

Doc 9770



Documentación para el período
de sesiones de la Asamblea de 2001

Informe anual del Consejo

2000

Organización de Aviación
Civil Internacional



Publicado por separado en español, árabe, francés, inglés y ruso, por la Organización de Aviación Civil Internacional. Toda la correspondencia, con excepción de los pedidos y suscripciones, debe dirigirse al Secretario General.

Los pedidos deben dirigirse a las direcciones siguientes junto con la correspondiente remesa (mediante giro bancario, cheque u orden de pago) en dólares estadounidenses o en la moneda del país de compra. En la Sede de la OACI también se aceptan pedidos pagaderos con tarjetas de crédito (American Express, MasterCard o Visa).

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Teléfono: +1 (514) 954-8022; Télex: 05-24513; Facsímile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULADYA;
Correo-e: sales_unit@icao.int

Egipto. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,
Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Teléfono: +20 (2) 267-4840; Facsímile: +20 (2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

Eslovaquia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky,
State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21, Slovak Republic
Teléfono: +421 (7) 4857 1111; Facsímile: +421 (7) 4857 2105

España. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,
Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid
Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsímile: +34 (91) 321-3157; Correo-e: sssc.ventasoci@aena.es

Federación de Rusia. Aviaizdat, 48, 1. Franko Street, Moscow 121351
Teléfono: +7 (095) 417-0405; Facsímile: +7 (095) 417-0254

Francia. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat,
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Teléfono: +33 (1) 46 41 85 85; Facsímile: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 o 17 Park Street, Calcutta 700016
Teléfono: +91 (11) 331-5896; Facsímile: +91 (11) 332-2639

Japón. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Teléfono: +81 (3) 3503-2686; Facsímile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,
P.O. Box 46294, Nairobi
Teléfono: +254 (2) 622-395; Facsímile: +254 (2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

México. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe
Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570
Teléfono: +52 (5) 250-3211; Facsímile: +52 (5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA

Perú. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 302260; Facsímile: +51 (1) 640393; Sitatex: LIMCAYA

Reino Unido. Westward Documedia, 37 Windsor Street, Cheltenham, Glos., GL52 2DG
Teléfono: +44 (1242) 235 151; Facsímile: +44 (1242) 584 139

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Teléfono: +221 8-23-54-52; Facsímile: +221 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

Sudáfrica. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg, Republic of South Africa
Teléfono: +27 (11) 315-0003/4; Facsímile: +27 (11) 805-3649; Correo-e: avex@iafrica.com

Tailandia. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901
Teléfono: +66 (2) 537-8189; Facsímile: +66 (2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

Catálogo de publicaciones y ayudas audiovisuales de la OACI

Este catálogo anual comprende los títulos de todas las publicaciones y ayudas audiovisuales disponibles.

En suplementos mensuales se anuncian las nuevas publicaciones y ayudas audiovisuales, enmiendas, suplementos, reimpressiones, etc.

Puede obtenerse gratuitamente pidiéndolo a la Subsección de venta de documentos, OACI.

A LA ASAMBLEA
DE LA
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Por encargo del Consejo, tengo el honor de presentar su informe correspondiente al año 2000, preparado de conformidad con el Artículo 54 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Este informe, que junto con los correspondientes a 1998 (Doc 9732) y 1999 (Doc 9752), forma parte de la documentación para la cuestión 7 del orden del día provisional del 33º período de sesiones de la Asamblea y se complementará con un breve análisis de la labor de la Organización durante el primer semestre de 2001, 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.

En el Capítulo I se resumen los principales acontecimientos y tendencias registrados durante el año en materia de aviación civil y la labor de la Organización en ese período; las actividades de la OACI propiamente dichas se describen en los Capítulos II a X.

En 2000, el Consejo celebró tres períodos de sesiones: el 159º, del 17 de enero al 17 de marzo, con un total de 13 sesiones; el 160º, del 17 de abril al 16 de junio, con un total de 14 sesiones; y el 161º, del 10 de octubre al 8 de diciembre, con un total de 18 sesiones, dos de las cuales se celebraron fuera de la fase "Consejo". Se facultó al Presidente para que, durante los períodos de receso del Consejo, tomara las medidas necesarias sobre diversas cuestiones.


Assad Kotaite
Presidente del Consejo

Índice

	<i>Página</i>		<i>Página</i>
Capítulo I. Resumen del año	1	Capítulo IV. Financiamiento colectivo	36
La economía mundial	1	1. Consideraciones generales.....	36
Tráfico.....	2	2. Datos financieros correspondientes a los	
Finanzas.....	3	Acuerdos de financiamiento colectivo	
Situación comercial	4	con Dinamarca e Islandia	36
Reglamentación económica	5	3. Enmienda del método para cacular los	
CNS/ATM.....	7	derechos impuestos a los usuarios en	
Aeródromos	9	virtud de los Acuerdos de financiamiento	
Meteorología aeronáutica.....	10	colectivo con Dinamarca e Islandia.....	36
Búsqueda y salvamento	10	4. Proyectos relativos al funcionamiento	
Congestión.....	10	de los servicios previstos en el Acuerdo	
Seguridad operacional	11	de financiamiento colectivo con Islandia ...	37
Vigilancia de la seguridad operacional	12	5. Datos financieros correspondientes	
Planificación de contingencia para		al arreglo de financiamiento colectivo	
el año 2000 (Y2K)	12	para un sistema Atlántico septentrional	
Factores humanos	13	de monitores de altura.....	37
Instrucción.....	13		
Sistema de Varsovia.....	13	Capítulo V. Cooperación técnica.....	39
Seguridad de la aviación	13	1. Sinopsis	39
Protección del medio ambiente.....	14	2. Finanzas	44
Consumo de tabaco.....	15	3. Personal.....	47
Uso indebido de ciertas sustancias.....	15	4. Becas otorgadas.....	47
Cooperación técnica.....	15	5. Equipos y subcontratos	48
La Organización.....	16	6. Programas correspondientes al PNUD	
		y a los fondos fiduciarios.....	49
ACTIVIDADES Y ACONTECIMIENTOS		Capítulo VI. Asuntos constitucionales	
EN LA OACI DURANTE 2000		y jurídicos.....	62
Capítulo II. Navegación aérea	18	1. Introducción.....	62
1. Introducción	18	2. Ratificaciones, adhesiones y aceptaciones ..	62
2. Proyectos que merecieron atención		3. Programa de trabajo del Comité Jurídico	
especial en 2000	18	y reuniones jurídicas	62
3. Reuniones	25	4. Solución de controversias	63
4. Normas y métodos recomendados		5. Prerrogativas, inmunidades y facilidades ..	64
internacionales (SARPS) y		6. Registro de acuerdos y arreglos.....	64
Procedimientos para los servicios		7. Repertorio de leyes y reglamentos	
de navegación aérea (PANS)	26	nacionales de aeronáutica	64
Capítulo III. Transporte aéreo	30	Capítulo VII. Seguridad de la aviación	65
1. Introducción	30	1. Introducción.....	65
2. Reuniones	30	2. Comité sobre interferencia ilícita en la	
3. Análisis económico	30	aviación civil internacional y sus	
4. Política económica	30	instalaciones y servicios.....	65
5. Pronosticación y planificación económica ..	31	3. Mecanismo de seguridad de la aviación ...	65
6. Estadísticas	32	4. Cooperación técnica	67
7. Gestión de aeropuertos e instalaciones		5. Comunicación con los Estados.....	67
y servicios en ruta	33	6. Aspectos técnicos y jurídicos de la	
8. Protección del medio ambiente	34	seguridad de la aviación	67
9. Facilitación.....	35		

Página

Página

Capítulo VIII. Actividades regionales 69**Parte I. Oficinas regionales 69**

1. Generalidades 69
2. Actividades de índole general de las oficinas regionales 69
3. Actividades y logros particulares de las oficinas regionales 71

Parte II. Comisiones regionales 76

1. Generalidades 76
2. Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) 76
3. Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) 77
4. Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) 79

Capítulo IX. Relaciones con otras organizaciones internacionales 80

1. Naciones Unidas 80
2. Órganos mixtos 81
3. Organismos especializados 81
4. Otras organizaciones internacionales 82

Capítulo X. La Organización 86

1. La Asamblea, el Consejo y sus órganos subordinados 86
2. Estructura de la Organización 90
3. Personal 90
4. Curso de familiarización 91
5. Actividades de la Oficina de relaciones exteriores e información 92
6. Actividades de tecnología de la información 93
7. Servicios de idiomas, publicaciones y actividades de la Sección Web, biblioteca y archivo de la OACI 96
8. Finanzas 98
9. Actividades de supervisión y examen administrativo 100

Apéndices

1. Instrumentos de derecho aeronáutico internacional — Ratificaciones y adhesiones durante 2000 A-1
2. Anexos al Convenio A-5
3. El Consejo, sus Comités y la Comisión de Aeronavegación A-10

4. Reuniones celebradas en 2000 A-13

5. Participación de los Estados y organizaciones internacionales en las reuniones más importantes de la OACI celebradas en 2000 A-15

6. Organigrama de la Secretaría de la OACI al 31 de diciembre de 2000 A-18

7. Distribución por nacionalidades del personal de la categoría profesional al 31 de diciembre de 2000 A-19

8. Distribución del personal de cooperación técnica en misión, por nacionalidad, grado y programa, 2000 A-23

9. Contratación del personal de misiones — 2000 A-24

10. Becas otorgadas durante 2000 de conformidad con los programas de la OACI A-32

11. Adquisición de equipo y subcontratos A-37

12. Tablas relativas al Capítulo I A-39

13. Misiones a los Estados y territorios de especialistas en navegación aérea, transporte aéreo, seguridad de la aviación y cooperación técnica de las oficinas regionales A-51

14. Frecuencia de asistencia de los Estados en reuniones de las oficinas regionales de la OACI y temas tratados A-55

15. Actividades específicas de las oficinas regionales en los campos de navegación aérea, transporte aéreo, seguridad de la aviación y cooperación técnica A-63

16. Asuntos específicos que han de ser estudiados por las oficinas regionales en los campos de navegación aérea, transporte aéreo, seguridad de la aviación y cooperación técnica A-77

17. Reseña de las medidas adoptadas hasta el 31 de diciembre de 2000 sobre las resoluciones del 32° período de sesiones de la Asamblea A-83

Glosario

- ACAS.** Sistema anticollisión de a bordo
ACC. Centro de control de área
ACDB. Banco de datos sobre características de los aeropuertos
ADIZ. Zona de identificación de defensa aérea
ADREP. Notificación de datos de accidentes e incidentes
ADS. Vigilancia dependiente automática
AFDD. Base de datos sobre resultados y diferencias basadas en las auditorías
AFL. Región África
AFIS. Sistema automático de inspección en vuelo
AFS. Servicio fijo aeronáutico
AFTN. Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas
AGCS. Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios
AIC. Circular de información aeronáutica
AIP. Publicación de información aeronáutica
AIS/MAP. Servicio de información aeronáutica y cartas aeronáuticas
AMHS. Sistema de tratamiento de mensajes ATS
AMSS. Servicio móvil aeronáutico por satélite
ANC. Comisión de Aeronavegación
ANS. Servicio de navegación aérea
AOSCE. Fondo para los gastos de los servicios administrativos y operacionales
APANPIRG. Grupo regional Asia/Pacífico de planificación y ejecución de la navegación aérea
ARDMS. Sistema de gestión de la base de datos sobre reglamentación de la aviación
ASAS. Sistema de garantía de la separación a bordo
ASOP. Asistencia operacional
ASP. Planes de vigilancia aeronáutica
ASTP. Conjunto de material didáctico sobre seguridad de la aviación
ASTC. Centro de instrucción AVSEC
ATC. Control de tránsito aéreo
ATFM. Gestión de afluencia del tránsito aéreo
ATM. Gestión del tránsito aéreo
ATN. Red de telecomunicaciones aeronáuticas
ATO. Oficina de transporte aéreo
ATS. Servicios de tránsito aéreo
AVSEC. Seguridad de la aviación
BUFR. Forma binaria universal de representación de datos meteorológicos
BDCO. Base de datos central de documentos OACI
CAA. Administración de aviación civil
CAMP. Plan general de aviación civil
CAPS. Servicio de compras de aviación civil
CAR. Región Caribe
CARICOM. Comunidad del Caribe
CAST. Commercial aviation safety team
CCTV. Televisión en circuito cerrado
CDU. Dependencia de preparación de cursos
CE. Comisión Europea
CEAC. Conferencia Europea de Aviación Civil
CEPA. Comisión Económica para África
CESPAP. Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico
CFIT. Impacto contra el suelo sin pérdida de control
CLAC. Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
CMCC. Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático
CNS/ATM. Comunicaciones, navegación, vigilancia y gestión del tránsito aéreo
COM. Comunicaciones
COMESA. Mercado Común para África oriental y meridional
CORPAC. Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial
COSCAP. Programa de desarrollo de la cooperación en materia de seguridad operacional y mantenimiento de la aeronavegabilidad
COSPAS. Sistema espacial para la búsqueda de naves en peligro
CP. Coordinador de proyecto
CPDLC. Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto
DAC. Dirección de aviación civil
DGAC. Dirección general de aviación civil
DME. Equipo radiotelemétrico
DOJ. Departamento de Justicia
DOT. Departamento de Transporte
DVLM. Documentos de viaje de lectura mecánica
EATCHIP. Programa europeo de armonización e integración del control del tránsito aéreo
ECOSOC. Consejo Económico y Social
EDR. Régimen de disipación eddy
EGR. Representación geográfica equitativa
EM. Especialista en la materia
EUROCONTROL. Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea
FAA. Administración Federal de Aviación
FASID. Documento sobre las instalaciones y servicios
FF. Fondos fiduciarios

FIR. Región de información de vuelo	REDDIG. Red digital SAM
FIS. Servicio de información de vuelo	RFF. Salvamento y extinción de incendios
GASP. Plan global para la seguridad aeronáutica	RNAV. Navegación de área
GEOSAR. Satélites geoestacionarios	RNP. Performance de navegación requerida
GEPEJTA. Grupo de expertos sobre políticas, aspectos económicos y asuntos jurídicos en el campo del transporte aéreo	RVR. Alcance visual en la pista
GEPNA. Grupo Europeo de Planificación de la Navegación Aérea	RVSM. Separación vertical mínima reducida
GNSS. Sistema mundial de navegación por satélite	SA. Asia meridional
GPS. Sistema mundial de determinación de la posición	SADC. Comunidad de Desarrollo del África Meridional
GREPECAS. Grupo regional CAR/SAM de planificación y ejecución	SADIS. Sistema de distribución por satélite
HF. Altas frecuencias	SAFA. Evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras
HRD. Desarrollo de recursos humanos	SAM. Región Sudamérica
IAVW. Vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales	SARPS. Normas y métodos recomendados
IBIS. Sistema de notificación de la OACI de los choques con aves	SARSAT. Localización por satélite para búsqueda y salvamento
ILS. Sistema de aterrizaje por instrumentos	SCAR. Asignación y recuperación de costos del SADIS
JAA. Autoridades Conjuntas de Aviación	SFOR. Fuerza de estabilización
MET. Meteorología	SIDS. Estados insulares en desarrollo
METAR. Informe meteorológico aeronáutico ordinario (en clave meteorológica aeronáutica)	SIGMET. Información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar a la seguridad de las operaciones de aeronaves
MIDANPIRG. Grupo regional MID de planificación y ejecución de la navegación aérea	SIGWX. Tiempo significativo
MNT. Técnica de número de Mach	SIP. Proyecto especial de ejecución
MoU. Memorando de acuerdo	SOI. Problemas de vigilancia de la seguridad operacional
MSA. Acuerdo de servicios administrativos	SPPD. Servicios de apoyo a la formulación de políticas y programas
NAT SPG. Grupo sobre planeamiento de sistemas Atlántico septentrional	SRC. Sistemas de reserva por computadora
NDT. Ensayo con técnicas no destructivas	SSR. Radar secundario de vigilancia
OCDE. Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos	STE. Experto a corto plazo
OCL. Límite de franqueamiento de obstáculos	STS. Apoyo a servicios técnicos a nivel de proyecto
OIFM. Mecanismo de financiación para la ejecución de los objetivos de la OACI	TAE. Pronóstico de aeródromo
OIPC/INTERPOL. Organización Internacional de Policía Criminal	TCCA. Espacio aéreo transatlántico común (TCAA)
OPMET. Información meteorológica relativa a las operaciones	UE. Unión Europea
OPS. Operaciones	UNCTAD. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
PANS. Procedimientos para los servicios de navegación aérea	UNIDROIT. Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado
PIB. Producto interior bruto	UPU. Unión Postal Universal
PIRG. Grupo regional de planificación y ejecución	USOAP. Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional
PMA. Programa Mundial de Alimentos	VAAC. Centro de avisos de cenizas volcánicas
PNUD. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo	VDL. Enlace digital en VHF
PNUFID. Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas	VHF. Muy alta frecuencia
PNUMA. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente	VOR. Radiofaro omnidireccional VHF
RAC. Reglamento del aire y servicios de tránsito aéreo	VSAT. Terminal de apertura muy pequeña
RAFC. Centro regional de pronósticos de área	WAFS. Sistema mundial de pronósticos de área
	WGS-84. Sistema geodésico mundial — 1984
	WPR. Notificación de posición de punto de recorrido
	WRC-2000. Conferencia mundial de radiocomunicaciones (2000)
	Y2K. Problema del año 2000

Capítulo I

Resumen del año

En este capítulo se resumen los principales acontecimientos y tendencias registrados en materia de aviación civil y la labor de la OACI durante 2000. En las tablas del Apéndice 12 se dan las estadísticas detalladas relativas a los datos presentados en este capítulo.



En 2000, el producto interior bruto (PIB) mundial aumentó en aproximadamente el 4,4% en términos reales (Figura 1). En los países industrializados, el PIB aumentó en un 4,0%, algo inferior a la media mundial; sin embargo, Norteamérica experimentó un vigoroso crecimiento económico cercano al 5,3%. El crecimiento del PIB en los países en desarrollo fue de un 5,6%, nivel superior casi en un 1% al registrado el año anterior.

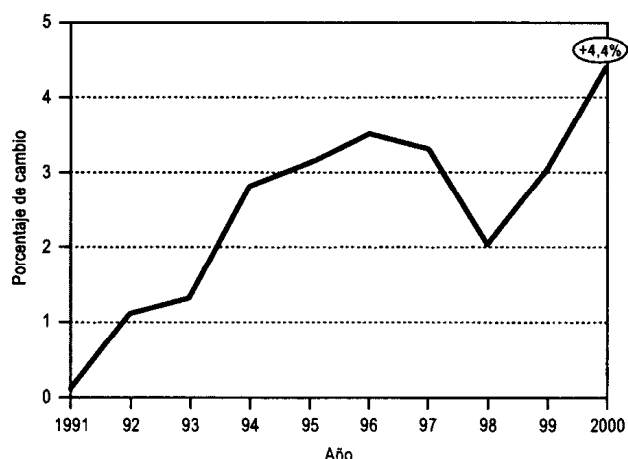


Figura 1. Evolución del PIB mundial (precios constantes) cambios de año en año, 1991-2000

África logró un aumento del PIB del 3,6%. La región Asia/Pacífico, que tiene la mayor participación en la economía mundial, siguió recobrando su fuerza económica en 2000, con un crecimiento aproximado del PIB del 4,3%, próximo a la media mundial. Los países en desarrollo de la región Asia/Pacífico, contribuyeron en gran medida a este aumento, ya que su PIB medio se incrementó en un 6,7%. El crecimiento del PIB de China siguió manteniéndose firme, situándose en un 7,7%. Varias economías de Asia sudoriental siguieron mostrando un firme crecimiento en 2000. El PIB del Japón siguió estabilizándose, registrando un crecimiento de casi el 2% en 2000, mientras que las 4 nuevas economías industrializadas de Asia alcanzaron un crecimiento medio del PIB de casi el 8%. Las economías de Australia y Nueva Zelanda crecieron en un 4,0%, nivel más cercano a la media mundial.

Europa logró un crecimiento medio del PIB del 3,5%, más de un 1% superior al registrado el año anterior y que se mantuvo uniforme en toda la Unión Europea. Las economías de los países de Europa central y oriental crecieron un 3,8%. Los países de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) experimentaron un crecimiento medio del PIB próximo al 5,0%, tras el crecimiento moderado registrado el año anterior.

Latinoamérica y el Caribe se recuperó de su débil actuación económica y arrojó un sano crecimiento del PIB situado en el 4,3%, próximo a la media mundial. El Oriente Medio experimentó también un elevado crecimiento de más del 6% tasa muy superior a la registrada el año anterior.

Se estima que el volumen mundial del comercio de bienes y servicios aumentó aproximadamente un 10% en 2000, la mayor tasa registrada durante el último decenio y más del doble de la correspondiente al año anterior.

El turismo internacional creció en un 7,4% en 2000, lo que supone casi el doble del incremento registrado en 1999. La Organización Mundial del Turismo (OMT) calcula que casi 700 millones de turistas viajaron a países del extranjero, gastando

casi 475 000¹ millones de dólares, lo que supone un aumento del 4,5% con respecto al año anterior.

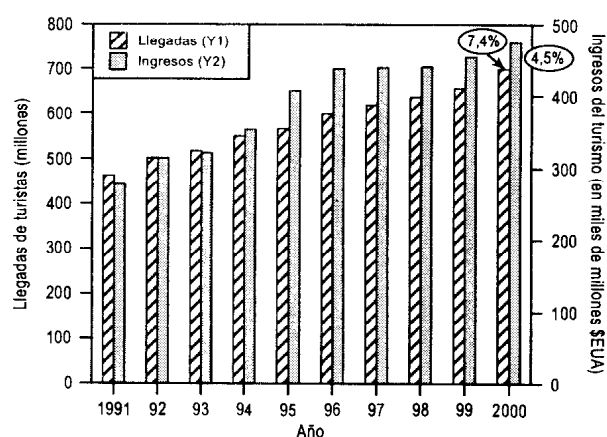


Figura 2. Ingresos y llegadas del turismo internacional dólares estadounidenses, 1991-2000



Servicios regulares

En 2000, las líneas aéreas de los 185 Estados contratantes de la OACI transportaron en sus servicios regulares un total de aproximadamente 1 647 millones de pasajeros y unos 30,2 millones de toneladas de carga. El total general de toneladas-kilómetros de pasajeros, carga y correo efectuadas aumentó en un 8% con respecto a 1999 y el total de toneladas-kilómetros internacionales en un 9% (Tablas 1 y 2). En la Figura 3 se muestra la tendencia de 1991 a 2000.

En 2000, la capacidad global aumentó en un porcentaje ligeramente inferior al del tráfico (Figura 4). Por lo tanto, el coeficiente medio de ocupación-pasajeros en todos los servicios regulares (interiores más internacionales) aumentó al 71% en 2000 y el coeficiente medio de carga en peso se incrementó al 61% (Tabla 3).

A escala regional, las líneas aéreas de Norteamérica transportaron aproximadamente el

36% del volumen total de tráfico (pasajeros, carga y correo). Las líneas aéreas europeas transportaron el 28%, las líneas aéreas de Asia/Pacífico el 27%, las latinoamericanas y del Caribe el 4%, las del Oriente Medio el 3% y las africanas el 2% (Tabla 4)

Por lo que respecta a cada país (Tablas 5 y 6) los datos indican que en 2000 aproximadamente el 45% del volumen total del tráfico regular de pasajeros, carga y correo, correspondió a las líneas aéreas de los Estados Unidos, el Japón y el Reino Unido (34%, 6% y 5% respectivamente). En los

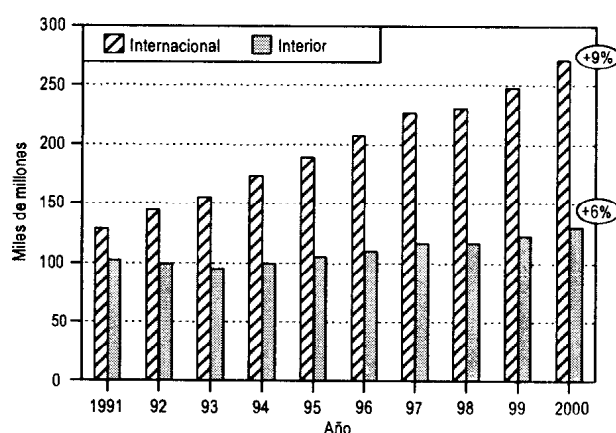


Figura 3. Tráfico regular toneladas-kilómetros efectuadas, 1991-2000

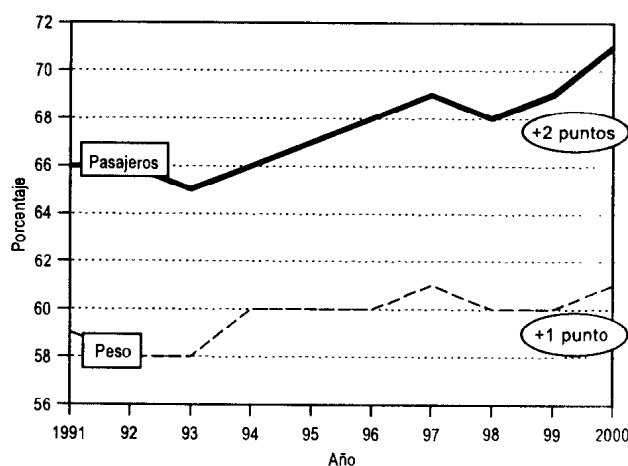


Figura 4. Tráfico regular coeficientes de ocupación, 1991-2000

1. Todas las cantidades mencionadas en este capítulo se expresan en dólares estadounidenses.

servicios internacionales, casi el 39% de todo el tráfico lo transportaron las líneas aéreas de los Estados Unidos, el Reino Unido, Alemania y el Japón (18%, 8%, 7% y 6%, respectivamente).

Tráfico comercial no regular

Se estima que el total de pasajeros-kilómetros efectuados en vuelos internacionales no regulares aumentó en un 11% en 2000, habiéndose mantenido en un 13% 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 solamente cerca del 8% del total del tráfico no regular de pasajeros y un 2% del total del tráfico interior de pasajeros a escala mundial.

Tráfico de los aeropuertos

En 2000, los 25 aeropuertos más grandes del mundo atendieron unos 1 096 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 11,5 millones de movimientos de transporte aéreo comercial.

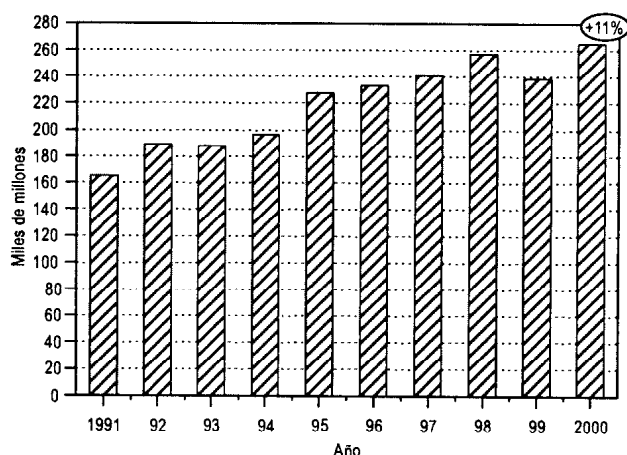


Figura 5. Tráfico internacional no regular
pasajeros-kilómetros efectuados,
1991-2000



Líneas aéreas

Los datos preliminares correspondientes a 2000 indican que las líneas aéreas regulares de todo el mundo, consideradas en conjunto, registraron beneficios de explotación por octavo año consecutivo (Tabla 9 y Figura 6).

Se calcula que en 2000 los ingresos de explotación de las líneas aéreas regulares de los Estados contratantes de la OACI fueron de \$328 700 millones y los gastos de explotación de esas mismas líneas aéreas han sido de \$317 7000 millones, lo cual representa un beneficio de explotación del 3,3% de los ingresos de explotación. Esto se produce después de un beneficio de explotación del 4,0% en 1999.

Los ingresos de explotación por tonelada-kilómetro disminuyeron de 77,9 centavos en 1999 a unos 77,6 centavos en 2000, en tanto que los gastos de explotación por tonelada-kilómetro aumentaron de 74,7 centavos a unos 75 centavos.

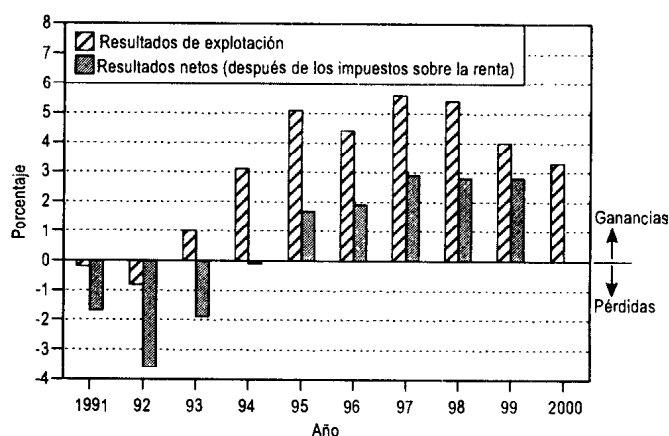


Figura 6. Líneas aéreas regulares
resultados de explotación y netos, 1991-2000

Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Aunque todavía no se dispone de los datos concretos, la situación financiera general de los aeropuertos y de los proveedores de servicios de navegación aérea siguió mejorando en 2000 y los

principales transportistas tienen por lo general una base financiera sólida. Con todo, es evidente que, en el caso de muchos aeropuertos del mundo, los gastos de capital no se incluyen en absoluto o se incluyen sólo parcialmente en sus cuentas, como sucede frecuentemente con otros costos; análogamente, por lo que respecta a los proveedores de servicios de navegación aérea, no suelen incluirse los gastos de depreciación, amortización ni MET. Así pues, no se recupera la totalidad de los costos de los aeropuertos ni de los proveedores de servicios de navegación aérea.



Transportistas

Se estima, tomando como base los horarios publicados en las guías multilaterales de las líneas aéreas, que a fines de 2000 había en todo el mundo, aproximadamente 716 transportistas que prestaban servicios regulares de pasajeros (internacionales o interiores, o ambos) y que unos 91 prestaban servicios regulares exclusivamente de carga. En comparación con el mismo período en 1999, esto representa un aumento general neto de tan sólo un transportista.

En 2000 continuó la tendencia a la privatización de las líneas aéreas de propiedad gubernamental. Cuatro líneas aéreas lograron alcanzar sus objetivos de privatización parcial y otras 2 líneas aéreas redujeron aún más la participación del gobierno en su capital social. Durante el año se informó sobre los preparativos para la privatización de 29 transportistas de propiedad gubernamental. El Gobierno de Malasia aumentó del 30 al 45% el límite de propiedad extranjera de sus transportistas nacionales. El Gobierno de la India estaba también considerando la posibilidad de aumentar su límite en relación con la propuesta de privatización de sus transportistas nacionales.

Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Continuó firmemente la tendencia a la autonomía de los aeropuertos y de los proveedores de servicios de navegación aérea a escala mundial. También se

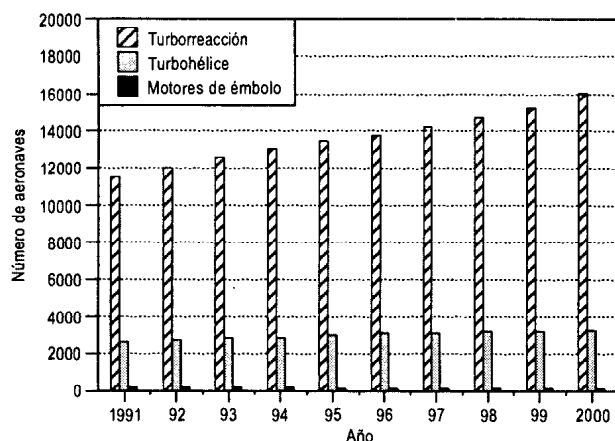
aceleró la participación de los intereses privados, pero principalmente en el sector de los aeropuertos. Esta participación no se produjo tanto mediante la compra directa de aeropuertos, sino más bien mediante diversas otras formas de participación privada tales como la propiedad parcial y los contratos de gestión. Uno de los acontecimientos más notorios fue la ampliación y creciente actividad de las alianzas de aeropuertos.

★ *La Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (ANSCConf 2000) celebrada en el mes de junio, contó con la asistencia de más de 600 participantes de 113 Estados contratantes de la OACI y 22 organismos internacionales de aviación, incluyendo funcionarios gubernamentales, directores generales de aviación civil, directores de aeropuertos, proveedores de servicios y usuarios. A fines de año, el Consejo había tomado medidas sobre todas las recomendaciones de la conferencia y adoptado las nuevas Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082/6) en sustitución de las antiguas Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea (Doc 9082/5). En los nuevos textos de orientación se tratan temas tales como los mecanismos independientes de reglamentación económica de aeropuertos y servicios de navegación aérea; la elaboración y aplicación de parámetros de rendimiento; la aplicación de las mejores prácticas comerciales; la recaudación colectiva de derechos; el prefinanciamiento de proyectos mediante la imposición de derechos en circunstancias concretas; y el uso de mecanismos de primera instancia para la solución de controversias.*

Aeronaves encargadas

Entre 1991 y 2000, el número de aeronaves de transporte comercial en servicio aumentó en un 5%, de 18 544 a 19 469 (excluyendo las aeronaves con una masa máxima de despegue inferior a 9 000 kg). Durante ese mismo período, las aeronaves de turbo reacción comprendidas en dichas cifras totales aumentaron en un 6%, de 15 192 a 16 045 (Figura 7 y Tabla 10).

En 2000 se encargaron 1 553 aeronaves de reacción (en comparación con 987 en 1999) y se entregaron 1 009 aeronaves (en comparación con 1 074 en 1999). A fines de 2000, el número de aeronaves encargadas y pendientes de entrega era de 3 649 en comparación con 3 306 a fines de 1999.



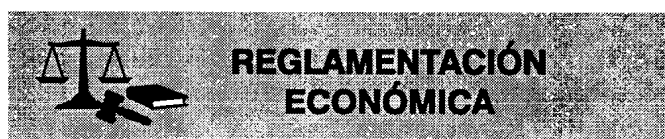
**Figura 7. Flota total de transporte aéreo comercial
1991-2000**

El compromiso financiero que representan los pedidos de aeronaves de reacción hechos con los principales fabricantes de aeronaves en 2000 se calcula en aproximadamente \$80 000 millones.

En 2000 se registraron 68 pedidos de aeronaves de turbohélice y 57 entregas del mismo tipo de aeronaves.

Principales transacciones por tipo de aeronave, 2000

Aeronaves	Encargadas	Entregadas	Pendientes de entrega
Boeing 737	379	271	963
Airbus A 319/ 320/321	324	236	1 083
Canadair RJ	259	94	505
Embraer EMB-145	252	109	252
Boeing 777	111	55	243



Los Estados siguieron ampliando la red internacional de transporte aéreo. Según los informes, durante el año los Estados concluyeron o enmendaron un total de 73 acuerdos bilaterales de

servicios aéreos, en comparación con 67 en 1999, lo que supone un ligero aumento después de 3 años de disminución. Continuando una tendencia, más del 70% de estos acuerdos y enmiendas incorporaban alguna forma de liberalización de los arreglos de reglamentación. Por ejemplo, de los 17 acuerdos de "cielos abiertos" concluidos, en los que se prevén derechos de rutas sin restricciones y el libre acceso a los mercados, 7 se introdujeron con carácter inmediato, otros 8 se introdujeron gradualmente y los 2 restantes se aplicaron únicamente a los servicios exclusivamente de carga. Para diciembre de 2000, se habían concluido casi 80 acuerdos bilaterales de "cielos abiertos" desde 1995 (36 en los 3 últimos años) entre aproximadamente 60 países. Estos acuerdos no comprendían únicamente países desarrollados, sino también un creciente número de países en desarrollo (cerca del 60% de los acuerdos).

La tendencia a la liberalización del transporte aéreo se mantuvo también a escala regional. En África, los jefes de los Estados y Gobiernos de la Organización de la Unidad Africana (OUA) respaldaron, en el mes de agosto, el acuerdo regional provisional en materia de aviación alcanzado en 1999 por los ministros de transporte africanos (conocida como la Decisión Yamoussoukro II). Este acuerdo permitirá una liberalización gradual de los cielos africanos con miras a alcanzar la plena integración para 2002. En el mes de diciembre, el Consejo de ministros del Mercado Común para África Oriental y Meridional (COMESA) decidió poner en suspenso la ejecución de la segunda fase de su programa de liberalización del transporte aéreo (es decir, el pleno acceso a los mercados) en espera de que se cree la Junta de reglamentación del transporte aéreo de COMESA y de que se formulen e implanten las reglas en materia de competencia aplicables al transporte aéreo de COMESA. Con todo, los Estados miembros de COMESA que estén en condiciones de ejecutar el programa podrían hacerlo.

En la región Asia y Pacífico, 5 miembros del foro de la Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) (Brunei Darussalam, Chile, Estados Unidos, Nueva Zelandia y Singapur) concluyeron un nuevo Acuerdo multilateral sobre la liberalización del transporte aéreo internacional en el mes de noviembre. Este acuerdo refleja los acuerdos bilaterales de "cielos abiertos" de los Estados Unidos, pero liberaliza aún más el requisito tradicional relativo a la propiedad para aumentar las inversiones transfronterizas entre los transportistas extranjeros.

En Europa, a raíz de un referéndum que tuvo lugar en Suiza en el mes de mayo, se aprobó un amplio acuerdo bilateral con la Unión Europea (UE),

en virtud del cual Suiza estaría plenamente integrada en el espacio aéreo europeo común (ECAA). En el mes de diciembre, los ministros de transporte del Consejo de la Unión Europea adoptaron un acuerdo relativo a un nuevo tratado de la UE sobre las actividades institucionales de una UE ampliada. La ampliación incluirá 12 Estados adicionales, de los cuales 10 pertenecen a Europa central y oriental, y está previsto que los trámites de su adhesión concluyan para enero de 2004. En nombre de la UE, la Comisión Europea siguió adelante con una propuesta para negociar con los Estados Unidos un espacio aéreo transatlántico común (TCAA). En la propuesta, originada por la Asociación de Líneas Aéreas Europeas (ALAE) en septiembre de 1999, se identifican aspectos esenciales para la liberalización, incluyendo la propiedad de las líneas aéreas y el derecho de establecimiento, la libertad de proporcionar servicios, la política en materia de competencia y el arrendamiento de aeronaves. Propugna la liberalización entre los mercados de la UE y los Estados Unidos de forma progresiva y regional, con disposiciones para que otros Estados interesados se unan posteriormente.

En Latinoamérica, el Consejo de administraciones aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza (firmado en 1997 por 6 países de la región) creó una comisión en el mes de agosto bajo la presidencia de Chile con miras a seguir estudiando las opciones de liberalización, incluida una posible armonización con los Estados del Pacto Andino (firmado en 1991 por 5 países). En septiembre, representantes de la Comunidad del Caribe (CARICOM) y de los Estados Unidos se reunieron en Jamaica para cambiar impresiones sobre un posible acuerdo regional de "cielos abiertos".

Otro importante acontecimiento fue la creciente participación de algunas otras organizaciones en cuestiones de transporte aéreo, especialmente la Organización Mundial del Comercio (OMC). En 2000, la OMC inició un proceso de revisión del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS). Se incluye un examen obligatorio del Anexo sobre los Servicios de Transporte Aéreo, que consiste en un análisis de los acontecimientos registrados en el sector y en el funcionamiento del Anexo, con miras a poder ampliar su ámbito de aplicación. Aunque todavía se halla en una etapa preliminar, ya se ha mencionado no sólo la posible adición de determinados "derechos comerciales" en el Anexo sobre los Servicios de Transporte Aéreo, tales como los "servicios de aeropuertos", sino también de algunos aspectos de los "derechos esenciales" o "derechos de tráfico", tales como los que abarcan los servicios de carga aérea. La OACI

participó activamente en el examen y asistió, en calidad de observadora, a las reuniones celebradas por el Consejo del Comercio de Servicios de la OMC sobre transporte aéreo, en las cuales se expusieron los últimos acontecimientos en materia de reglamentación del sector del transporte aéreo así como la función de la OACI en la reglamentación económica y su labor relativa a la facilitación de la reforma en materia de reglamentación. La Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) tomó la iniciativa de elaborar un modelo de acuerdo bilateral y de acuerdo multilateral para la liberalización del transporte de la carga aérea.

A nivel nacional, el Gobierno de Australia promulgó en el mes de junio su nueva política liberal en materia de aviación, que prevé la negociación de acuerdos recíprocos de "cielos abiertos" con los Estados interesados. En esta política se prevé la designación múltiple de las líneas aéreas y el acceso a los mercados sin limitaciones, la fijación de precios, la carga y la compartición de códigos. El Gobierno del Japón liberalizó sus servicios de transporte aéreo nacionales eliminando tanto los límites máximos como los mínimos en las tarifas, y permitiendo que las líneas aéreas introduzcan nuevas rutas o eliminen operaciones no rentables sin contar previamente con la autorización del Gobierno. El Gobierno de China siguió fomentando la reestructuración de su industria de transporte aéreo, entre otras cosas mediante la consolidación de sus transportistas nacionales en diversos grupos de líneas aéreas, con miras a adaptarse a un ambiente cada vez más competitivo. Los Gobiernos de Camboya y del Líbano anunciaron también, en los meses de marzo y noviembre respectivamente, políticas liberales en materia de aviación que permiten un mayor acceso de los transportistas extranjeros a sus aeropuertos internacionales.

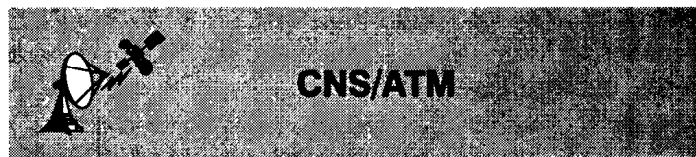
Junto con las actividades de liberalización, se ha recurrido con mayor frecuencia a las leyes sobre la competencia en el transporte aéreo. En el Canadá, y en respuesta a una demanda de CanJet, la Comisión de competencia emitió una orden temporal en la que exigía a Air Canada que dejara de vender tarifas reducidas en 5 rutas. En Latinoamérica, la Comisión federal de competencia de México ordenó la desintegración de Cintra, la sociedad de cartera que tiene el control de AeroMéxico y Mexicana. Las autoridades antimonopolio de Chile iniciaron una investigación de los cargos presentados por Avant Airlines y la National Bus Federation contra Aero-Continente de Chile por prácticas competitivas desleales. El Ministerio de Justicia del Brasil abrió un juicio contra Varig, Viação Aérea, São Paulo, S.A. (VASP), Transportes Aereos Regionais S.A. (TAM) y

Transbrasil, alegando que constituían un cártel para la subida simultánea de las tarifas de interior. En Europa, la Comisión Europea dictaminó que los aeropuertos de España habían favorecido a los transportistas españoles. El Departamento de Transporte (DOT) de los Estados Unidos así como la Comisión Europea recibieron diversas demandas de pequeñas líneas aéreas contra supuestas prácticas predatorias por parte de los principales transportistas.

Las alianzas y fusiones de líneas aéreas, especialmente las relacionadas con los principales transportistas, siguieron atrayendo la atención de las autoridades normativas debido a sus posibles efectos en el acceso a los mercados, la competencia y los intereses de los consumidores, aunque variara su tratamiento en materia de reglamentación. La Comisión Europea inició investigaciones relativas a las alianzas entre Austrian Airlines, Lufthansa y SAS, y entre British Midland Airways, Lufthansa y SAS, que pasarían a formar parte de Star Alliance. La Comisión investigó asimismo un plan de SAir Group para tener una participación del 42% en Portugal, y a raíz de la cual SAir Group retiró su plan original. En los Estados Unidos, el DOT aprobó y otorgó inmunidad antimonopolio a los acuerdos de cooperación presentados por American Airlines, Sabena y Swissair, por Malaysia Airlines y Northwest Airlines y por SAS y Icelandair (la primera alianza con inmunidad de transportistas no estadounidenses). El Departamento de Justicia (DOJ) inició el examen de la propuesta fusión de United Airlines y US Airways. En el mes de noviembre, Northwest Airlines adoptó medidas para desinvertir su mayoría de acciones con derecho a voto en Continental Airlines a fin de satisfacer el requisito antimonopolio del DOJ. En Australia, la Comisión de competencia y consumidores (ACCC) autorizó a Qantas y British Airways para que prorrogara su acuerdo de cooperación por otros 3 años.

Los avances de la tecnología de la información siguieron repercutiendo en la industria de las líneas aéreas y en la distribución de sus servicios, así como en su reglamentación. Durante el año, la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) adoptó una recomendación relativa a un código de conducta revisado de la CEAC sobre los sistemas de reserva por computadora (SRC), basado en la nueva reglamentación SRC de la UE. El DOT de los Estados Unidos siguió examinando sus reglas SRC y solicitó comentarios en cuanto a si las mismas seguían siendo necesarias y efectivas en vista del menor control de las líneas aéreas sobre los SRC, y acerca de si deberían adoptarse nuevas reglas que abarcaran la Internet. El DOJ de los Estados Unidos

y la Comisión Europea iniciaron sendas investigaciones en cuanto a si las empresas conjuntas de líneas aéreas basadas en Internet satisfacían los requisitos en materia de competencia.



La planificación para la implantación de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) continuó en 2000 mediante las actividades individuales y combinadas de los Estados contratantes y la labor de varios grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). Siguiendo la iniciativa tomada por la reunión RAN CAR/SAM/3 celebrada en octubre de 1999, algunos elementos específicos de los sistemas CNS/ATM y los planes de implantación se integraron en los planes regionales de navegación aérea. El *Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM* (Plan mundial) (Doc 9750) se distribuyó a los Estados y se integró con éxito en la labor de los PIRG. Las tablas de la Parte II del Plan mundial se actualizan continuamente sobre la base de la labor de los PIRG, a fin de reflejar la evolución cronológica. Además, se están realizando considerables esfuerzos para llevar a cabo análisis de costo-beneficios con miras a facilitar la implantación de los nuevos sistemas.

Se hicieron considerables progresos en todas las regiones por lo que respecta a la implantación de mínimos de separación reducida basados en los sistemas y conceptos CNS/ATM. En la región Pacífico, el concepto de performance de navegación requerida (RNP) constituyó la base para reducir la separación a 50 NM tanto longitudinalmente como lateralmente. Se siguieron tomando medidas preliminares para implantar reducciones similares en las regiones África, Caribe, Latinoamérica, Oriente Medio y Sudamérica. Se está planificando la implantación del espacio aéreo RNP5 en partes de la región Oriente Medio y en el corredor del Atlántico meridional que conecta Europa con Sudamérica. El RNP5, conjuntamente con la navegación de área (RNAV), permitió que los Estados y explotadores de aeronaves de la región Europa aprovecharan las capacidades RNAV de a bordo dentro de la cobertura de los actuales sistemas basados en VOR. Continuó la labor relativa a la introducción de la separación vertical mínima

reducida (RVSM) en la región Europa y se implantó con éxito en partes de la región Pacífico.

En algunas de las regiones de la OACI se iniciaron programas para implantar las comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC) y el sistema de tratamiento de mensajes ATS (AMHS). Además, las pruebas de la vigilancia dependiente automática (ADS) actualmente en curso, junto con la extensa labor de preparación de los procedimientos ADS destinados a utilizar la ADS para fines de separación, deberían llevar a la aplicación de la ADS en el espacio aéreo oceánico para fines de vigilancia de conformidad y separación. Estas innovaciones deberían conducir con el tiempo a una utilización más eficaz del espacio aéreo, aumentando asimismo la capacidad.

★ *Mediante los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), la OACI siguió de cerca los progresos realizados por los Estados en la aplicación de las disposiciones de los Anexos 4 y 15, en las que se exige que todas las coordenadas aeronáuticas que se publiquen tengan por referencia el Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84). Se espera que la implantación mejore en 2001, y la OACI continuará siguiendo de cerca los progresos realizados por los Estados y prestándoles asistencia, según corresponda.*

Comunicaciones

Concluyó la labor relativa a la elaboración de SARPS para el VDL en Modo 3 (integración de voz/datos por TDMA) y el VDL en Modo 4 (enlace de datos para aplicaciones de vigilancia). Estos sistemas permiten introducir comunicaciones orales digitalizadas y mejores comunicaciones de datos aire-tierra. El VDL en Modo 4 se ha perfeccionado especialmente para cumplir los requisitos en materia de ADS. Ambos enlaces de datos son compatibles con la ATN.

★ *El Consejo adoptó los SARPS elaborados en la sexta reunión del Grupo de expertos sobre comunicaciones móviles aeronáuticas (AMCP) para ampliar el suministro del SMAS a un mayor número de aeronaves y permitir una mejor utilización del espectro de radiofrecuencias. Dichos SARPS fueron aplicables (como parte de la Enmienda 75 del Anexo 10) el 2 de noviembre.*

Navegación

En varios Estados y organizaciones internacionales continuó avanzándose en el desarrollo e

implantación de los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS). El Grupo de expertos sobre el GNSS de la OACI concluyó (en junio) la validación del primer conjunto de SARPS para el GNSS, que se tramitó con miras a su inclusión en el Anexo 10, Volumen I, con la fecha de aplicación de noviembre de 2001.

Siguieron desarrollándose sistemas de aumentación por satélite. Se espera que esta forma de aumentación apoye la utilización del GNSS para todas las fases de vuelo hasta la aproximación de precisión de Categoría I. También se siguieron desarrollando y ensayando varias arquitecturas para sistemas de aumentación con base en tierra que permiten apoyar las aplicaciones de aproximación de precisión de las Categorías II y III. Este último tipo de aumentación puede ser utilizado por algunos Estados como sistema de alternativa para apoyar las operaciones de la Categoría I. Varios Estados aprobaron el sistema mundial de determinación de la posición (GPS) para utilizarlo como medio complementario o primario en algunas operaciones y tipos de espacio aéreo.

Vigilancia

Se comunicó durante el año que continuaba mejorando notablemente la capacidad de vigilancia, lo cual comprende la evolución de los conceptos del sistema de a bordo de garantía de la separación (ASAS) y de la vigilancia dependiente automática-radiodifusión (ADS-B), basados en la técnica de señales espontáneas ampliadas SSR en Modo S. Concluyó la labor relativa a la elaboración de propuestas de enmienda de los SARPS del Anexo 10 para el SSR en Modo S, la subred en Modo S de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) y el sistema anticolidión de a bordo (ACAS II), con miras a facilitar la implantación oportuna de dichos sistemas por parte de los Estados contratantes. Se están elaborando en las regiones planes de vigilancia aeronáutica (ASP) destinados a implantar de forma coherente las instalaciones de vigilancia, incluyendo el Modo S, el ACAS y la ADS.

Espectro aeronáutico

La OACI participó en la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (2000) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) (CMR-2000), celebrada en Estambul, Turquía, del 8 de mayo al 2 de junio. El objetivo de la OACI era asegurarse de que las decisiones relativas a la gestión del espectro

garantizarían la disponibilidad a largo plazo del espectro de radiofrecuencias para los servicios CNS. La postura de la OACI se formuló de común acuerdo con los Estados contratantes. El Presidente del Consejo encabezó la delegación de la OACI y, al hacer uso de la palabra en la CMR, subrayó la necesidad de garantizar un espectro adecuado y protegido para la aviación. Los resultados de la Conferencia satisficieron plenamente la postura de la OACI en todas las cuestiones del orden del día. Se ha comenzado ya a preparar la postura de la OACI para la CMR-2003.

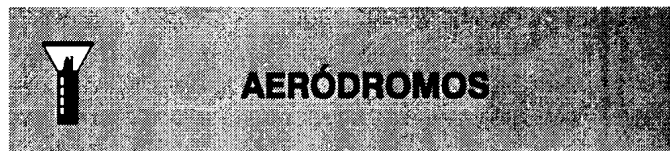
Gestión del tránsito aéreo

Como parte del proceso evolutivo conducente a la implantación de un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) sin límites perceptibles, los sistemas de control de tránsito aéreo (ATC) de todo el mundo siguieron actualizándose con equipo moderno capaz de apoyar conceptos ATM avanzados.

Se progresó en la elaboración de los requisitos de planificación del espacio aéreo y de infraestructura ATM en consonancia con el Plan mundial de la OACI. Varios PIRG elaboraron planes de ejecución ATM con las correspondientes tablas cronológicas y evolutivas.

Se avanzó en varios conceptos para el funcionamiento de los sistemas ATM. Los Estados Unidos adelantaron la labor relativa a su concepto de "sistema del espacio aéreo nacional" de operaciones que comprende el concepto de vuelo en modo libre y diversas funciones de automatización, incluyendo la resolución de conflictos y el soporte lógico de medición. Basándose en el éxito del Programa europeo de armonización e integración del control de tránsito aéreo (EATCHIP), se elaboró la Estrategia ATM para los años 2000 y posteriores. La estrategia se inscribe en el marco de los sistemas CNS/ATM de la OACI y tiene por principal objetivo el de lograr un espacio aéreo uniforme para Europa. El concepto de "cielo europeo único" es la piedra angular del sistema ATM europeo incipiente y del futuro. En el documento de la Estrategia ATM para los años 2000 y posteriores se afirma que "la ATM europea contribuirá activamente al diseño y planificación de los sistemas CNS/ATM de la OACI y se ajustará al Plan regional de navegación aérea para Europa con miras a satisfacer los requisitos de los usuarios del espacio aéreo a escala mundial y asegurar una interfaz eficaz con las regiones vecinas y los Estados adyacentes de dichas regiones". El Grupo de expertos sobre el concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATMCP) de la OACI se

reunió 5 veces como grupo de trabajo plenario y realizó considerables progresos en su labor destinada a describir un concepto operacional ATM de "puerta a puerta" que facilitará la implantación evolutiva de un sistema mundial ATM sin límites perceptibles.



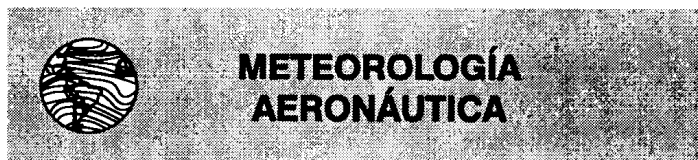
En la Enmienda 3 del Anexo 14, Volumen I, se incluyen nuevas especificaciones relativas a la ampliación de los aeropuertos para poder dar cabida a los nuevos aviones de mayor tamaño, tales como el Airbus A380, con envergaduras superiores a 65 m (es decir, mayores que el B747-400) y capaces de transportar más de 550 pasajeros, y que probablemente entrarán en servicio para 2005/2006.

Siguió avanzando el estudio de la OACI relativo a los procedimientos para el diseño y evaluación de los pavimentos para analizar la compleja carga que suponen los nuevos aviones de mayor tamaño con 6 ruedas o más en cada pata principal del tren de aterrizaje (p. ej., el B777). También se registraron progresos en los proyectos de investigación en gran escala sobre prueba de pavimentos en 2 Estados, a pesar de 1 problema técnico experimentado en uno de ellos.

Continuó el estudio relativo a la identificación de un sustituto adecuado de los halones para las operaciones de salvamento y extinción de incendios (RFF) en los aeródromos, y la OACI sigue de cerca las investigaciones de la industria a este respecto. En la próxima enmienda del Anexo 14, Volumen I, se incluirán especificaciones mejoradas en materia de salvamento y extinción de incendios, especialmente sobre salvamento en el agua y terrenos difíciles, y el tiempo de respuesta de los servicios RFF de aeródromo.

Con miras a satisfacer las continuas exigencias en materia de desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, debido al continuo crecimiento del tránsito aéreo, cada vez es mayor la tendencia a la autonomía en la provisión de aeropuertos. En vista de que la intervención del sector privado tiene también repercusiones en la seguridad operacional, los Estados deben asegurarse de que cuentan con la legislación y reglamentos de seguridad operacional adecuados. En este contexto, la labor de la OACI relativa al otorgamiento de licencias/certificación

de aeródromos, que se encuentra actualmente en la fase de examen final, debería ayudar a los Estados a garantizar la seguridad operacional y a cumplir con las obligaciones que les impone el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*.



La creciente utilización en los Estados de los mejores sistemas automatizados de observación meteorológica para las observaciones meteorológicas generales ha suscitado la presentación de solicitudes destinadas a que la OACI examine la función de estos sistemas en el suministro de observaciones para la aviación. Los Estados, especialmente los de la región Europa, están estudiando la posibilidad de utilizar la información meteorológica para complementar las medidas que se están tomando con miras a aumentar la capacidad de los aeropuertos. En este contexto, se está examinando la viabilidad de pronosticar el alcance visual en la pista (RVR). En diversos Estados se ha manifestado un renovado interés en realizar investigaciones para mejorar la calidad y oportunidad de los pronósticos sobre formación de hielo y turbulencia.

Continuaron los progresos en la preparación con computadora de los pronósticos mundiales del tiempo significativo (SIGWX) en los centros mundiales de pronósticos de área (WAFS). A raíz de ello, los WAFS prepararon cartas SIGWX a niveles elevados para cobertura mundial mediante terminales de computadora interactivos. En casi 140 Estados se instalaron terminales de apertura muy pequeña para recibir datos e información de 3 radiodifusiones por satélite de la OACI. Estas radiodifusiones proporcionan directamente a los Estados datos e información a escala mundial elaborada por los WAFS e información meteorológica para las operaciones (OPMET), tal como METAR, TAF y SIGMET. La implantación de las radiodifusiones por satélite y el suministro de pronósticos SIGWX por los WAFS han permitido el cierre de 5 de los 15 centros regionales de pronósticos de área (RAFC), y en las regiones interesadas se ejecutaron planes de transición para la transferencia gradual de las responsabilidades, de los RAFC restantes a los WAFS.

En los Estados responsables de los centros de avisos de cenizas volcánicas (VAAC) continuó la

labor destinada a elaborar y expedir avisos gráficos de cenizas volcánicas para suministrarlos a los centros de control de área y a las oficinas de vigilancia meteorológica.



Se mejoró el sistema COSPAS-SARSAT de alerta y detección por satélite. Para enero de 2000, la actual constelación de satélites en órbita terrestre a baja altitud (LEOSAR) se había complementado con 3 satélites geoestacionarios (GEOSAR) (más 1 de reserva), proporcionando alertas de socorro casi inmediatas para los radiofaros que transmiten dentro de su campo visual en la frecuencia de 406 MHz. A fin de aprovechar al máximo estas instalaciones de alerta GEOSAR, algunos de los radiofaros que se están fabricando actualmente para operar en la frecuencia de 406 MHz tienen un receptor de navegación por satélite incorporado o una interfaz para la entrada de datos de navegación externos y pueden transmitir datos de posición en el mensaje digital en la frecuencia de 406 MHz.

Desde que comenzó a utilizarse a título experimental en septiembre de 1982, el sistema internacional COSPAS-SARSAT ha contribuido al salvamento de más de 11 000 personas en incidentes aéreos, marítimos y terrestres. El Acuerdo relativo al Programa internacional COSPAS-SARSAT suscrito entre el Canadá, los Estados Unidos, Francia y la ex Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas se firmó en París, el 1 de julio de 1988 y entró en vigor el 30 de agosto de 1988. En virtud del mismo, se permite que todos los Estados utilicen el sistema a largo plazo y sin discriminación. Los Estados que no son parte en el acuerdo pueden participar en el sistema, bien como Estados usuarios, bien como proveedores del segmento terrestre. El Secretario General de la OACI es uno de los depositarios del acuerdo.



★ Con miras a ayudar a reducir la congestión en la parte pública de los aeropuertos, la OACI adoptó las nuevas

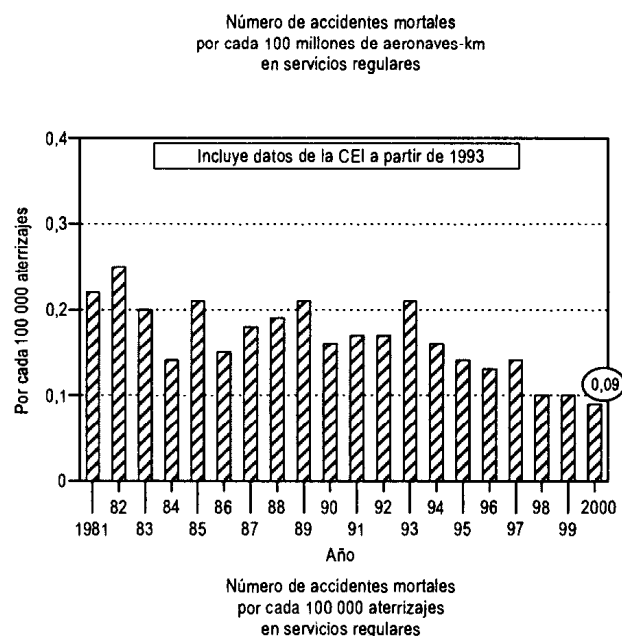
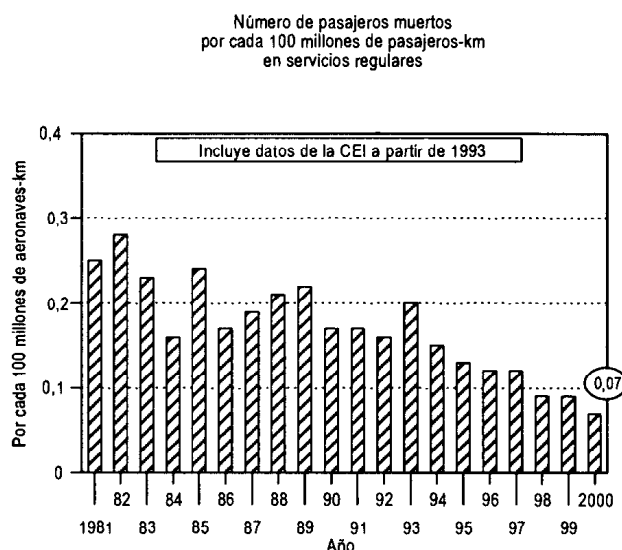
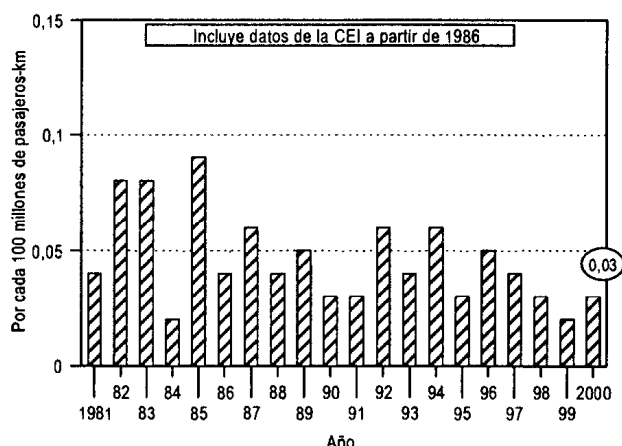
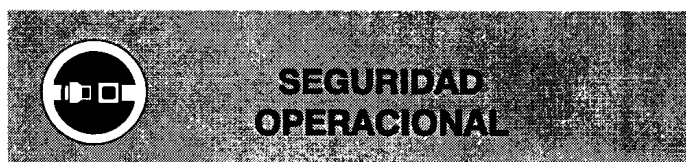


Figura 8. Estadísticas de accidentes de aviación
1981-2000

ediciones de los Documentos de viaje de lectura mecánica (Doc 9303), Parte 1 — Pasaportes de lectura mecánica y Parte 3 — Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2 destinadas a implantar sistemas para la inspección fronteriza automatizada de los pasajeros. Tales sistemas permitirán que los viajeros frecuentes eviten las colas en los mostradores de inmigración, especialmente en los aeropuertos que registran elevados volúmenes de tráfico en los períodos punta. La creciente congestión en la parte aeronáutica siguió afectando a las operaciones en muchas zonas del mundo.



Tráfico regular

La información preliminar sobre los accidentes de aviación en vuelos regulares en el mundo entero en que perecieron pasajeros indica que en 2000 se produjeron 18 accidentes de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 2 250 kg, en los que murieron 755 pasajeros. En comparación, en 1999 se produjeron 21 accidentes mortales en los que perecieron 499 pasajeros (Tabla 11). En relación con el volumen de tráfico, el número de pasajeros muertos por cada 100 millones de pasajeros-kilómetros aumentó de 0,02 en 1999 a 0,025 en 2000. Con todo, el número de accidentes mortales por cada 100 millones de kilómetros recorridos disminuyó de 0,09 en 1999 a 0,07 y el número de accidentes mortales por cada 100 000 aterrizajes disminuyó de 0,10 en 1999 a 0,09 (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 los turbo reactores, que representan aproximadamente el 95% de la totalidad del tráfico regular, en términos de pasajeros-kilómetros realizados, se produjeron 6 accidentes en 2000, con un total de 625 pasajeros muertos; en los vuelos de aeronaves de turbohélice y motores de émbolo, que constituyen aproximadamente el 5% del tráfico regular total, se registraron 12 accidentes con un total de 130 pasajeros muertos. Por lo tanto, el índice de víctimas en el caso de los vuelos con turbo reactores 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 tanto en 2000 como en 1999 se produjo un total de 22 accidentes mortales de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 2 250 kg (la cifra de 1999 incluye 6 accidentes de aeronaves que realizaban servicios exclusivamente de carga y que llevaban pasajeros a bordo). Estos accidentes causaron la muerte de 291 pasajeros en 2000 en comparación con 129 en 1999.

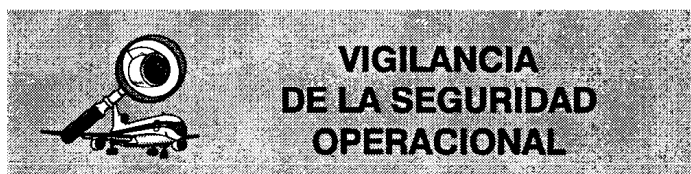
En los vuelos no regulares realizados con aeronaves de una masa de despegue superior a 9 000 kg, tanto de líneas regulares como no regulares, en 2000 se produjeron 10 accidentes mortales en los que perecieron 238 pasajeros.

cuales se tomaron decisiones sobre la mejor forma de coordinar los programas de seguridad operacional de la FAA, las JAA y la OACI.

★ En el mes de mayo, la Comisión de Aeronavegación celebró con éxito su cuarta reunión oficiosa con la industria para tratar el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, poniendo especial énfasis en las medidas correctivas destacadas en las auditorías y en la ampliación del programa a los servicios de tránsito aéreo y los aeródromos, y con el propósito de ayudar a la Comisión de Aeronavegación a asignar prioridades a las actividades mundiales de la OACI destinadas a incrementar la seguridad aeronáutica. Entre los participantes figuraban el Presidente del Consejo de la OACI, algunos Representantes en el Consejo, miembros de la Comisión de Aeronavegación y 33 representantes de la industria y organizaciones internacionales.

★ En el mes de mayo, la OACI recibió de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos un primer conjunto de material didáctico normalizado sobre inspectores gubernamentales de seguridad operacional, que integra una serie destinada a ayudar a los Estados contratantes a cumplir las normas internacionales de seguridad de la OACI.

★ Para fines de año, la OACI había auditado 131 de sus 185 Estados contratantes en el marco de su Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional. Los objetivos que se ha fijado son haber auditado todos los Estados contratantes antes del 33º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, que se celebrará en septiembre de 2001, y presentar entonces un informe general sobre las conclusiones de las auditorías.



Continuaron las actividades de auditoría en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), establecido en 1999. Se creó una base de datos sobre conclusiones y diferencias basadas en las auditorías para ayudar a la OACI a identificar y cuantificar los problemas en materia de seguridad operacional. Continuó la labor preparatoria para la ampliación del programa a otras esferas técnicas.

★ En el mes de febrero, expertos en seguridad operacional de Airbus Industrie y Boeing Company mantuvieron una exitosa reunión exploratoria con el Presidente del Consejo de la OACI sobre formas de ampliar la cooperación entre todos los miembros de la comunidad aeronáutica mundial para enfrentar los desafíos de seguridad operacional que plantea el siglo XXI. Representantes de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, de las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA) europeas y de las delegaciones de Alemania, España, los Estados Unidos, Francia y el Reino Unido en el Consejo de la OACI participaron en los debates, en el transcurso de los

PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIA PARA EL AÑO 2000 (Y2K)

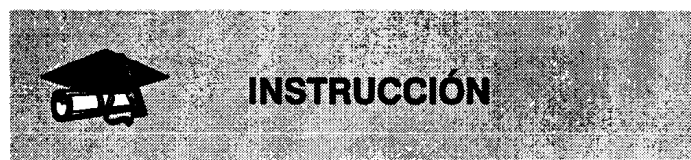
La considerable inversión en recursos humanos y financieros redundó en la transición segura y eficaz de la aviación civil internacional al año 2000, proporcionó ventajas importantes y duraderas. Los sistemas de aviación utilizados en el control de tránsito aéreo, las líneas aéreas y los aeropuertos del mundo entero se examinaron y ensayaron minuciosamente y, cuando fue necesario, se renovaron o

sustituyeron con equipo ultramoderno, lo que supuso una mejora general del funcionamiento de los sistemas. La armonización de los planes regionales de contingencia ha proporcionado por primera vez un plan de contingencia integrado realmente mundial que resultará invaluable para reaccionar rápida y eficazmente cuando surjan problemas regionales o mundiales. El citado proceso de examen ha mejorado también los actuales planes de contingencia de los proveedores de servicios de tránsito aéreo, las líneas aéreas y los aeropuertos. Se cuenta ahora con un inventario mundial completo de las instalaciones y servicios aeronáuticos y de los sistemas de tránsito aéreo mundiales.



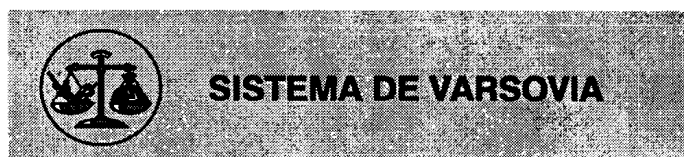
La comunidad aeronáutica internacional y los Estados contratantes se centraron en los asuntos de factores humanos relacionados con las entradas indebidas en la pista, habiéndose celebrado en Washington, D.C., un importante acontecimiento internacional sobre este tema.

El primer Seminario conjunto OACI/IATA sobre seguridad de vuelo y factores humanos se celebró en Río de Janeiro, Brasil, del 16 al 18 de agosto. Asistieron al mismo representantes de los Estados contratantes de la región CAR/SAM, así como representantes de la industria, organismos docentes y medios académicos. El seminario se centró en las comunicaciones, el intercambio de información y la gestión de los errores, en el contexto cultural específico de las operaciones en Centroamérica y Sudamérica.



La Octava Conferencia mundial TRAINAIR y Simposio de instrucción se celebró en Madrid, España, del 25 al 29 de septiembre. La conferencia

constituyó la mayor reunión de la OACI dedicada estrictamente al desarrollo de recursos humanos e instrucción. Asistieron más de 320 participantes de 57 Estados y 11 organizaciones internacionales. Durante la conferencia se tomaron medidas que fomentarán la cooperación internacional entre los centros de instrucción de aviación civil y aumentará la capacidad del programa TRAINAIR para enfrentarse a los futuros retos de la aviación civil en materia de instrucción.



★ *A fines de 2000, el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 había sido firmado por 66 Estados y 1 organismo regional de integración económica (la Comunidad Europea), y había sido ratificado por 7 Estados. Se necesitan 30 ratificaciones para la entrada en vigor del Convenio.*



Durante el período que abarca el informe, 11 actos de interferencia ilícita fueron notificados o confirmados oficialmente por los Estados afectados. Los mismos comprendían 4 apoderamientos ilícitos y 1 intento de apoderamiento en vuelos internacionales, 4 apoderamientos de aeronaves nacionales, 1 ataque en vuelo y 1 acto de interferencia ilícita contra la seguridad de la aviación civil (Tabla 12). Estos actos se incluyen en las estadísticas anuales con objeto de facilitar el análisis de las tendencias y los acontecimientos (Figura 9).

★ *Desde el comienzo de las actividades del Mecanismo de seguridad de la aviación en 1989, 139 Estados han solicitado asistencia, de los cuales 111 han recibido misiones de evaluación técnica y en 35 de ellos se han*

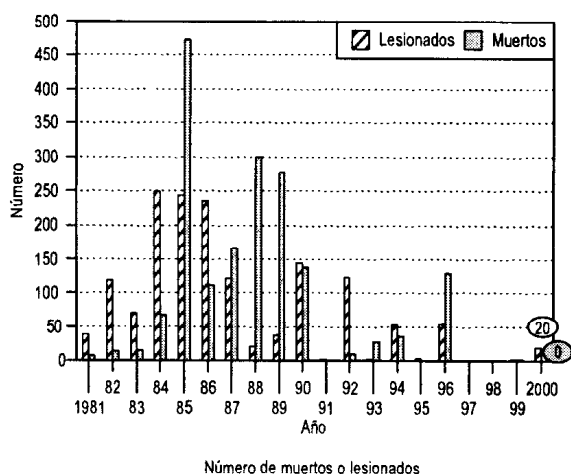
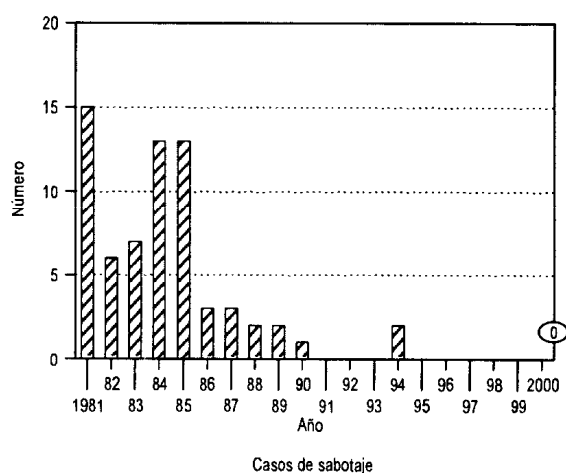
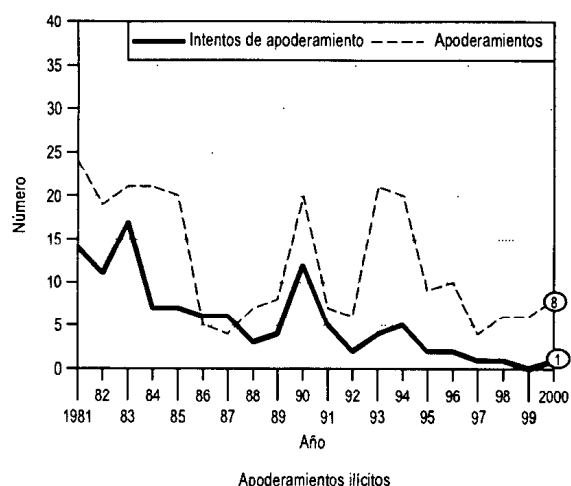


Figura 9. Estadísticas de seguridad de la aviación 1981-2000

realizado visitas durante misiones de seguimiento y se organizaron 183 actividades de instrucción en las que participaron 3 804 estudiantes. En 2000, estas actividades se financiaron con las contribuciones voluntarias de 2 Estados donantes que ascendieron en total a \$209 000 y mediante los fondos que 3 Estados donantes ofrecieron para sufragar los gastos de 4 puestos de trabajo.



Tal como se decidió en el mes de abril de 1999, cuando el Consejo de la Unión Europea adoptó el Reglamento del Consejo (CE) Núm. 925/1999 sobre la matrícula y operación, dentro de la Comunidad Europea, de determinados tipos de aviones de reacción subsónicos civiles que han sido modificados y nuevamente homologados como aviones que satisfacen las normas en cuanto al ruido del Capítulo 3 del Anexo 16, dicho reglamento fue aplicable a partir del 4 de mayo de 2000. El 14 de marzo, y al amparo del Artículo 84 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y del Reglamento para la solución de controversias, los Estados Unidos presentaron una demanda y una memoria en las que se solicitaba una decisión del Consejo de la OACI sobre un desacuerdo con 15 Estados europeos relativo al citado reglamento. A fines del año esta cuestión estaba siendo examinada por el Consejo.

A raíz de la adopción, en diciembre de 1997 del Protocolo de Kyoto relativo a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, continuaron las negociaciones sobre la elaboración de las reglas que regirán los nuevos mecanismos previstos en el protocolo. Dichas reglas incluyen las operaciones de comercio de los derechos de emisión, que podrían ser pertinentes a la aviación.

★ El Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) concluyó su labor relativa al ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores de las aeronaves, en preparación de su siguiente reunión, CAEP/5, que se celebraría en enero de 2001.

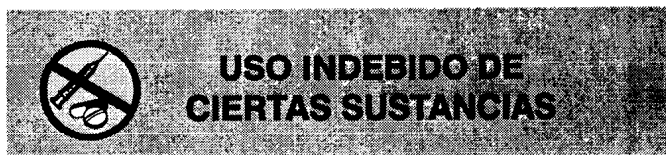
★ Por lo que respecta al ruido, el CAEP siguió concediendo alta prioridad a la elaboración de una nueva norma sobre el ruido más rigurosa que la prevista en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, y analizando a

escala mundial la cuestión de las restricciones a las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3.

★ Por lo que respecta a las emisiones de los motores, y tal como lo solicitó la Asamblea de 1998, el CAEP puso especial énfasis en elaborar opciones en materia de políticas para limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación civil. Al hacerlo, el CAEP tuvo en cuenta el Informe especial sobre la aviación y la atmósfera global, preparado por el Grupo intergubernamental de expertos sobre el cambio climático y los requisitos del Protocolo de Kyoto. Esta labor comprendió el seguimiento de los avances de la tecnología y el estudio de la ulterior evolución del Anexo 16 para tener en cuenta expresamente las emisiones que tienen repercusiones a escala mundial; y la elaboración de textos de orientación sobre medidas operacionales para reducir las emisiones así como una metodología para evaluar los beneficios ambientales de la implantación de los sistemas CNS/ATM. Esta labor incluyó también el análisis de la posible función de las opciones basadas en el mercado, tales como los gravámenes relacionados con las emisiones (derechos o impuestos), las operaciones de comercio de los derechos de emisión y los acuerdos voluntarios, con miras a presentar un informe sobre este asunto a la Asamblea de 2001.



Todos los transportistas de Australia, Nueva Zelandia, los países nórdicos y Norteamérica han implantado la prohibición absoluta de fumar mientras que en la gran mayoría de los vuelos realizados en Asia, Europa y Oriente Medio también se prohíbe fumar. Se sigue avanzando en la aplicación de la Resolución A29-15 de la Asamblea — Restricciones al consumo de tabaco en los vuelos internacionales de pasajeros.



Contando con la colaboración del sector privado y de la Organización Mundial de la Salud, la OACI actualizó el *Manual sobre prevención del uso problemático de ciertas sustancias en el lugar de trabajo en la esfera de la aviación* (Doc 9654).



El Programa de cooperación técnica de la OACI para 2000 ascendió a \$88,2 millones, de los cuales \$56,9 millones (un 65%) correspondieron al programa ejecutado.

Durante el año, la Dirección de cooperación técnica (TCB) ejecutó 127 proyectos en 77 países en desarrollo y se aprobaron en total 12 proyectos nuevos y revisiones de proyectos de gran envergadura. La TCB empleó 361 expertos de 43 países para trabajar en los proyectos sobre el terreno. Se otorgaron 565 becas y los gastos de las compras para los proyectos sobre el terreno ascendieron a \$18,6 millones.

Cabe señalar que, desde la creación de la Dirección de cooperación técnica en 1951, en el año 2000 se batió un récord de financiación. El hecho de que los Estados hayan proporcionado casi la totalidad de estos fondos confirma claramente su satisfacción con los servicios técnicos que les proporciona la OACI por intermedio de su Dirección de cooperación técnica para la aplicación a escala mundial de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, especialmente en el ámbito de la seguridad de vuelo.

LA ORGANIZACIÓN

- ★ *En el mes de marzo, el Consejo de la OACI nombró al Sr. Renato Cláudio Costa Pereira (Brasil) Secretario General de la OACI por un segundo mandato de tres años, con efecto a partir del 1 de agosto de 2000. El Sr. Costa Pereira inició su primer mandato el 1 de agosto de 1997.*
- ★ *En el mes de marzo, y conforme a su tercera reunión conjunta con el Comité de expertos gubernamentales del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), el Subcomité sobre garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico) del Comité Jurídico de la OACI concluyó su examen de los textos de un proyecto de Convenio y un proyecto de Protocolo. Dichos textos fueron examinados por el 31º período de sesiones del Comité Jurídico de la OACI y presentados al Consejo con la recomendación de que se adoptaran y firmaran en una Conferencia diplomática que se celebraría en 2001. Durante su 161º período de sesiones, el Consejo decidió, en principio, convocar una Conferencia diplomática en 2001, que se celebraría en Sudáfrica bajo los auspicios de la OACI y UNIDROIT conjuntamente.*
- ★ *En el mes de junio, el Consejo adoptó el texto revisado del Plan de acción estratégico de la OACI, principalmente para reflejar la ejecución del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, la adopción del Convenio de Montreal de 1999 como sucesor del Sistema de Varsovia, la elaboración de un nuevo instrumento o instrumentos relativos a Garantías internacionales sobre equipo móvil, y el nuevo énfasis en aumentar la eficacia de la OACI según lo dispuesto en la Resolución A32-1 de la Asamblea (seguimiento de la Resolución A31-2).*
- ★ *El 20 de septiembre, el Acuerdo de cooperación entre la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO) fue firmado por el Presidente del Consejo y el Director de la IMSO, en la Sede de la OACI, en Montreal. Este acuerdo reemplaza al anterior Acuerdo de cooperación entre la OACI e INMARSAT del 27 de junio de 1989, ya que la IMSO es la organización intergubernamental que ha sucedido a INMARSAT a partir del 15 de abril de 1999.*
- ★ *En el mes de noviembre, el Consejo otorgó el 34º premio Edward Warner, el máximo galardón en el mundo de la aviación civil, a la Academia de aviación de Singapur (SAA), en reconocimiento a su eminente contribución como centro de excelencia en la instrucción en aviación civil internacional.*
- ★ *La “Aplicación de los SARPS de la OACI — La clave para la seguridad y la eficiencia de la aviación” fue el tema escogido para el Día de la aviación civil internacional, en el que se conmemora anualmente la creación de la OACI el 7 de diciembre de 1944.*
- ★ *El 7 de diciembre de 2000, Día de la aviación civil internacional, las administraciones de aviación civil de China y Viet Nam confirmaron su acuerdo, concertado en septiembre de 2000 en la Oficina regional de la OACI en Bangkok, relativo a la aplicación, por un período de prueba de 3 años, de una nueva estructura de rutas y organización del espacio aéreo sobre el mar de China meridional. Ambas administraciones reiteraron su compromiso de agilizar y facilitar los preparativos en curso para cumplir con la fecha prevista de aplicación operacional del 1 de noviembre de 2001. El programa de implantación estará dirigido por un grupo especial bajo los auspicios de la OACI, con el pleno apoyo de China, Viet Nam y otras partes interesadas.*

- ★ *El 8 de diciembre, el Consejo adoptó las Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea. Estas políticas, publicadas ahora en el Doc 9082/6, contienen las recomendaciones y conclusiones del Consejo dimanantes del continuo estudio de la OACI sobre los derechos en relación con la situación económica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea proporcionados a la aviación civil internacional. Las citadas políticas tienen por objeto servir de orientación a los Estados contratantes y en las mismas se tienen en cuenta las recomendaciones formuladas al respecto por la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (ANS Conf 2000), celebrada en Montreal, del 19 al 28 de junio de 2000.*
 - ★ *De acuerdo con la Resolución A32-1 de la Asamblea — Acrecentamiento de la eficacia de la OACI, se avanzó considerablemente en la racionalización de las redes de comunicación con los 185 Estados contratantes de la Organización, lo cual ha redundado en el establecimiento de la ICAO-NET que permite la disponibilidad mundial e inmediata de la información por medio de la Internet. Las Oficinas regionales de la OACI se enlazaron electrónicamente con la Sede de la OACI formando una red de área amplia para el acceso seguro a la información.*
-