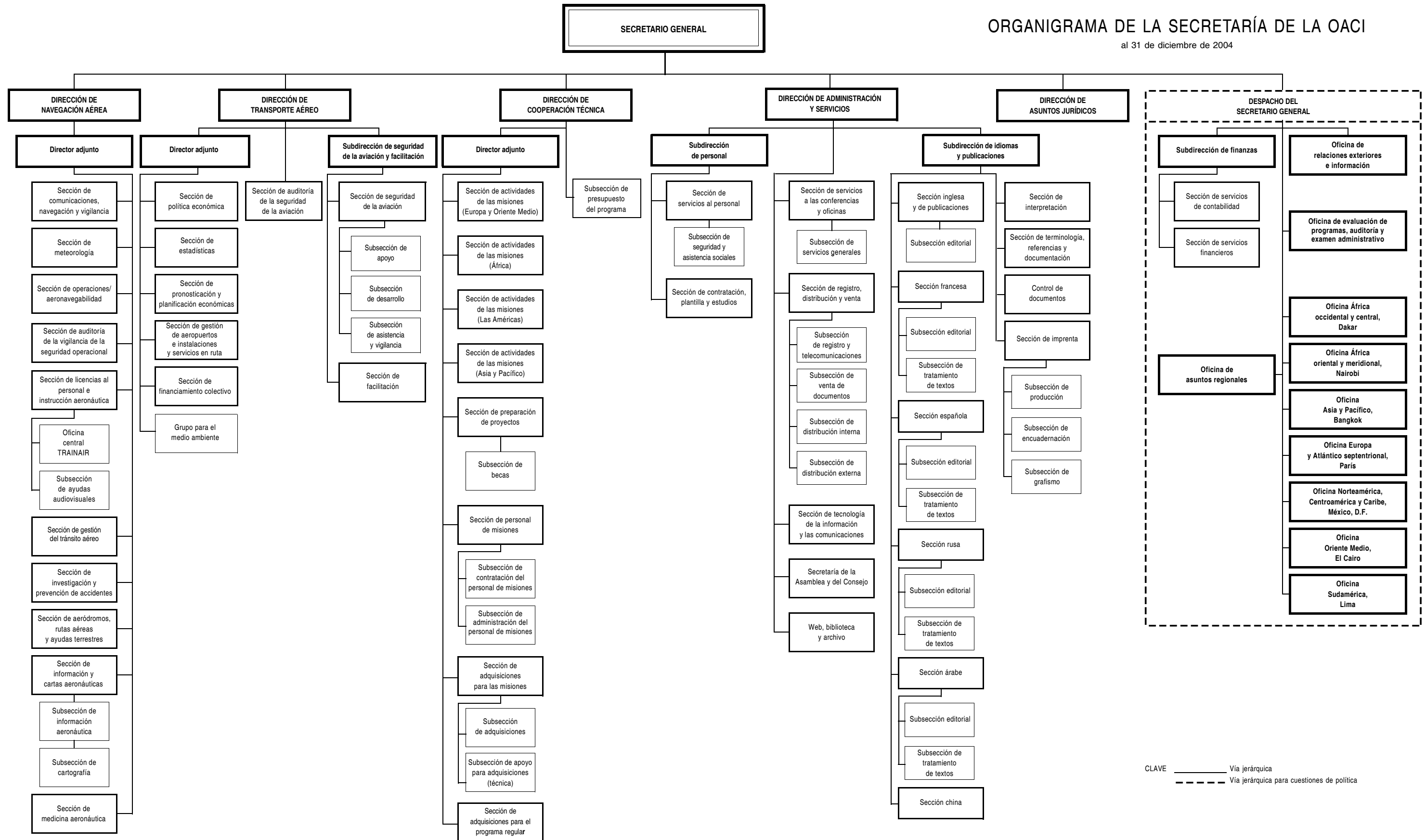
La tienda electrónica (eSHOP) de la OACI, www.icao.int/eshop, sitio web comercial desarrollado con el objetivo de vender publicaciones por Internet, ofrece acceso en línea a varios conjuntos de documentación de la OACI mediante un pago anual. Las suscripciones dan acceso a los textos íntegros de los convenios internacionales, protocolos y a los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, publicaciones relativas a la gestión del tránsito aéreo e Informes anuales del Consejo. En la actualidad, hay más de cien subscriptores.

La ICAO-NET es un sitio web de acceso limitado en el que pueden consultarse conjuntos de documentos exclusivos de la OACI, incluidos todos los instrumentos jurídicos y los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. Ciento setenta Estados, todas las delegaciones nacionales residentes y 66 organizaciones internacionales tienen acceso a ese sitio.

La presencia en línea de la Organización y el uso de la Internet para la divulgación de información y documentación se están ampliando continuamente; en 2004, se agregaron más de 8 000 páginas web nuevas, muchas de ellas en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, y se actualizaron 6 000 páginas existentes. Los sitios web de la OACI fueron visitados por medio millón de usuarios por separado y hubo 25 millones de accesos durante 2004.

ORGANIGRAMA DE LA SECRETARÍA DE LA OACI

al 31 de diciembre de 2004



CLAVE Vía jerárquica
 Vía jerárquica para cuestiones de política

CAPÍTULO 2. LA ECONOMÍA MUNDIAL

En este capítulo se resumen los principales acontecimientos y tendencias registrados en materia de aviación civil y la labor de la OACI durante 2004. En las tablas del Apéndice 13 se dan las estadísticas detalladas relativas a los datos presentados en este capítulo.

1. ACONTECIMIENTOS ECONÓMICOS MUNDIALES Y REGIONALES

La recuperación de la economía mundial se intensificó en 2004 con un crecimiento del producto interior bruto (PIB) que, según los cálculos, promedió un 5,1% en términos reales, valor superior en más de un punto porcentual al registrado el año anterior (Figura 1). La reactivación de la producción industrial, el movimiento comercial a escala mundial, el consumo privado y otros factores aceleraron el crecimiento, en tanto que la pronunciada alza en el precio del petróleo tuvo un efecto debilitador en el segundo semestre de 2004. En los países industrializados se observó una tasa de crecimiento del PIB del 3,4%, claramente superior al nivel alcanzado en 2003. La economía norteamericana aumentó en un 4,2%, valor superior, en más de un punto porcentual, al registrado el año anterior.

Con la rápida expansión en curso de mercados emergentes, el crecimiento del PIB en los países en desarrollo se consolidó en un 7,2%, valor muy superior a la media mundial, pero con variaciones regionales significativas. África logró un aumento del PIB del 5,1%, registrando estabilidad respecto al nivel alcanzado el año anterior. La economía global de la región Asia/Pacífico, que tiene la mayor participación en la economía mundial, creció en un 6,5% en 2004. Los países en desarrollo de la región Asia/Pacífico contribuyeron en gran medida a este aumento, ya que su PIB medio creció en un 8,2%; el PIB de China mostró un extraordinario crecimiento del 9,5%. Las nuevas economías industrializadas de Asia registraron un crecimiento del PIB del 5,5%, valor superior al conseguido al año anterior, debido principalmente a la recuperación de la demanda nacional y el crecimiento de las exportaciones. El PIB del Japón registró un aumento del 2,6%, en tanto que las economías de Australia y Nueva Zelanda experimentaron un crecimiento del 3,2% y el 5,0%, respectivamente.

La región Europa logró un crecimiento medio del PIB del 3,2%, al cual la zona del Euro contribuyó con un crecimiento del 2,5%, nivel significativamente superior al de 2003; no obstante, el crecimiento siguió siendo moderado debido a la fuerte dependencia de la demanda externa. Las economías de los países de Europa central y oriental crecieron cerca del 6,1%, mientras que los países de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) experimentaron un crecimiento medio del PIB del 8,2%.

El crecimiento en Latinoamérica y el Caribe siguió recuperándose con un aumento del 5,7% en 2004, valor superior en más de 3 puntos porcentuales al registrado en 2003. Los principales

factores en los que se basa esta recuperación son el crecimiento gradual de las exportaciones y un aumento de la demanda nacional.

A raíz de los niveles de capacidad alcanzados en la producción de petróleo en 2004, la economía de la región Oriente Medio creció en un 5,5%, valor inferior casi en 0,3 puntos porcentuales al registrado en 2003 cuando el crecimiento se debió al aumento en la producción y el precio del petróleo.

Se estima que el volumen mundial de comercio de bienes y servicios creció aproximadamente en un 9,9% en 2004.

Se estima que el turismo internacional en 2004 aumentó en un 10%. La Organización Mundial del Turismo (OMT) calcula que 760 millones de turistas viajaron a países del extranjero en 2004, cerca de 69 millones más que el año anterior (Figura 2). El crecimiento fue particularmente intenso en Asia y el Pacífico 29% y el Oriente Medio 20%, con las Américas 10%, África 7% y Europa 4% a continuación.

2. TRÁFICO

Servicios regulares

Las líneas aéreas de los 188 Estados contratantes de la OACI transportaron en sus servicios regulares un total de cerca de 1 800 millones de pasajeros y unos 38 millones de toneladas de carga. El total general de toneladas-kilómetros de pasajeros, carga y correo experimentó un aumento del 13% en comparación con 2003 y el total internacional de toneladas-kilómetros registró un aumento del 14% (Tablas 1 y 2). El aumento relativamente grande en el tráfico alcanzado en 2004 refleja en parte la recuperación experimentada por las líneas aéreas de Asia/Pacífico que, en

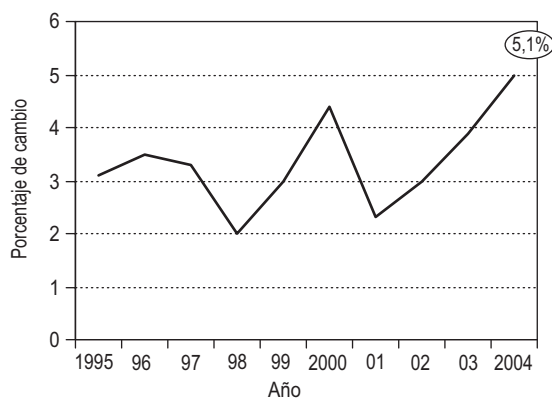


Figura 1. Evolución del PIB mundial (precios constantes) cambios de año en año, 1995 – 2004

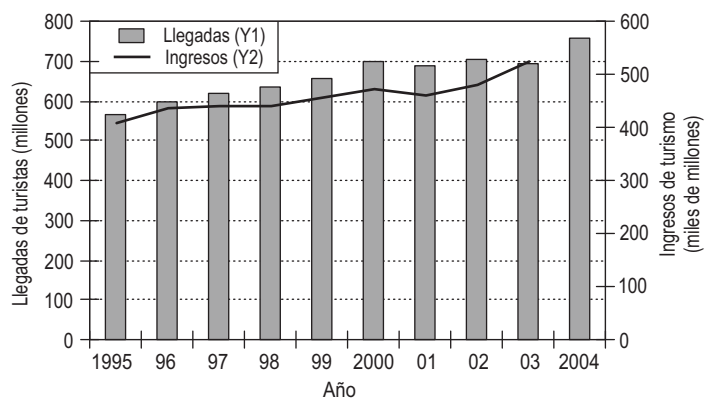


Figura 2. Ingresos y llegadas del turismo internacional dólares estadounidenses, 1995 – 2004

2003, se vieron adversamente afectadas por el brote del síndrome respiratorio agudo severo (SRAS) en la región. En la Figura 3 se muestra la tendencia de 1995 a 2004.

En 2004, la capacidad total experimentó un aumento ligeramente inferior al registrado en el tráfico (Figura 4). Por ello, el coeficiente medio de ocupación-pasajeros en todos los servicios regulares (interiores más internacionales) aumentó al 73% y el coeficiente de ocupación-peso aumentó al 62% (Tabla 3).

A escala regional, las líneas aéreas de Norteamérica transportaron aproximadamente el 32% del volumen total de tráfico (pasajeros, carga y correo). Las líneas aéreas de Asia/Pacífico transportaron el 27%, las del Oriente Medio, el 5%, las latinoamericanas y del Caribe, el 4% y las africanas, el 2% (Tabla 4).

Con respecto a cada país (Tablas 5 y 6), los datos indican que en 2004 aproximadamente el 42% del volumen total de tráfico regular de pasajeros, carga y correo, corresponde a las líneas aéreas de los Estados Unidos, Alemania y China (excluyendo las Regiones Administrativas Especiales de Hong Kong y Macao) (cerca del 32%, 5% y 5% respectivamente). En los servicios internacionales, un 31% de todo el tráfico lo transportaron las líneas aéreas de los Estados Unidos, Alemania y el Reino Unido (cerca del 16%, 8% y 7%, respectivamente).

Tráfico comercial no regular

Se estima que el total de pasajeros-kilómetros efectuados en vuelos internacionales no regulares en 2004 aumentó en un 9% en comparación con 2003, habiéndose mantenido en un 12% la proporción del tráfico no regular del total del tráfico internacional de pasajeros (Figura 5 y Tabla 7). El tráfico interior de pasajeros en vuelos no regulares representa cerca del 7% del total del tráfico no regular de pasajeros y aproximadamente el 1% del total del tráfico interior de pasajeros a escala mundial.

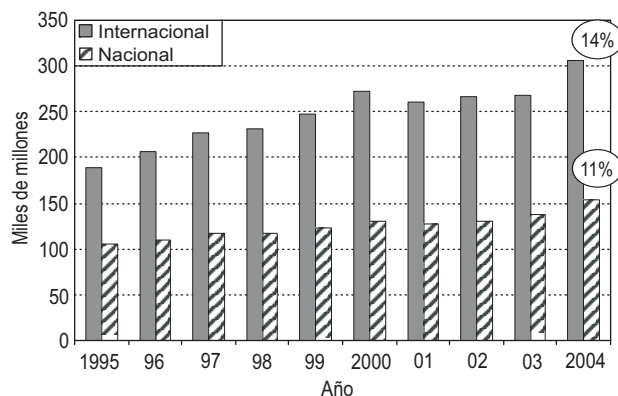


Figura 3. Tráfico regular toneladas-kilómetros efectuadas, 1995 – 2004

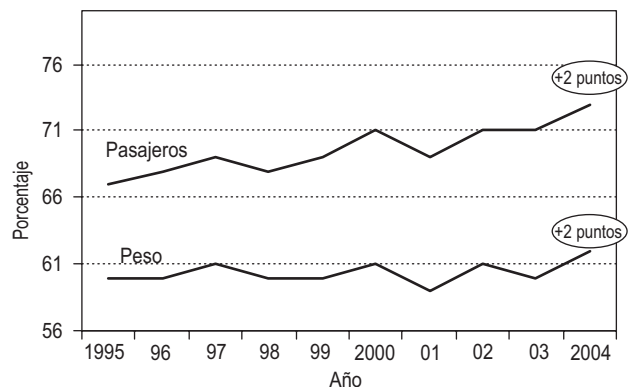


Figura 4. Coeficiente de ocupación servicios regulares, 1995 – 2004

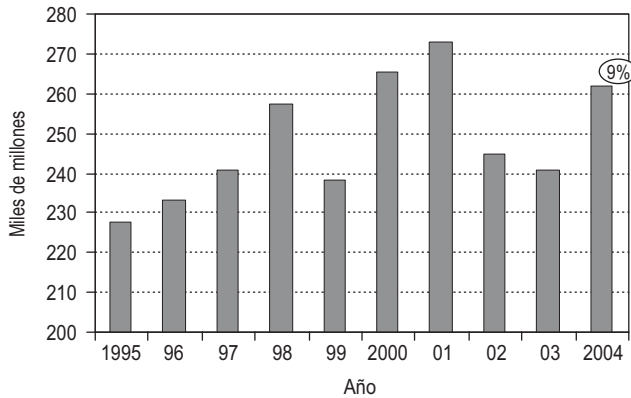


Figura 5. Tráfico internacional no regular
pasajeros-kilómetros efectuados, 1995 – 2004

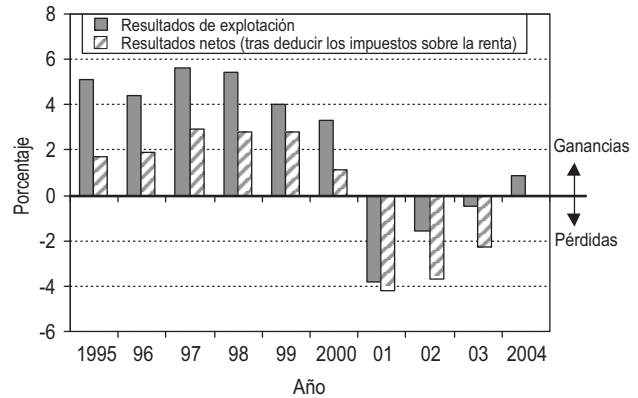


Figura 6. Resultados financieros
líneas aéreas regulares, 1995 – 2004

Tráfico de los aeropuertos

En 2004, los 25 aeropuertos más grandes del mundo atendieron unos 1124 millones de pasajeros, según los cálculos preliminares (Tabla 8). Durante el mismo período, dichos aeropuertos (de los cuales 16 están en Norteamérica, 6 en Europa y 3 en Asia) también atendieron unos 11 708 millones de movimientos de transporte aéreo comercial.

3. FINANZAS

Líneas aéreas

Los datos preliminares correspondientes a 2004 indican que las líneas aéreas regulares de todo el mundo, consideradas en conjunto, registraron beneficios de explotación después de tres años consecutivos de pérdidas (Tabla 9 y Figura 6).

Se calcula que en 2004 los ingresos de explotación de las líneas aéreas regulares de los Estados contratantes de la OACI fueron \$374 300 millones¹ y los gastos de explotación de las mismas líneas aéreas han sido de \$370 800 millones, lo cual representa un beneficio de explotación del 0,9% de los ingresos de explotación. Esto se produce después de pérdidas de explotación del 0,5% en 2003.

1. Todas las cantidades mencionadas en este capítulo se expresan en dólares estadounidenses, salvo cuando se indica de otro modo

Los ingresos de explotación por tonelada-kilómetro aumentaron de 73,7 centavos en 2003 a unos 76,1 centavos en 2004, en tanto que los gastos de explotación por tonelada-kilómetro aumentaron de 74,1 centavos a unos 75,4 centavos.

Aeropuertos y servicios de navegación aérea

A pesar del importante crecimiento en el tráfico, algunos aeropuertos experimentaron dificultades financieras en 2004 y las nuevas medidas de seguridad reforzadas fueron una de las razones. Ahora los aeropuertos tienen que hacer frente a los costos elevados que supone la aplicación de estas medidas. Muchos aeropuertos han reducido el espacio dedicado a actividades comerciales por la repercusión que han tenido las medidas de seguridad en el diseño de las terminales y la circulación de pasajeros. Otros han visto disminuir su grado de solvencia estimado porque los mercados se han percatado de que invertir en aeropuertos puede ser arriesgado, al igual que en el caso de otras actividades comerciales.

Entre tanto, el rápido desarrollo de los transportistas de bajo costo, principalmente en Europa y Asia, ha impuesto presión para que los aeropuertos aumenten la capacidad y al mismo tiempo disminuyan los derechos. En consecuencia, los aeropuertos están dándose cuenta de que tienen que ser flexibles para satisfacer las necesidades de esta categoría de usuarios altamente conscientes de los costos. A pesar de la declinación temporal del tráfico durante los años anteriores, la adición de nueva capacidad o la ampliación de la que existe no ha disminuido su ritmo y los métodos de financiamiento de estos proyectos han evolucionado. Por ejemplo, cuando es factible, ahora se da más importancia a los ingresos generados por las actividades comerciales.

Con el retorno de los movimientos de aeronave a las cifras alcanzadas anteriormente, la situación financiera de los proveedores de los servicios de navegación aérea mejoró en 2004, en particular en el caso de aquellos que aplicaron medidas para ahorrar costos en cooperación con otros proveedores.

4. SITUACIÓN COMERCIAL

Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Después del retardo observado en el proceso de privatización y comercialización de aeropuertos desde 2001, se ha producido un resurgimiento de esta tendencia, en especial en Asia, Europa y Latinoamérica, con el impulso del crecimiento del tráfico. Actualmente, la mayoría de los aeropuertos internacionales son de propiedad privada o su explotación está a cargo de entidades privadas (propiedad y control totales o mayoritarios), o bien en ellos hay participación del sector privado (propiedad minoritaria, contrato de gestión, concesión o arrendamiento, etc.), o se les explota como entidades públicas comercializadas. La posibilidad de que la privatización de los aeropuertos en todo el mundo continúe podría verse afectada por el hecho de que los aeropuertos más rentables ya han sido considerados por los inversionistas privados.

Con el surgimiento del concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATM) y la evolución hacia el sistema mundial de navegación aérea, ahora el suministro de los servicios de navegación aérea se centra más en la cooperación internacional que en la privatización a nivel nacional. Últimamente el objetivo principal ha sido establecer una cooperación más estrecha entre los proveedores a escala regional a fin de aplicar normas de armonización mundial y aumentar la rentabilidad y la satisfacción de los clientes. Sin embargo, hay indicios de que el proceso de privatización de los proveedores de servicios de navegación aérea se está reactivando, principalmente en Europa.

Transportistas

Se estima, tomando como base los horarios publicados en las guías multilaterales de las líneas aéreas, que a fines de 2004 habían en todo el mundo unos 812 transportistas que prestaban servicios regulares de pasajeros internacionales e interiores (incluyendo 92 transportistas aéreos que prestan servicios regulares tanto de pasajeros como exclusivamente de carga) y que 88 prestaban servicios regulares exclusivamente de carga. El número total de transportistas aéreos en 2004 se calculó en unos 900, en comparación con 890 en 2003.

Aeronaves

Entre 1995 y 2004, el número de aeronaves de transporte comercial en servicio aumentó en un 32%, de 16 586 a 21 943 (excluyendo las aeronaves con una masa máxima de despegue inferior a 9 000 kg). Durante ese mismo período, las aeronaves de turborreacción comprendidas en dichas cifras totales aumentaron en un 33%, de 13 434 a 17 895, (Figura 7 y Tabla 10).

En 2004, se encargaron 908 aeronaves de reacción (en comparación con 861 en 2003) y se entregaron 914 (en comparación con 917 en 2003). A fines de 2004, el número de aeronaves encargadas y pendientes de entrega era de 3 258, en comparación con 3 272 a fines de 2003.

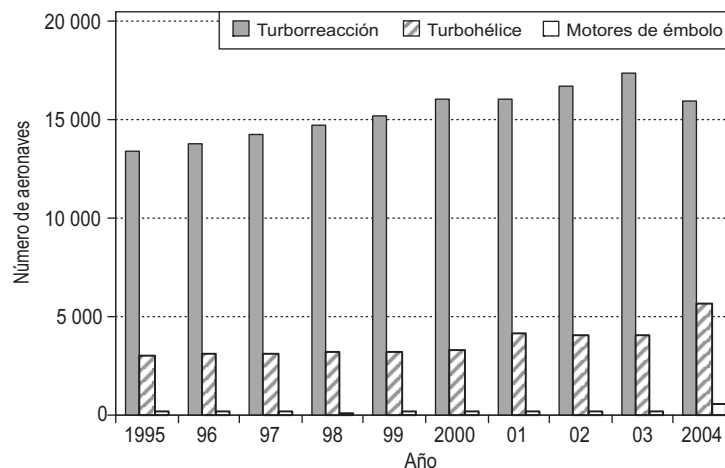


Figura 7. Flota total de transporte aéreo comercial
1995 – 2004

El compromiso financiero que representan los pedidos de aeronaves de reacción hechos con los principales fabricantes de aeronaves en 2004 se calcula en aproximadamente \$65 000 millones.

En 2004, se registraron 51 pedidos de aeronaves de turbohélice y 54 entregas del mismo tipo de aeronave.

Principales transacciones por tipo de aeronave, 2004

Aeronave	Encargadas	Entregadas	Pendientes de entrega
Airbus 320	180	101	520
Boeing 737	147	202	774
Embraer RJ	132	134	400
Canadair RJ	130	175	229
Airbus 319	67	86	376

5. REGLAMENTACIÓN ECONÓMICA

Según los informes, durante el año, 60 Estados concluyeron o enmendaron un total de 76 acuerdos bilaterales de servicios aéreos. Continuando una tendencia, más del 70% de estos acuerdos y enmiendas incorporaban alguna forma de liberalización de los arreglos de reglamentación. Por ejemplo, se habían concertado 11 acuerdos de “cielos abiertos” entre 13 países, en los que se prevén un pleno acceso a los mercados sin restricciones en cuanto a las designaciones, derechos de rutas, capacidad, frecuencias, compartición de códigos y tarifas. Para diciembre, se habían concluido más de 100 acuerdos de “cielos abiertos” (20 en los últimos tres años) entre aproximadamente 78 Estados. Cerca del 65% de los acuerdos comprendía países en desarrollo.

La tendencia a la liberalización del transporte aéreo se mantuvo también a escala regional, en respuesta al ambiente más competitivo y a los nuevos desafíos de la liberalización. Los arreglos de liberalización regionales o plurilaterales tienen por objetivo fundamental proporcionar más acceso a los mercados y mejorar los servicios entre los Estados miembros interesados. Para el mes de diciembre, se habían concertado como mínimo 11 arreglos de este tipo y se estaban tramitando otros posibles arreglos. Durante el año, se produjeron varios acontecimientos regionales que cabe destacar: Brunei, Singapur y Tailandia firmaron, en febrero y diciembre, los Acuerdos multilaterales sobre plena liberalización de los servicios exclusivamente de carga y sobre la liberalización de los servicios de pasajeros, que están abiertos a otros Estados miembros de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN); 10 Estados miembros de la ASEAN convinieron, en noviembre, en acelerar la integración de los servicios aéreos como uno de los 11 sectores de prioridad, para establecer una Comunidad Económica ASEAN para 2020; el Acuerdo de transporte aéreo entre los Estados miembros y miembros asociados de la Asociación de Estados del Caribe estuvo abierto para su firma en febrero y hasta ahora siete Estados miembros lo han firmado; y la Unión Europea (UE) se amplió, en mayo, pasando de 15 a 25 Estados con la adición de 10 miembros de Europa central, oriental y meridional.

En febrero, el Consejo de la UE adoptó oficialmente un reglamento para proteger los derechos de los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y un reglamento para extender la jurisdicción de la Comisión Europea relativa a la legislación en materia de competencia a los acuerdos concertados entre la UE y las líneas aéreas de terceros países. En el mes de marzo, el Consejo adoptó un reglamento sobre la protección de las líneas aéreas de la comunidad contra el otorgamiento de subsidios y la fijación de precios predatorios de las líneas aéreas de terceros países.

La Comisión Europea negoció acuerdos de servicios aéreos con terceros países como consecuencia del mandato que le había concedido al respecto el Consejo de la UE en junio de 2003. El mandato de la Comisión es negociar acuerdos de servicios aéreos con los Estados Unidos en nombre de todos los Estados miembros para la creación de un espacio abierto de aviación (EAA); también tiene el mandato denominado “horizontal” de negociar con terceros países la sustitución de determinadas disposiciones específicas de los acuerdos vigentes declaradas como contrarias a la legislación de la Comunidad mediante sentencias emitidas por el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea en noviembre de 2002. Mientras las negociaciones con los Estados Unidos sobre la EAA siguen en curso, la Comisión ha iniciado acuerdos “horizontales” con Azerbaiyán, Chile, Georgia y el Líbano. Además, la Comisión propuso, en febrero, una estructura para las negociaciones con países vecinos como Bulgaria, Marruecos, Rumania y Turquía. En abril, el Consejo de la UE y el Parlamento Europeo adoptaron oficialmente la reglamentación para la adopción de acuerdos de servicios aéreos entre Estados miembros y terceros países. En Julio, la Comisión inició un procedimiento de infracción contra ocho Estados miembros por no cumplir con la sentencia de 2002 del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea y contra otros cuatro Estados miembros por haber firmado acuerdos de “cielos abiertos” con los Estados Unidos.

A nivel nacional, varios Estados iniciaron una revisión de sus políticas de transporte aéreo atendiendo a la tendencia mundial hacia más liberalización. Algunas de estas políticas tienen por objeto liberalizar los servicios de transporte aéreo, en su totalidad o en parte, sobre una base unilateral, sin exigir a cambio derechos comparables de los socios bilaterales. Otros tienen el propósito de liberalizar los mercados del transporte aéreo nacional y permitir que más transportistas realicen vuelos en rutas internacionales. Por ejemplo, en marzo, India permitió que líneas aéreas nacionales de propiedad privada se encargaran de la explotación de servicios internacionales para los Estados de la Asociación del Asia meridional para la cooperación regional.

En este año aumentaron las alianzas entre líneas aéreas, incluyendo las tres agrupaciones mundiales, es decir, Star Alliance, oneworld y SkyTeam. El cuarto grupo denominado “Wings” fue absorbido en el grupo de SkyTeam en septiembre cuando Continental Airlines, KLM y Northwest Airlines se unieron oficialmente al último grupo. La ampliación y el mayor nivel de consolidación de las alianzas continuó captando la atención de las autoridades encargadas de reglamentación. En Europa, la Comisión Europea aprobó una consolidación transfronteriza entre Air France y KLM en febrero y un acuerdo de alianza entre Air France y Alitalia, en abril. En los Estados Unidos, el Departamento de Transporte (DOT) aprobó y otorgó, en abril, inmunidad antimonopolio a un acuerdo de alianza entre American Airlines y SN Brussels Airlines. En la región del Pacífico, el Tribunal Supremo de Nueva Zelanda, en septiembre, rechazó una propuesta de acuerdo de alianza trans-Tasman entre Qantas Airways y Air New Zealand, mientras que el Tribunal australiano

de la competencia anuló en octubre, una decisión de 2003 de la Comisión australiana de la competencia y del consumidor de rechazar la alianza propuesta.

La tecnología del comercio electrónico ha tenido una creciente incidencia en las industrias de las líneas aéreas y de los viajes tanto en la distribución de los servicios como en su reglamentación. Si bien la mayoría de las ventas de billetes de línea aérea sigue realizándose a través de los agentes de viajes, las ventas en línea han aumentado en forma significativa, especialmente en los países en que el uso de Internet y de las tarjetas de crédito está muy generalizado. En el caso de los transportistas de bajo costo, las ventas de billetes se efectúan principalmente en línea a través de sus propios sitios web. El uso de Internet, mediante terceros proveedores y de forma directa por los consumidores y otros negocios, ha permitido que las líneas aéreas reduzcan considerablemente sus costos de distribución, incluyendo las comisiones a las agencias de viajes y los derechos de inscripción al sistema de reserva por computadora (SRC). Para hacer frente a los cambios en la distribución de los servicios de las líneas aéreas, el Canadá y la Comisión Europea revisan actualmente los reglamentos vigentes en materia de SRC. En los Estados Unidos, el DOT eliminó, en enero, la mayor parte de las reglas SRC y las restantes se eliminaron en julio.

Muchos Estados siguieron proporcionando diversas formas de ayudas estatales a las líneas aéreas nacionales que se enfrentaban con dificultades financieras. Por ejemplo, el Gobierno de Namibia decidió inyectar otros N\$366 millones en Air Namibia, elevando así el total a cerca de N\$1 800 millones desde 1999. En abril, el Gobierno de Trinidad y Tabago, con carácter de emergencia, inyectó la suma de \$10 millones EUA y estableció una deuda de \$30 millones para un swap de capital para BWIA West Indies Airways, que ya había recibido cerca de \$38 millones y una garantía de deuda desde 2002. En mayo, el Gobierno de Italia decidió proporcionar un préstamo de empalme de EUR 400 millones para Alitalia, en el cual había inyectado capital en 2002. En julio, la Comisión Europea aprobó un préstamo de empalme para Alitalia con una condición de reestructuración. Además de ayudar a las líneas aéreas nacionales endeudadas, los aeropuertos y los gobiernos regionales que desean atraer transportistas de bajo costo han proporcionado ayuda indirecta generalizada, en la forma de reducción de derechos de aterrizaje, por ejemplo. No obstante, en febrero, la Comisión Europea consideró que una parte de la ayuda que Ryanair había recibido de las autoridades regionales belgas estaba en contravención con el reglamento de la UE sobre ayuda estatal contraria a la competencia y debía ser reembolsada.

6. ACCIDENTES DE AERONAVES

En los accidentes de aviación comprendidos bajo este título se excluyen los incidentes causados por actos de interferencia ilícita que se presentan en la Sección 7.

Tráfico regular

La información preliminar sobre los accidentes de aviación, en vuelos regulares en el mundo entero en que perecieron pasajeros indica que en 2004 se produjeron 9 accidentes de aeronaves con una masa crítica certificada de despegue superior a 2 250 kg, en los que murieron 203 pasajeros.

En comparación, en 2003 se produjeron 7 accidentes en los que perecieron 466 pasajeros (Tabla 11)². Entre 2003 y 2004, hubo un aumento significativo del tráfico, por lo que el número de pasajeros muertos por cada 100 millones de pasajeros-kilómetros disminuyó a 0,01 de 0,02 en 2003. El número de accidentes mortales por cada 100 millones de kilómetros recorridos se mantuvo en 0,03 y el número de accidentes mortales por cada 100 000 aterrizajes aumentó de 0,03 en 2003 a 0,04 (Figura 8).

Los índices de seguridad varían considerablemente según los distintos tipos de aeronaves utilizados en los servicios regulares de pasajeros. Por ejemplo, en los vuelos de turboreactores, que representan cerca del 98% de la totalidad del tráfico regular, en términos de pasajeros-kilómetros realizados, se produjeron 3 accidentes en 2004, con un total de 102 pasajeros muertos; en los vuelos de aeronaves de turbohélice y motores de émbolo, que constituyen menos del 2% del tráfico regular total, se registraron 5 accidentes con un total de 101 pasajeros muertos. Por lo tanto, el índice de víctimas en el caso de los vuelos con turboreactores fue muy inferior al de los aviones con motores de hélice.

Tráfico comercial no regular

Los servicios comerciales no regulares de transporte aéreo incluyen tanto los vuelos no regulares de las líneas aéreas regulares como los vuelos de los transportistas comerciales no regulares. Los datos de que dispone la OACI sobre la seguridad de los vuelos no regulares de pasajeros indican que en 2004 se produjo un total de 18 accidentes en que perecieron pasajeros en aeronaves con una masa certificada de despegue superior a 2 250 kg (la cifra incluye 2 accidentes de aeronaves que realizaban servicios exclusivamente de carga y que llevaban pasajeros a bordo) en comparación con 25 en 2003. Estos accidentes causaron la muerte de 207 pasajeros en 2004 en comparación con 217 en 2003.

En los vuelos no regulares realizados con aeronaves de una masa de despegue superior a 9 000 kg, tanto de líneas regulares como no regulares, en 2004 se produjeron 6 accidentes en los que perecieron 161 pasajeros.

7. ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

Durante el año se registraron 16 actos de interferencia ilícita. Los mismos comprendían un apoderamiento ilícito, 4 intentos de apoderamiento, 2 ataques a instalaciones, 2 intentos de ataque a instalaciones, 3 sabotajes de los cuales 2 produjeron la destrucción total de aeronaves en vuelo y 90 pasajeros muertos, un intento de sabotaje y otros 3 actos de interferencia ilícita (Tabla 12). Estos actos se incluyen en las estadísticas anuales con el objeto de facilitar el análisis de las tendencias y los acontecimientos (Figura 9).

2. El accidente de una aeronave en el que perecieron 133 pasajeros y que previamente se había asignado a tráfico no regular se consideró ahora en los vuelos regulares.

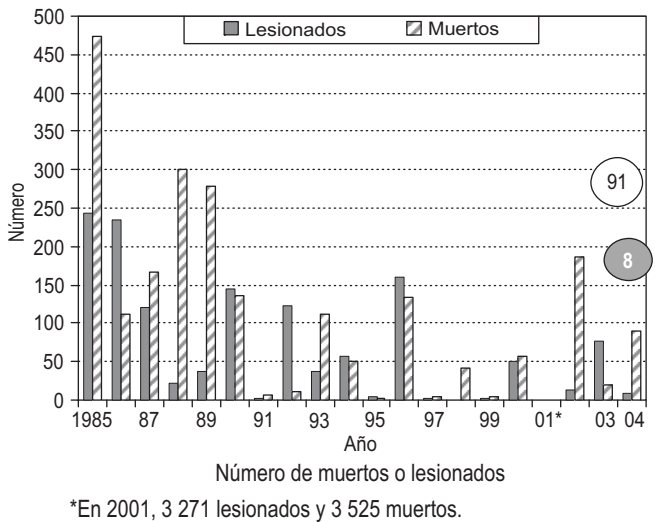
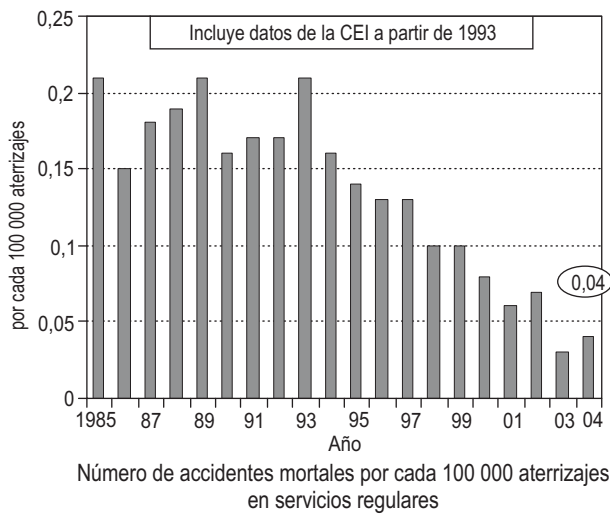
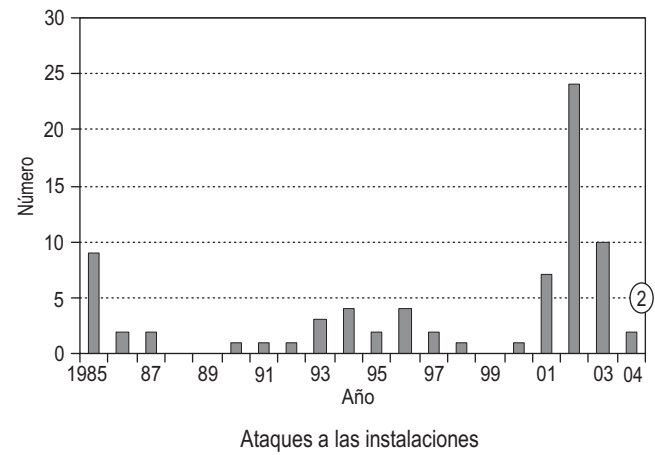
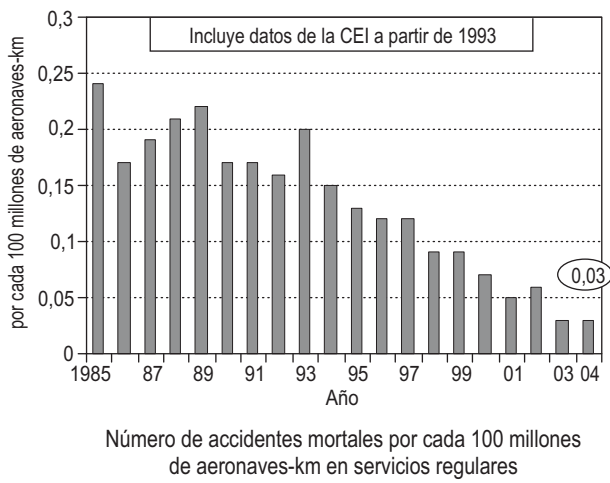
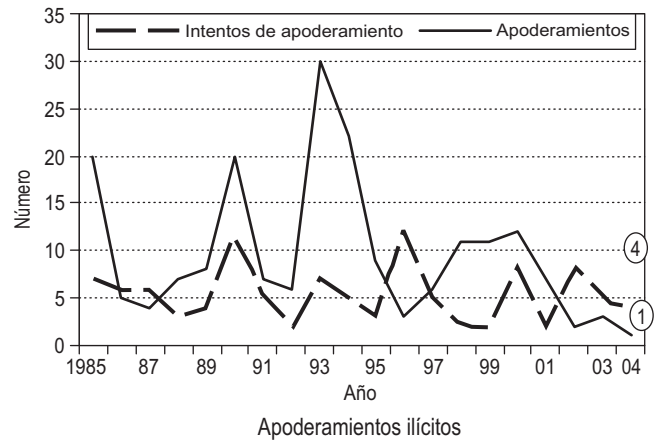
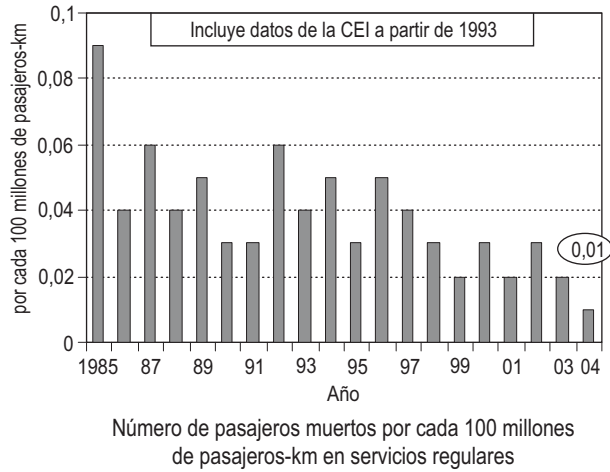


Figura 8. Estadísticas de accidentes de aeronaves 1985 – 2004

Figura 9. Estadísticas de seguridad de la aviación 1985 – 2004