

Doc 9786



Documentación para el período
de sesiones de la Asamblea de 2004

Informe anual del Consejo

2001



El 33°
período
de sesiones
de la Asamblea

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; 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 (55) 52 50 32 11; Facsímile: +52 (55) 52 03 27 57; Sitatex: MEXCAYA

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Teléfono: +234 (1) 4979780; Facsímile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK

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

Reino Unido. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE) 1a Ringway Trading Estate Shadowmoss Road Manchester M22 5LH
Teléfono: +44 161 499 0023; Facsímile: +44 161 499 0298 Correo-e: enquiries@afeonline.com
World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

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, Samyae Ladprao, Bangkok 10901
Teléfono: +66 (2) 537-8189; Facsímile: +66 (2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

5/02

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.

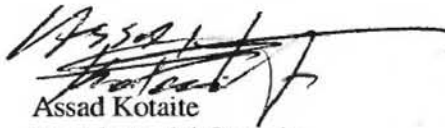
A LA ASAMBLEA
DE LA
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Por encargo del Consejo, tengo el honor de presentar su informe correspondiente al año 2001, 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 2004, 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.

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 2001, el Consejo celebró tres períodos de sesiones: el 162º, del 19 de febrero al 16 de marzo, con un total de 13 sesiones; el 163º, del 28 de mayo al 28 de junio y los días 12 y 13 de septiembre, con un total de 22 sesiones, dos de las cuales se celebraron fuera de la fase "Consejo"; y el 164º, del 22 de octubre al 12 de diciembre, con un total de 12 sesiones, una de las cuales se celebró 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

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Índice

Página

Página

Capítulo I. Resumen del año	1
La economía mundial	1
Tráfico	2
Finanzas	3
Situación comercial	4
Reglamentación económica	4
CNS/ATM	7
Aeródromos	9
Meteorología aeronáutica	9
Búsqueda y salvamento	10
Congestión	10
Seguridad operacional	10
Vigilancia de la seguridad operacional	11
Factores humanos	12
Instrucción	12
Sistema de Varsovia	12
Asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra	12
Seguridad de la aviación	13
Protección del medio ambiente	14
Consumo de tabaco	15
Cooperación técnica	15
La Organización	16

ACTIVIDADES Y ACONTECIMIENTOS EN LA OACI DURANTE 2001

Capítulo II. Navegación aérea	17
1. Introducción	17
2. Proyectos que merecieron atención especial en 2001	17
3. Reuniones	26
4. Normas y métodos recomendados internacionales (SARPS) y Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)	26
Capítulo III. Transporte aéreo	33
1. Introducción	33
2. Reuniones	33
3. Análisis económico	33
4. Política económica	33
5. Pronosticación y planificación económica	35
6. Estadísticas	35
7. Gestión de aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta	36
8. Protección del medio ambiente	37
9. Facilitación	38

Capítulo IV. Financiamiento colectivo	39
1. Consideraciones generales	39
2. Datos financieros correspondientes a los Acuerdos de financiamiento colectivo con Dinamarca e Islandia	39
3. Proyectos relativos al funcionamiento de los servicios previstos en el Acuerdo de financiamiento colectivo con Islandia	39
4. Datos financieros correspondientes al arreglo de financiamiento colectivo para un sistema Atlántico septentrional de monitores de altura	39
Capítulo V. Cooperación técnica	41
1. Sinopsis	41
2. Finanzas	46
3. Personal	49
4. Becas otorgadas	50
5. Equipos y subcontratos	50
6. Programas correspondientes al PNUD y a los fondos fiduciarios	51
Clasificación por países y regiones	51
Proyectos multinacionales e interregionales	61

Capítulo VI. Asuntos constitucionales y jurídicos	64
1. Introducción	64
2. Ratificaciones, adhesiones y aceptaciones	64
3. Programa de trabajo del Comité Jurídico y reuniones jurídicas	64
4. Solución de controversias	66
5. Prerrogativas, inmunidades y facilidades	66
6. Registro de acuerdos y arreglos	66
7. Repertorio de leyes y reglamentos nacionales de aeronáutica	66

Capítulo VII. Seguridad de la aviación	67
1. Introducción	67
2. Comité sobre interferencia ilícita en la aviación civil internacional y sus instalaciones y servicios	67
3. Mecanismo de seguridad de la aviación	68
4. Coooperación técnica	69
5. Comunicación con los Estados	69
6. Aspectos técnicos y jurídicos de la seguridad de la aviación	70

	Página		Página
Capítulo VIII. Actividades regionales	71	3. El Consejo, sus Comités y la Comisión de Aeronavegación	A-10
Parte I. Oficinas regionales	71	4. Reuniones celebradas en 2001	A-14
1. Generalidades	71	5. Participación de los Estados y organizaciones internacionales en las reuniones más importantes de la OACI celebradas en 2001	A-16
2. Actividades de índole general de las oficinas regionales	71	6. Organigrama de la Secretaría de la OACI al 31 de diciembre de 2001	A-19
3. Actividades y logros particulares de las oficinas regionales	73	7. Distribución por nacionalidades del personal de la categoría profesional al 31 de diciembre de 2001	A-20
Parte II. Comisiones regionales	79	8. Distribución del personal de cooperación técnica en misión, por nacionalidad, grado y programa, 2001	A-24
1. Generalidades	79	9. Contratación del personal de misiones — 2001	A-25
2. Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)	79	10. Becas otorgadas durante 2001 en el marco de los programas de la OACI	A-34
3. Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)	80	11. Adquisición de equipo y subcontratos	A-40
4. Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)	81	12. Tablas relativas al Capítulo I	A-42
Capítulo IX. Relaciones con otras organizaciones internacionales	82	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-54
1. Naciones Unidas	82	14. Frecuencia de asistencia de los Estados en reuniones de las oficinas regionales de la OACI y temas tratados	A-59
2. Órganos mixtos	83	15. Actividades específicas de las oficinas regionales en los campos de navegación aérea, transporte aéreo, seguridad de la aviación y cooperación técnica	A-67
3. Organismos especializados	83	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-85
4. Otras organizaciones internacionales	84		
Capítulo X. La Organización	89		
1. La Asamblea, el Consejo y sus órganos subordinados	89		
2. Estructura de la Organización	94		
3. Personal	94		
4. Actividades de la Oficina de relaciones exteriores e información	96		
5. Actividades de tecnología de la información	96		
6. Servicios de idiomas, publicaciones y actividades de la Sección Web, biblioteca y archivo de la OACI	101		
7. Finanzas	103		
8. Actividades de supervisión y examen administrativo	104		
Apéndices			
1. Instrumentos de derecho aeronáutico internacional — Ratificaciones y adhesiones durante 2001	A-1		
2. Anexos al Convenio	A-5		

Glosario

- ACAS. Sistema anticolidión de a bordo
 ACC. Centro de control de área
 ACDB. Banco de datos sobre características de los aeropuertos
 ACNA. Agencia Centroamericana de Navegación Aérea
 ACSA. Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica
 ADIZ. Zona de identificación de defensa aérea
 ADREP. Notificación de datos de accidentes e incidentes
 ADS. Vigilancia dependiente automática
 ADS-B. Vigilancia dependiente automática-radiodifusión
 AENA. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
 AFDD. Base de datos sobre resultados y diferencias basadas en las auditorías
 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
 AHRMIO. Asociación de Directores de personal de las organizaciones internacionales
 AIC. Circular de información aeronáutica
 AIP. Publicación de información aeronáutica
 AIS. Servicio de información aeronáutica
 AITAL. Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano
 ALA. Accidentes en la proximación y el aterrizaje
 ALAR. Reducción de los accidentes en la aproximación y el aterrizaje
 ALCIE. Activo, pasivo, capital, ingresos, gastos
 AMHS. Sistema de tratamiento de mensajes ATS
 AMO. Organismo de mantenimiento reconocido
 AMS. Servicio móvil aeronáutico
 ANS. Servicio de navegación aérea
 AOR. Zona de responsabilidad
 AOSC. Gastos de los servicios administrativos y operacionales
 AOSCE. Fondo para los gastos de los servicios administrativos y operacionales
 APT. Telecomunidad de Asia y el Pacífico
 APV. Procedimiento de aproximación con guía vertical
 ARNS. Servicio de radionavegación aeronáutica
 ASAS. Sistema de garantía de la separación a bordo
 ASOP. Asistencia operacional
 ASTP. Conjunto de material didáctico sobre seguridad de la aviación
 ATFM. Gestión de afluencia del tránsito aéreo
 ATN. Red de telecomunicaciones aeronáuticas
 ATO. Oficina de transporte aéreo
 ATS. Servicios de tránsito aéreo
 BAsD. Banco Asiático de Desarrollo
 BUFR. Forma binaria universal de representación de datos meteorológicos
 CAA-PC. Asesor en aviación civil/coordinador del proyecto
 CAD. Comité de Asistencia para el Desarrollo
 CAIDPE. Conjunto de criterios para el desarrollo de infraestructura de aviación civil.
 CAO. Comunidad del África Oriental
 CAST. Commercial Aviation Safety Team
 CATC. Escuela tecnológica de aviación civil
 CATC. Centro de instrucción de aviación civil
 CE. Comunidad Europea
 CEAC. Conferencia Europea de Aviación Civil
 CEATS. Servicios de tránsito aéreo de Europa central
 CEDEAO. Comunidad Económica de los Estados de África Occidental
 CEI. Comunidad de Estados Independientes
 CEMAC. Comunidad Económica y Monetaria de África Central
 CEPA. Comisión Económica para África
 CEPALC. Comisión Económica para América Latina y el Caribe
 CEPE. Comisión Económica para Europa
 CESPAC. Comisión Económica y Social para Asia Occidental
 CIDIN. Red OACI común de intercambio de datos
 CITEL. Comisión Interamericana de Telecomunicaciones
 CMCC. Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático
 CMR-2003. Conferencia mundial de radiocomunicaciones (2003)
 COCESNA. Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea
 COMESA. Mercado Común para África oriental y meridional
 COSCAP. Proyecto de desarrollo de la cooperación en materia de seguridad operacional y mantenimiento de la aeronavegabilidad
 CP. Coordinador de proyecto
 CPDLC. Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto
 CTS. Consejo del Comercio de Servicios
 CVR. Registrador de la voz en el puesto de pilotaje
 DAGMAR. Base de datos sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos

- DCME. Conferencia diplomática para adoptar un Convenio relativo a equipo móvil y un Protocolo aeronáutico
- DEPV. Departamento de electrónica y protección de vuelo
- D-FIS. Enlace de datos — servicios de información de vuelo
- DME. Equipo radiotelemétrico
- DOJ. Departamento de Justicia
- DOT. Departamento de Transporte
- DPI. Mejora de la producción de documentos
- DPKO. Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz
- ELT. Transmisor de localización de emergencia
- FASID. Documento sobre las instalaciones y servicios
- FDR. Registrador de datos de vuelo
- FF. Fondos fiduciarios
- GASP. Plan global para la seguridad aeronáutica
- GBAS. Sistema de aumentación basado en tierra
- GEOSAR. Satélites geoestacionarios
- 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
- GPS. Sistema mundial de determinación de la posición
- GREPECAS. Grupo regional CAR/SAM de planificación y ejecución
- GRIB. Datos binarios reticulados
- IAC. Comité interestatal de aviación
- IAVW. Vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales
- IBIS. Sistema de notificación de la OACI de los choques con aves
- ITMP. Plan maestro de tecnología de la información
- JAA. Autoridades Conjuntas de Aviación
- JJE. Junta de Jefes Ejecutivos del Sistema de las Naciones Unidas para la Coordinación
- LEOSAR. Constelación de satélites en órbita terrestre a baja altitud
- LOSA. Auditoría de la seguridad de las operaciones de línea aérea
- METAR. Informe meteorológico aeronáutico ordinario (en clave meteorológica aeronáutica)
- METLINKSG. Grupo de estudio sobre información meteorológica por enlace de datos
- MLS. Sistema de aterrizaje por microondas
- MNT. Técnica de número de Mach
- MoU. Memorando de acuerdo
- MSA. Acuerdo de servicios administrativos
- NAT SPG. Grupo sobre planeamiento de sistemas Atlántico septentrional
- NLA. Nuevos aviones de mayor tamaño
- NPA. Aproximación que no es de precisión
- OCAH. Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios
- OCDE. Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
- OHR. Oficina del Alto Representante
- OIPC/INTERPOL. Organización Internacional de Policía Criminal
- OPMET. Información meteorológica relativa a las operaciones
- PAAST. Equipo panamericano de seguridad de la aviación
- PIB. Producto interior bruto
- PIRG. Grupo regional de planificación y ejecución
- PNUFID. Programa de la Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas
- PROMET. Suministro de información meteorológica requerida por la aviación civil
- RAFC. Centro regional de pronósticos de área
- REDDIG. Red digital SAM
- RF. Radiodifrencia
- RNAV. Navegación de área
- RNP. Performance de navegación requerida
- RPRO. Sección de adquisiciones del programa regular
- RVR. Alcance visual en la pista
- RVSM. Separación vertical mínima reducida
- SADC. Comunidad de Desarrollo del África Meridional
- SADIS. Sistema de distribución por satélite
- SAFA. Evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras
- SARSAT. Localización por satélite para búsqueda y salvamento
- SBAS. Sistema de aumentación basado en satélites
- SCRAG. Grupo administrativo de recuperación de costos del SADIS
- SFOR. Fuerza de estabilización
- SIGMET. Información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar a la seguridad de las operaciones de aeronaves
- SIGWX. Tiempo significativo
- SIP. Proyecto especial de ejecución
- SPPD. Servicios de apoyo a la formulación de políticas y programas
- STS. Apoyo a servicios técnicos a nivel de proyecto
- TAE. Pronóstico de aeródromo
- TMA. Área de control terminal
- UAT. Transceptor de acceso universal
- UNIDROIT. Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado
- VAAC. Centro de avisos de cenizas volcánicas
- VHF. Muy alta frecuencia
- VOR. Radiofaro omnidireccional VHF
- VSAT. Terminal de apertura muy pequeña
- WAFC. Centro mundial de pronósticos de área
- WAFS. Sistema mundial de pronósticos de área
- WGS-84. Sistema geodésico mundial — 1984

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 2001. En las tablas del Apéndice 12 se dan las estadísticas detalladas relativas a los datos presentados en este capítulo.



En 2001, la economía mundial experimentó una marcada reducción del crecimiento en casi todas las principales regiones. El producto interior bruto (PIB) mundial aumentó en aproximadamente el 2,5% en términos reales (Figura 1). En los países industrializados, el PIB aumentó tan sólo en un 1,2%; la economía norteamericana registró un crecimiento económico de un 1,2%, casi 3 puntos de porcentaje menos que el año anterior. El crecimiento del PIB en los países en desarrollo fue de un 4%, nivel inferior en un 1,7% al registrado en 2000.

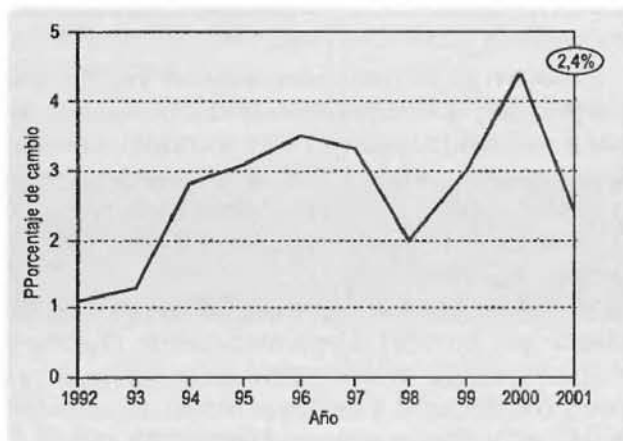


Figura 1. Evolución del PIB mundial
(precios constantes)
cambios de año en año, 1992-2001

África logró un aumento del PIB del 3,7%. La economía global de la región Asia/Pacífico, que tiene la mayor participación en la economía mundial, creció en un 3,6% en 2001, nivel superior al promedio 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 5,6%. El crecimiento del PIB de China siguió manteniéndose firme, situándose en un 7,3%. El PIB del Japón se redujo en casi 0,4% durante 2001, mientras que las nuevas economías industrializadas de Asia alcanzaron un crecimiento medio del PIB de casi el 0,8%. Las economías de Australia y Nueva Zelanda crecieron en un 2,4%, nivel cercano a la media mundial.

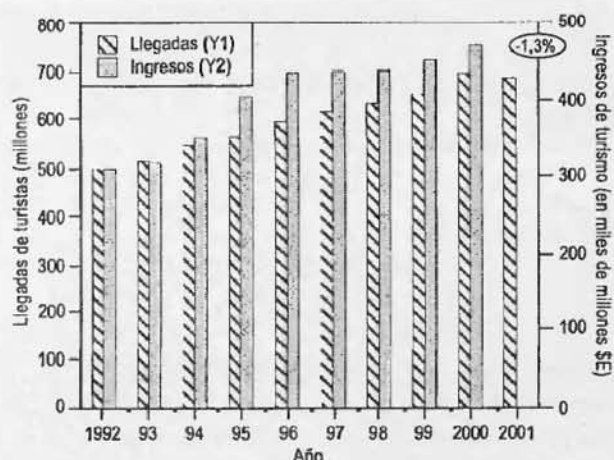
Europa logró un crecimiento medio del PIB del 1,9%, casi la mitad del porcentaje de crecimiento registrado el año anterior. Las economías de los países de Europa central y oriental crecieron un 3%. Los países de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) experimentaron un crecimiento medio del PIB próximo al 6,2%, nivel inferior en un 2% al registrado el año anterior.

La región Latinoamérica y el Caribe se vio muy afectada por la recesión registrada en la economía mundial y por la crisis financiera de la Argentina. A raíz de ello, el crecimiento del PIB de la región se redujo a un 0,7%, casi 3 puntos de porcentaje menos que el año anterior.

Debido en parte a la caída de los precios del petróleo, la economía de la región Oriente Medio sólo creció en un 4,5%, lo que supone casi 1 punto de porcentaje menos que el año anterior.

Se estima que el volumen mundial del comercio de bienes y servicios disminuyó aproximadamente un 0,2% en 2001, siendo ésta la única disminución registrada en el último decenio.

El turismo internacional disminuyó en un 1,3% en 2001, debido a los sucesos del 11 de septiembre y al debilitamiento de las economías de los principales mercados generadores de turismo (Figura 2). La Organización Mundial del Turismo (OMT) calcula que casi 690 millones de turistas viajaron a países del extranjero en 2001.



Nota.— Hasta la fecha de publicación no se disponía de los ingresos de 2001.

Figura 2. Ingresos y llegadas del turismo internacional
dólares estadounidenses, 1992-2001

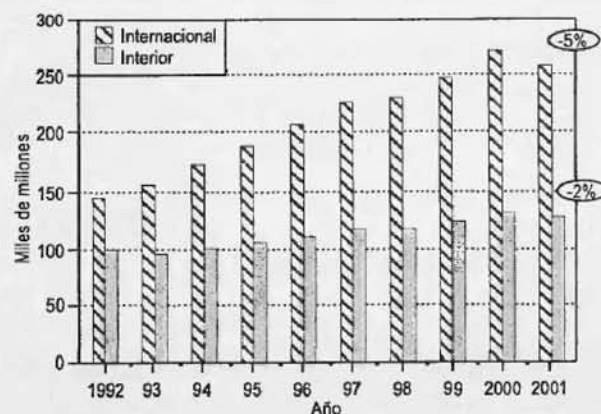


Figura 3. Tráfico regular
toneladas-kilómetros efectuadas, 1992-2001

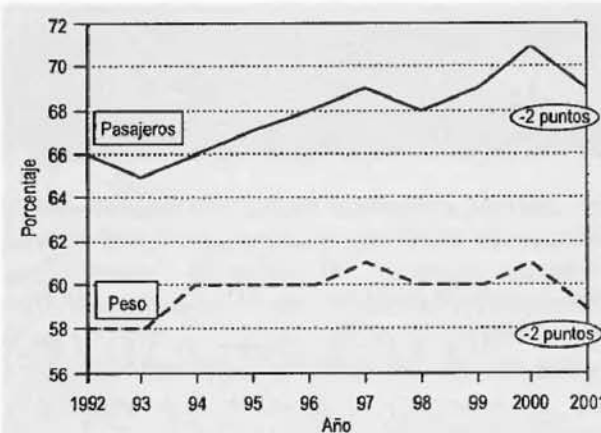


Figura 4. Tráfico regular
coeficientes de ocupación, 1992-2001



Servicios regulares

En 2001, las líneas aéreas de los 187 Estados contratantes de la OACI transportaron en sus servicios regulares un total de aproximadamente 1 621 millones de pasajeros y unos 29 millones de toneladas de carga. Las cifras mensuales notificadas sugieren que, hasta septiembre de 2001, se habían registrado pocos cambios en el total general de toneladas-kilómetros de pasajeros, carga y correo efectuadas con respecto al mismo período en 2000, ya que el pequeño crecimiento registrado en el tráfico de pasajeros quedó contrarrestado por la disminución significativa del tráfico de carga. Con todo, a raíz de los sucesos del 11 de septiembre, los datos correspondientes a todo el año 2001 indican que el tráfico total disminuyó en un 4% en 2000 y el total de toneladas-kilómetros internacionales en un 5% (Tablas 1 y 2), lo que representa la primera disminución anual en estas cifras desde 1991. En la Figura 3 se muestra la tendencia de 1992 a 2001.

En 2001, la capacidad global disminuyó, pero en un porcentaje inferior al del tráfico (Figura 4). Por lo tanto, los coeficientes medios de ocupación-pasajeros y de ocupación-peso en todos los servicios regulares (interiores más internacionales) se redujeron al 69% y 59%, respectivamente (Tabla 3).

A escala regional, las líneas aéreas de Norteamérica transportaron aproximadamente el 35% 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 y las del Oriente Medio el 4% cada una y las africanas el 2% (Tabla 4).

Por lo que respecta a cada país (Tablas 5 y 6) los datos indican que en 2001 aproximadamente el 43% 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 (32%, 6% y 5%, respectivamente). En los servicios internacionales, casi el 37% de todo el tráfico lo transportaron las líneas aéreas de los Estados Unidos, el Reino Unido, Alemania y el Japón (17%, 7%, 7% y 6%, respectivamente).

Tráfico comercial no regular

Se estima que el total de pasajeros-kilómetros efectuados en vuelos internacionales no regulares en 2001, experimentó un cambio leve en comparación con 2000, con un aumento marginal del 13,5% en 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 6% del total del tráfico no regular de pasajeros y un poco más del 1% del total del tráfico interior de pasajeros a escala mundial.

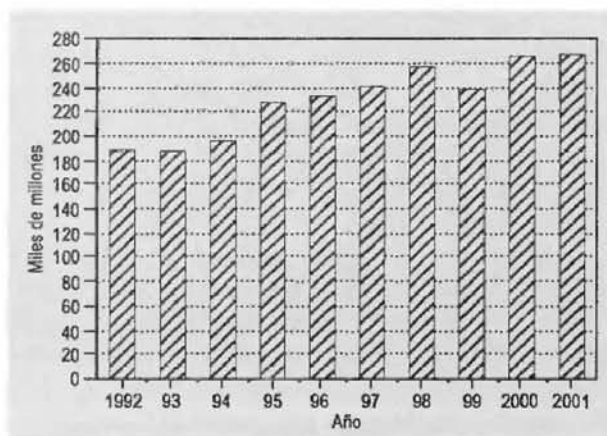
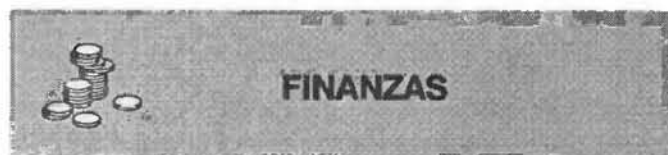


Figura 5. Tráfico internacional no regular pasajeros-kilómetros efectuados, 1992-2001

Tráfico de los aeropuertos

En 2001, los 25 aeropuertos más grandes del mundo atendieron unos 1 030 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 millones de movimientos de transporte aéreo comercial.



Líneas aéreas

Los datos preliminares correspondientes a 2001 indican que las líneas aéreas regulares de todo el mundo, consideradas en conjunto, registraron pérdidas de explotación significativas, después de 8 años consecutivos de beneficios (Tabla 9 y Figura 6).

Se calcula que en 2001 los ingresos de explotación de las líneas aéreas regulares de los Estados contratantes de la OACI fueron de \$305 300 millones¹ y los gastos de explotación de esas mismas líneas aéreas han sido de \$316 200 millones, lo cual representa unas pérdidas de explotación del 3,4% de los ingresos de explotación. Esto se produce después de un beneficio de explotación del 3,3% en 2000.

Los ingresos de explotación por tonelada-kilómetro disminuyeron de 77,0 centavos en 2000 a unos 74,6 centavos en 2001, en tanto que los gastos de explotación por tonelada-kilómetro aumentaron de 74,5 centavos a unos 77,3 centavos.

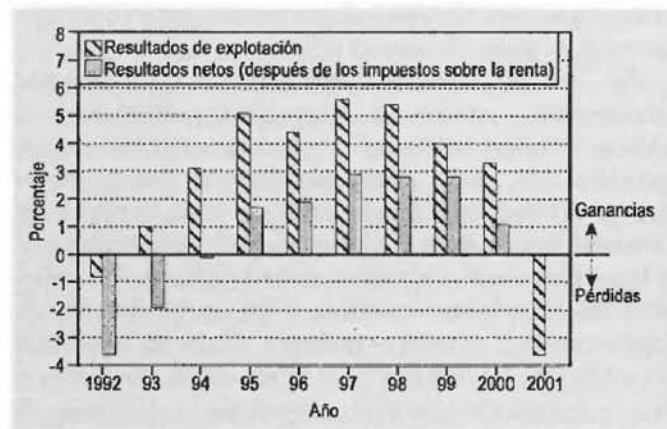


Figura 6. Líneas aéreas regulares resultados de explotación y netos, 1992-2001

Aeropuertos y servicios de navegación aérea

La situación financiera general de los proveedores de aeropuertos y servicios de navegación aérea se vio perjudicada por los sucesos del 11 de septiembre y la consiguiente reducción de la actividad de tráfico aéreo. Aunque los principales explotadores se mantenían en una situación relativamente buena a fines de año, principalmente gracias a la contribución de los ingresos no aeronáuticos, los pequeños explotadores, que no pudieron beneficiarse de tal diversidad en sus ingresos, experimentaron mayores dificultades. Los proveedores de aeropuertos y servicios de navegación aérea adoptaron medidas correctivas que variaban considerablemente dependiendo del grado en que el proveedor se había visto afectado directamente y de su autonomía a la hora de fijar los derechos a los usuarios.

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



Transportistas

Se estima, tomando como base los horarios publicados en las guías multilaterales de las líneas aéreas, que a fines de 2001 había en todo el mundo, aproximadamente 781 transportistas que prestaban servicios regulares de pasajeros (internacionales o interiores, o ambos) y que unos 113 prestaban servicios regulares exclusivamente de carga. En comparación con el mismo período en 2000, esto representa un aumento general neto de 87 transportistas.

En 2001 continuó la tendencia a la privatización de las líneas aéreas de propiedad gubernamental. Dos líneas aéreas lograron alcanzar sus objetivos de privatización. Se informó que otros 40 transportistas de propiedad gubernamental se encontraban en diversas etapas de sus planes de privatización parcial o total. Con todo, en varios casos los planes de privatización se aplazaron debido a las complejidades del proceso o la situación económica de las líneas aéreas en cuestión, o por ambas circunstancias. A diferencia de la tendencia general, aumentó la tenencia de acciones por parte de los gobiernos en diversos transportistas privatizados, con objeto de salvarlos de una quiebra inminente.

Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Durante el año siguió aumentando la autonomía de los aeropuertos y servicios de navegación aérea. También continuó la participación de los intereses privados, especialmente con la adjudicación de algunos contratos de gestión de aeropuertos. Con todo, se suspendieron diversos proyectos de privatización a raíz de los sucesos del 11 de septiembre.

Aeronaves encargadas

Entre 1992 y 2001, el número de aeronaves de transporte comercial en servicio aumentó en un 39%, de 14 919 a 20 771 (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 35%, de 12 008 a 16 229 (Figura 7 y Tabla 10).

En 2001 se encargaron 990 aeronaves de reacción (en comparación con 1 553 en 2000) y se entregaron 1 219 aeronaves (en comparación con 1 009 en 2000).

A fines de 2001, el número de aeronaves encargadas y pendientes de entrega era de 3 799 en comparación con 3 649 a fines de 2000.

El compromiso financiero que representan los pedidos de aeronaves de reacción hechos con los principales fabricantes de aeronaves en 2001 se calcula en aproximadamente \$69 000 millones.

En 2001 se registraron 89 pedidos de aeronaves de turbohélice y 109 entregas del mismo tipo de aeronaves.

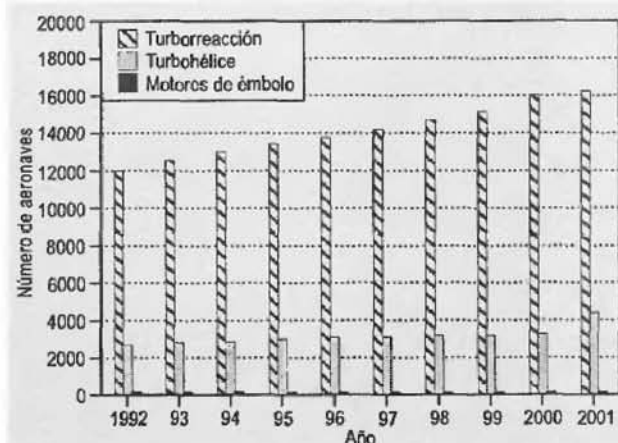


Figura 7. Flota total de transporte aéreo comercial 1992-2001

Principales transacciones por tipo de aeronave, 2001

Aeronaves	Encargadas	Entregadas	Pendientes de entrega
Canadair RJ	230	152	562
Boeing 737	124	298	752
Airbus 320	101	120	492
Airbus 380	78	—	78
Embraer RJ	62	166	516



Los Estados siguieron ampliando la red internacional de transporte aéreo, concertando acuerdos bilaterales de servicios aéreos. Según los informes, durante el año 65 Estados concluyeron o enmendaron un total de 80 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 concluyeron 4 acuerdos de "cielos abiertos" entre 5 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 de 2001, se habían concluido unos 85 acuerdos bilaterales de "cielos abiertos" desde 1995 (unos 30 en los 3 últimos años) entre aproximadamente 70 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, la Comunidad Económica y Monetaria de África Central (CEMAC) y la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) acordaron en marzo seguir con la liberalización del transporte aéreo en las regiones en cuestión, con miras a lograr una implantación total para junio de 2004. En la Región Asia y el Pacífico, 5 miembros del foro de la Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) (Brunei, Chile, Estados Unidos, Nueva Zelandia y Singapur) firmaron oficialmente en el mes de mayo el acuerdo plurilateral de "cielos abiertos", que había sido acordado en noviembre de 2000. Este acuerdo entró en vigor en el mes de diciembre. En Latinoamérica, los Estados partes en el Acuerdo de Fortaleza (firmado en 1997 por 6 países de la región) analizaron, en el mes de marzo, la forma de llevar adelante sus iniciativas de liberalización; convinieron en un plan gradual de 2 años para la liberalización del acceso a los mercados, la capacidad y las frecuencias entre los Estados miembros. En el Oriente Medio, la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) examinó en abril un proyecto de Acuerdo sobre la liberalización del intercambio de derechos de tráfico y propuso un plan gradual que conduciría en última instancia a la plena liberalización de los derechos de tráfico entre los Estados miembros de la CAAC.

Otro importante acontecimiento fue la continua participación de otras organizaciones en cuestiones de transporte aéreo, especialmente la Organización Mundial del Comercio (OMC). En 2001, la OMC reanudó su examen obligatorio del Anexo sobre los Servicios de Transporte Aéreo del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) y adoptó las directrices, procedimientos y programa de trabajo para las negociaciones sobre servicios, incluidas diversas propuestas sobre transporte aéreo y turismo. Entre las propuestas de adiciones al Anexo sobre los Servicios de Transporte Aéreo presentadas al Consejo del Comercio de Servicios (CTS) figuraban la multilateralización de las primera y segunda libertades del aire; los servicios de escala; los servicios de gestión de aeropuertos; los servicios de arrendamiento o alquiler de aeronaves sin explotador; y los servicios complementarios de todos los modos de transporte cuando se

prestan en el contexto del transporte aéreo. Por lo que respecta al proyecto de Anexo sobre el Turismo al AGCS, el CTS debatió una nueva propuesta en la que se prevé el acceso sin discriminación a la infraestructura del transporte aéreo y sus servicios conexos, así como inquietudes por la posible duplicación reglamentaria en determinados aspectos del transporte aéreo. El CTS respondió también a una solicitud de la OACI al efecto de que se elaborara un Memorando de acuerdo (MOU) para intensificar la cooperación entre la OACI y la OMC y ayudar a definir sus respectivas funciones. La OACI participó activamente en el examen en curso y asistió a diversas reuniones del CTS, en las que se hicieron presentaciones, se aclaró la necesidad de un MOU entre la OACI y la OMC, y se expresaron las inquietudes de la OACI respecto al propuesto Anexo sobre el Turismo. Dada la falta de consenso sobre la elaboración del MOU, el asunto se conservó como cuestión pendiente del orden del día para una reunión posterior, de modo que pudiera estudiarse más a fondo. En la cuarta Conferencia ministerial de la OMC celebrada en Doha, Qatar, del 9 al 14 de noviembre, se ampliaron los objetivos y calendarios de las negociaciones iniciadas en enero de 2000, con miras a promover el crecimiento económico de todos los socios comerciales y de los países en desarrollo y países menos adelantados. Se decidió asimismo que los miembros de la OMC presentarían solicitudes iniciales de compromisos concretos para el 30 de junio de 2002 y ofertas iniciales para el 31 de marzo de 2003.

La Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) prosiguió su labor relativa a la liberalización del transporte de la carga aérea proponiendo un Protocolo relativo a los acuerdos de servicios aéreos vigentes y un proyecto de Acuerdo multilateral.

A nivel nacional, los Gobiernos del Canadá, Filipinas, Kenya y Sudáfrica iniciaron un proceso de examen de la política general de transporte aéreo, que se consideraba necesario en vista de la tendencia mundial a una mayor liberalización. En el mes de agosto, el Gobierno de Bangladesh permitió que transportistas privados operaran en determinados mercados internacionales. Asimismo, en agosto, el Gobierno del Brasil eliminó los controles de precios en todas las rutas interiores a raíz de la desreglamentación de las tarifas interiores en las principales rutas, en el mes de abril. En marzo, el Gobierno de Chipre inició la liberalización de su reglamentación relativa al otorgamiento de licencias a los transportistas aéreos. En el mes de septiembre, el Gobierno del Ecuador autorizó un mayor acceso a los aeropuertos del país y eliminó los controles de precios en las tarifas de carga. En abril, el Gobierno de Polonia anunció que,

con efecto a partir del 1 de enero de 2004, abriría completamente el mercado del transporte aéreo.

Junto con las actividades de liberalización, se ha recurrido con más frecuencia a las leyes sobre la competencia en el transporte aéreo. Con todo, uno de los problemas fundamentales a la hora de hacer frente al comportamiento anticompetitivo es cómo distinguir entre comportamientos anticompetitivos y comportamientos competitivos normales. En el mes de enero, el Departamento de Transporte (DOT) de los Estados Unidos anunció que no publicaría directrices sobre la competencia como lo había propuesto en un principio en abril de 1998; en su lugar, publicaría análisis y elaboraría normas, estudiando caso por caso. En el mes de mayo, un juez federal de los Estados Unidos desestimó una demanda antimonopolio presentada por el Departamento de Justicia (DOJ) de los Estados Unidos en mayo de 1999 contra las actividades supuestamente predatorias de American Airlines. El DOJ decidió interponer un recurso de apelación en el mes de junio.

Las alianzas 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. En Europa, la Comisión Europea aprobó el acuerdo de empresa conjunta entre BMI British Midland, Lufthansa y SAS por un período de 6 años. En el mes de diciembre, la Comisión aprobó provisionalmente el acuerdo de cooperación entre Austrian Airlines y Lufthansa. En los Estados Unidos, el DOT aprobó y otorgó inmunidad antimonopolio a los acuerdos de cooperación presentados por United Airlines, Austrian Airlines, Lauda Air, Lufthansa y SAS en el mes de enero; por United Airlines y Air New Zealand en el mes de abril; y por Continental Airlines y COPA Airlines en el mes de mayo. Asimismo, el DOT examinó 4 acuerdos; 1 acuerdo, que el DOT había desestimado en julio de 1999 fue presentado nuevamente por American Airlines y British Airways en el mes de agosto, y en el mismo ambos transportistas solicitaban que la inmunidad antimonopolio surtiera efecto cuando se concluyera un acuerdo de cielos abiertos entre el Reino Unido y los Estados Unidos.

La consolidación industrial constituyó uno de los principales temas en 2001. En la región Asia/Pacífico, la Comisión australiana de competencia y consumidores (ACCC) autorizó la adquisición propuesta de Hazelton Airlines por Ansett en el mes de marzo, y de Impulse por Qantas, en el mes de mayo, después de que los transportistas hubieran contraído compromisos significativos. En el mes de junio, la

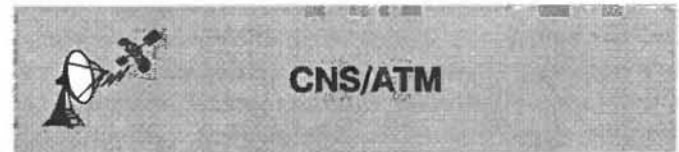
Administración de aviación civil de China (CAAC) concluyó un plan de consolidación en virtud del cual 10 líneas aéreas que habían estado afiliadas a la CAAC se reestructurarían en 3 grupos encabezados por Air China, China Eastern Airlines y China Southern Airlines. En el mes de noviembre, Japan Airlines y Japan Air System anunciaron que las 2 empresas se fusionarían en una sociedad de cartera creada conjuntamente por ambas. En Europa, las autoridades encargadas de la competencia aprobaron la adquisición propuesta del British Regional Airlines Group por British Airways en el mes de abril, de Eurowings por Lufthansa en septiembre, y de Braathens por SAS en octubre. Las autoridades rusas aprobaron la absorción de Vnukovo Airlines por parte de Sibir en el mes de febrero. En Latinoamérica, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil aprobó la fusión propuesta de Avianca y Aces. En Norteamérica, la Oficina canadiense de competencia autorizó la absorción por Canada 3000 de la Royal Aviation en marzo y de CanJet en mayo, respectivamente. El Tribunal federal de apelaciones de los Estados Unidos aprobó en el mes de abril la compra por American Airlines de Trans World Airlines, que estaba en quiebra. Tras la decisión adoptada por el DOJ en el mes de julio de que iniciaría una acción judicial para bloquear la fusión de United Airlines y US Airways propuesta en mayo de 2000, ambos transportistas abandonaron oficialmente su plan de fusión.

Se planteó nuevamente el tema de las ayudas estatales a raíz de que varios Estados tomaron medidas para responder a las repercusiones de los sucesos ocurridos el 11 de septiembre en los Estados Unidos. Diversos países, el primero de ellos los Estados Unidos, proporcionaron asistencia financiera directa o indirecta a sus industrias de transporte aéreo. Dicha asistencia comprendía no sólo desembolsos monetarios para indemnizar a los transportistas aéreos, proveedores de servicios y algunos servicios auxiliares por las pérdidas sufridas debido al cierre de los aeropuertos y el espacio aéreo inmediatamente después de los sucesos del 11 de septiembre, sino también ayuda indirecta en la forma de garantías de préstamo, protección en materia de responsabilidad y cobertura de seguros, reestructuración de los préstamos a bajos tipos de interés, optimización de los impuestos, prolongación de la cobertura de los seguros de desempleo y médico, subvenciones para cursos de capacitación, préstamos de empalme para evitar la quiebra inmediata, etc. La Comisión Europea permitió que sus Estados miembros proporcionaran seguros por responsabilidad civil a sus transportistas aéreos y que concedieran indemnizaciones, pero tan sólo bajo condiciones estrictas y especificadas.

La industria del transporte aéreo se vio afectada por las medidas adoptadas por la industria de seguros cuando, a raíz de los sucesos del 11 de septiembre y después de un aviso de 7 días, las compañías de seguros habían cancelado la cobertura por responsabilidad civil de los transportistas aéreos respecto a terceros y la cobertura de seguros por riesgo de guerra a escala mundial, con efecto a partir del 24 de septiembre. Inmediatamente después de esta medida, el Presidente del Consejo de la OACI dirigió una comunicación a todos los Estados contratantes de la Organización instándoles a que adoptaran las medidas necesarias para asegurar que los servicios de transporte aéreo no se vieran interrumpidos, proporcionando el reaseguro necesario a los transportistas, por lo menos hasta que los mercados de seguros se estabilizaran. Si bien diversos gobiernos habían tomado medidas para indemnizar a sus transportistas por dicho riesgo, se señaló que tales medidas, adoptadas principalmente por los gobiernos de los países desarrollados, estaban creando también distorsiones competitivas en el mercado. Se consideró que las medidas que adoptaría posteriormente la industria de seguros para proporcionar cobertura por responsabilidad civil y riesgos respecto a terceros dentro de parámetros especificados resultarían muy limitadas y que además la industria no tendría capacidad de sufragarlas al estar ya cargada con crecientes costos. Además, sería necesario considerar la posibilidad de proporcionar más cobertura esencial.

La recesión económica había perjudicado de forma significativa a las líneas aéreas desde el punto de vista financiero. La situación se vio exacerbada por los sucesos del 11 de septiembre. En África, en el mes de agosto, los 11 Estados africanos afectados decidieron liquidar Air Afrique y constituir un nuevo transportista con el respaldo financiero de Air France. En el mes de septiembre, en la región Asia/Pacífico, Ansett se vio obligada a permanecer en tierra tras los infructuosos esfuerzos para salvarla realizados por su sociedad matriz, Air New Zealand, que también se enfrentaba con problemas financieros pero que fue salvada de la quiebra por el Gobierno en el mes de octubre. En Europa, el grupo Swissair solicitó la protección de sus acreedores en el mes de octubre. El Gobierno suizo concedió a Swissair un crédito de urgencia para que siguiera volando y posteriormente convino en crear una nueva línea aérea nacional. Sabena, de la que Swissair era accionista minoritario, se vio obligada a suspender todos sus vuelos y a cursar una solicitud de liquidación en noviembre. En Latinoamérica, Aerolíneas Argentinas cursó una solicitud de protección por quiebra en el mes de junio; la sociedad de cartera SEPI del Estado español vendió su participación mayoritaria en el transportista

al Grupo Marsans, en el mes de noviembre. En Norteamérica, Midway Airlines dejó de operar en el mes de septiembre. Canada 3000 fue declarada en quiebra y se vio obligada a permanecer en tierra en el mes de noviembre.



La planificación e implantación de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) continuó en 2001 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, elementos específicos de los sistemas CNS/ATM y los planes de implantación siguieron integrándose en los planes regionales de navegación aérea. Desde que el Consejo aceptara en 1998 la primera edición del *Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM* (Plan mundial) (Doc 9750), la Secretaría, el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), varios grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación y los PIRG han reconocido la creciente utilidad del Plan mundial para su labor. En consecuencia, la Secretaría elaboró la primera enmienda del Plan mundial teniendo en cuenta los trabajos más recientes de los citados órganos. La enmienda fue aceptada por el Consejo en el mes de junio. Desde la primera edición del Plan mundial, los PIRG han hecho progresos significativos a la hora de identificar áreas ATM homogéneas y las principales corrientes de tráfico, así como de determinar los requisitos de dichas áreas en materia de CNS/ATM basándose en la orientación proporcionada por el Plan mundial. La Parte II del Plan mundial se actualizó para reflejar los progresos realizados por los PIRG. Además, se hicieron considerables esfuerzos por realizar análisis de costo-beneficios con miras a facilitar la implantación de los nuevos sistemas.

Se hicieron grandes 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 diversas partes de la región Pacífico, la implantación de la performance de navegación requerida (RNP) 10 constituyó la base para reducir los mínimos de separación a 50 millas marinas tanto longitudinalmente como lateralmente. También se implantó la RNP 10 en el corredor del Atlántico

meridional que conecta Europa con Sudamérica. Se siguieron tomando medidas preliminares para implantar reducciones similares en las regiones África, Caribe, Latinoamérica y Sudamérica. El espacio aéreo RNP 5 se implantó en partes de la región Oriente Medio. La RNP 5, 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, donde se prevé implantarla en enero de 2002. La RVSM se implantó con éxito en partes de la región Pacífico y también está previsto implantarla en el corredor del Atlántico meridional en 2002.

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.

Comunicaciones

Las normas y métodos recomendados (SARPS) para el VDL en Modo 3 (integración de voz/datos) y el VDL en Modo 4 (enlace de datos para aplicaciones de vigilancia) fueron aplicables en noviembre de 2000. Estos sistemas permiten introducir comunicaciones orales digitalizadas y mejores comunicaciones de datos aire-tierra. El VDL en Modo 4 se normalizó para cumplir los requisitos en materia de vigilancia, especialmente los de la vigilancia dependiente automática (ADS) (contrato ADS y radiodifusión ADS). Ambos enlaces de datos son compatibles con la ATN. Durante 2001 prosiguieron las actividades relativas a la identificación de futuras mejoras, incluyendo la evaluación de la necesidad de normalizar los nuevos sistemas posibles, tales como el transceptor de acceso universal (UAI).

Navegación

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

de los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS). El primer conjunto de SARPS para el GNSS se incluyó en el Anexo 10, Volumen I, con la fecha de aplicación del 1 de noviembre.

Siguieron desarrollándose sistemas de aumentación por satélite (SBAS). 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 sistemas de aumentación con base en tierra (GBAS), que apoyan las operaciones de Categoría I y pueden apoyar las aplicaciones de aproximación de precisión de las Categorías II y III. Este último tipo de aumentación, con mejoras que permitan proporcionar el servicio de determinación de la posición GBAS, puede ser utilizado por algunos Estados para apoyar las operaciones RNAV en áreas terminales. 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.

Continuó en las regiones de la OACI la implantación del GNSS (principalmente GPS) basado en la aplicación de aproximaciones que no son de precisión (NPA). Estas actividades estuvieron apoyadas por la elaboración de procedimientos y criterios para aproximaciones con guía vertical (APV) y operaciones de Categoría I basadas en SBAS y GBAS.

Vigilancia

Durante el año continuó mejorando la capacidad de vigilancia, lo cual comprende el ulterior desarrollo de los conceptos del sistema de a bordo de garantía de la separación (ASAS) y de la vigilancia dependiente automática-radiodifusión (ADS-B). Continuaron los debates destinados a seleccionar un enlace de radiofrecuencia (RF) para la ADS-B. Concluyó la labor relativa a la elaboración de propuestas de enmienda de los SARPS del Anexo 10, *Telecomunicaciones aeronáuticas*, 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. En la mayor parte de las regiones se elaboraron planes para la implantación de instalaciones de vigilancia, incluyendo el SSR en Modo S, el ACAS y la ADS.

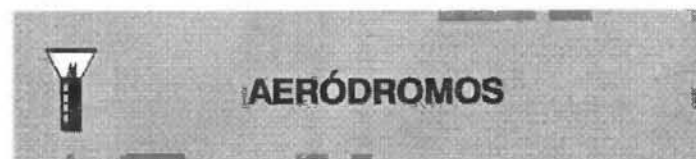
Gestión del tránsito aéreo

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.

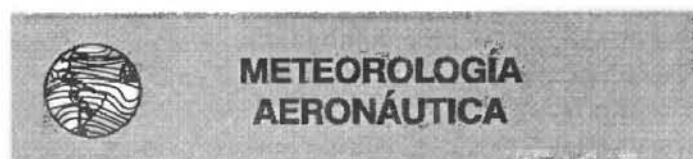
Se avanzó en varios conceptos para el funcionamiento de los sistemas ATM. Los Estados Unidos adelantaron la labor relativa a su "concepto de sistema del espacio aéreo nacional" de operaciones que comprende el concepto de vuelo en modo libre y diversas funciones de automatización, incluyendo la resolución de conflictos y el soporte lógico de medición. El Grupo de expertos sobre el concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATMCP) de la OACI 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. Se trata de un concepto con visión de futuro que no se limita al nivel actual de la tecnología. Lo más importante es que este concepto operacional permitirá obtener los beneficios previstos de los sistemas CNS/ATM y constituirá la base para los análisis de costo-beneficios relacionados con la introducción de los sistemas ATM. En el segundo trimestre de 2002 se prevé presentar a la Comisión de Aeronavegación una versión preliminar del concepto operacional.



Siguió avanzando el estudio de la OACI relativo a los procedimientos de 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 (por ej., el B777). También se registraron progresos en los proyectos de investigación en gran escala sobre prueba de pavimentos en 2 Estados.

La creciente tendencia a la autonomía en el suministro de aeropuertos tiene repercusiones en la seguridad operacional. A raíz de ello, los Estados deben asegurarse de que se cuente con legislación y reglamentos de seguridad apropiados. En este contexto, resulta oportuna y apropiada la Enmienda 4 del

Anexo 14, *Aerodrómos*, Volumen I, en la que se introduce el nuevo requisito de que los aeródromos han de ser certificados por los Estados. Se publicó un nuevo manual sobre certificación de aeródromos para ayudar a los Estados a cumplir con las obligaciones que les impone el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. Esta nueva enmienda incluye también especificaciones mejoradas sobre salvamento y extinción de incendios, especialmente sobre salvamento en el agua y terrenos difíciles, y los tiempos de respuesta de emergencia dentro de los límites del aeropuerto.



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 elaboración de un nuevo informe meteorológico. 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 (WAFC). A raíz de ello, los WAFC prepararon cartas SIGWX a niveles elevados para cobertura mundial mediante terminales de computadora interactivos. En más de 140 Estados se instalaron terminales de abertura 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 el 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 WAFC han permitido el cierre de 10 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 WAFC.

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. La actual constelación de satélites en órbita terrestre a baja altitud (LEOSAR) se complementó 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. Una ventaja de utilizar el transmisor de localización de emergencia (ELT) en 406 MHz es que, aunque se producen falsas alertas, éstas son mucho menos frecuentes que cuando se utiliza la frecuencia de 121,5 MHz. La fuente de falsas alertas en 406 MHz la constituyen únicamente los propios ELT, a diferencia de las falsas alertas en 121,5 MHz que proceden de diversas fuentes de interferencia.

Entre septiembre de 1982 y diciembre de 2000, el sistema COSPAS-SARSAT ha contribuido al salvamento de más de 12 747 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 partes 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.



La creciente congestión de la parte aeronáutica de los aeropuertos siguió afectando a las operaciones en diversas zonas del mundo, ya que el tráfico aumentó más rápidamente que la capacidad de los aeropuertos y el espacio aéreo. Se espera que la implantación de los sistemas CNS/ATM contribuya considerablemente a reducir la congestión de la parte aeronáutica de los aeropuertos a escala mundial.

La tercera reunión del Grupo de expertos sobre facilitación de la OACI recomendó una enmienda exhaustiva del Anexo 9, *Facilitación*, que ayudará a evitar o reducir la congestión en la parte pública de los aeropuertos. Los SARPS actualizados, especialmente los del Capítulo 3 (documentos de viaje y procedimientos de entrada y salida de pasajeros) y el Capítulo 4 (entrada y salida de carga), reflejan conceptos modernos tales como el uso óptimo de los sistemas de información automatizados y la gestión de riesgos en los sistemas de control fronterizo. Continúa la labor relativa al perfeccionamiento de las especificaciones para los documentos de viaje de lectura mecánica con miras a promover el interfuncionamiento a escala mundial de los sistemas de inspección de pasajeros de los aeropuertos, que a su vez están destinados a despachar un elevado volumen de tráfico en períodos punta.



En los accidentes de aviación comprendidos bajo el epígrafe "Seguridad operacional" se excluyen los incidentes causados por actos de interferencia ilícita, que se presentan bajo el epígrafe "Seguridad de la aviación".

Tráfico regular

La información preliminar sobre los accidentes de aviación, en vuelos regulares en el mundo entero en que perecieron pasajeros, indica que en 2001 se produjeron 13 accidentes de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 2 250 kg, en los que murieron 577 pasajeros. En comparación, en 2000 se produjeron 18 accidentes mortales en los

que perecieron 757 pasajeros (Tabla 11). A pesar del menor volumen de tráfico de pasajeros en 2001, al haber habido menos decesos, el número de pasajeros muertos por cada 100 millones de pasajeros-kilómetros disminuyó de 0,025 en 2000 a 0,02 en 2001. Análogamente, el número de accidentes mortales por cada 100 millones de kilómetros recorridos disminuyó de 0,07 en 2000 a 0,05 y el número de accidentes mortales por cada 100 000 aterrizajes disminuyó de 0,09 en 2000 a 0,06 (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 98% de la totalidad del tráfico regular, en términos de pasajeros-kilómetros realizados, se produjeron 5 accidentes en 2001, con un total de 513 pasajeros muertos; en los vuelos de aeronaves de turbohélice y motores de émbolo, que constituyen aproximadamente el 2% del tráfico regular total, se registraron 8 accidentes con un total de 64 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 en 2001 se produjo un total de 29 accidentes mortales de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 2 250 kg (la cifra incluye 5 accidentes de aeronaves que realizaban servicios exclusivamente de carga y que llevaban pasajeros a bordo), en comparación con 21 en 2000. Estos accidentes causaron la muerte de 204 pasajeros en 2001 en comparación con 290 en 2000.

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 2001 se produjeron 13 accidentes mortales en los que perecieron 118 pasajeros.

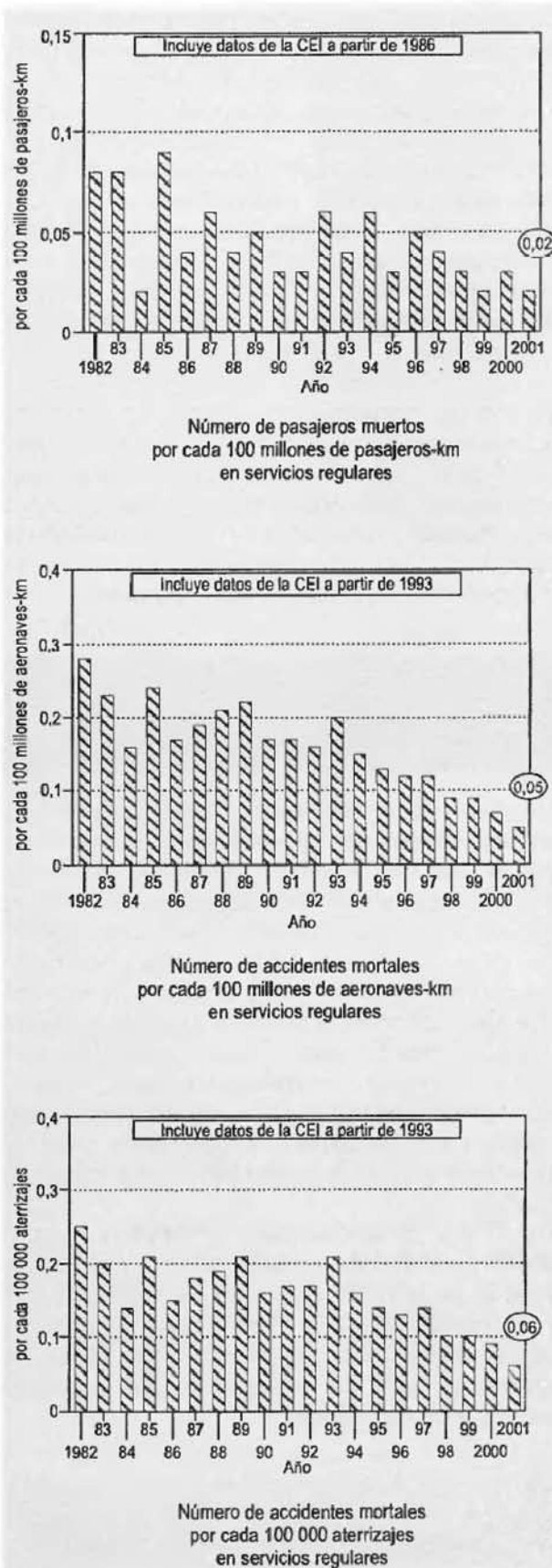


Figura 8. Estadísticas de accidentes de avión 1982-2001



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. En el 33º período de sesiones de la Asamblea se presentó un informe completo en el que se reconocía el éxito alcanzado en la ejecución del programa. En total, 178 Estados contratantes y 5 territorios han sido objeto de auditoría desde 1999. La Asamblea adoptó 2 resoluciones en las que se prevé, entre otras cosas, la continuación y ampliación del programa, la solución de las deficiencias detectadas mediante las auditorías y el establecimiento de una función de garantía de calidad para los proyectos de vigilancia de la seguridad operacional. La base de datos sobre conclusiones y diferencias basadas en las auditorías ha permitido identificar las deficiencias relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional. Para fines de año habían concluido 30 misiones de seguimiento destinadas a validar la ejecución de los planes de acción presentados por los Estados objeto de auditoría. Continuó la labor preparatoria para la ampliación del programa a otras esferas técnicas.

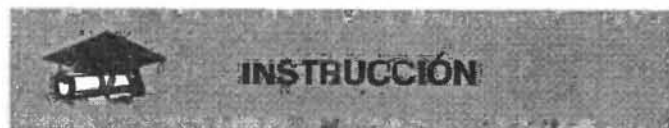


FACTORES HUMANOS

La comunidad aeronáutica internacional siguió centrándose en los asuntos de factores humanos relacionados con las entradas indebidas en la pista, habiéndose celebrado acontecimientos internacionales sobre este tema en diversos Estados contratantes.

Del 2 al 6 de abril se celebró en Santa Cruz, Bolivia, un seminario regional sobre prevención e investigación de accidentes. Asistieron al mismo representantes de los Estados contratantes de las regiones CAR y SAM, así como representantes de la industria, organismos docentes y medios académicos. Se dedicó un día entero del seminario a los aspectos relativos a factores humanos en la prevención e investigación de accidentes.

Del 27 al 29 de noviembre se celebró en Panamá un seminario regional de la OACI sobre auditoría de la seguridad de las operaciones de línea aérea (LOSA). LOSA constituye una metodología incipiente para compilar información sobre seguridad operacional mediante la vigilancia ordinaria de las operaciones normales de líneas aéreas.



INSTRUCCIÓN

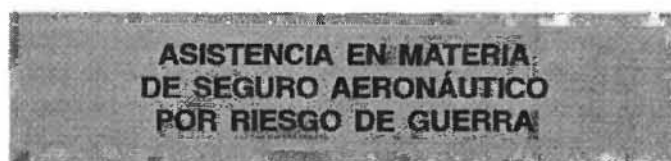
En el marco de un esfuerzo de cooperación entre la Administración Federal de Aviación (FAA) de los

Estados Unidos y la OACI, se elaboraron 4 conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN) a fin de que, mediante los mismos, los inspectores gubernamentales de seguridad operacional puedan adquirir las habilidades y conocimientos que necesitan. Se procedió a la evaluación de 9 centros de instrucción de aviación civil para determinar si cumplían con los requisitos necesarios para impartir instrucción respaldada por la OACI a los inspectores gubernamentales de seguridad operacional, a escala internacional y utilizando los CMDN.



SISTEMA DE VARSOVIA

A fines de 2001, 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 70 Estados y 1 organismo regional de integración económica (la Comunidad Europea), y había sido ratificado por 12 Estados. Se necesitan 30 ratificaciones para la entrada en vigor del Convenio.



ASISTENCIA EN MATERIA DE SEGURO AERONÁUTICO POR RIESGO DE GUERRA

A raíz de los trágicos sucesos ocurridos el 11 de septiembre en los Estados Unidos, el 33º período de sesiones de la Asamblea adoptó la Resolución A33-20: *Enfoque coordinado para proporcionar asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra*. La Asamblea instó a los Estados contratantes a colaborar en la preparación de un enfoque más duradero y coordinado sobre este importante y urgente problema, y encargó al Consejo de la OACI que creara un grupo especial, con el mandato de informar al Consejo lo antes posible, formulando recomendaciones. Posteriormente, durante la primera sesión de su 164º período de sesiones celebrada el 22 de octubre, el Consejo de la OACI decidió crear un Grupo especial sobre seguro aeronáutico por riesgo de guerra (SGWI).

El grupo especial celebró 2 reuniones: SGWI/1 (Montreal, 6 y 7 de diciembre de 2001) y SGWI/2 (Montreal, del 28 al 30 de enero de 2002).

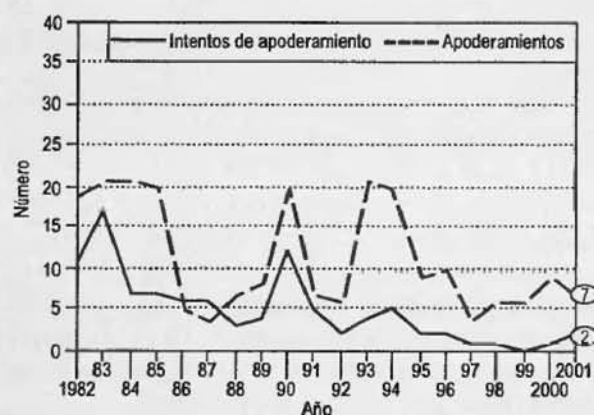
Como solución a largo plazos, el SGWI recomendó que se elaborara un Convenio internacional que limitara la responsabilidad respecto a terceros de la industria aeronáutica por pérdidas dimanantes de guerras, secuestros y peligros conexos.

A corto y medio plazos, el SGWI recomendó la creación de un mecanismo internacional que proporcionara cobertura de seguro aeronáutico por riesgo de guerra con respaldo gubernamental multilateral para los primeros años. En espera de que el Consejo adoptara una decisión respecto a este último punto, y mediante las comunicaciones de fechas 21 de septiembre, 25 de octubre y 14 de diciembre de 2001, y 18 de marzo de 2002, el Presidente del Consejo instó a todos los Estados contratantes de la OACI a cubrir los riesgos que los hechos mencionados habían dejado abiertos, hasta que los mercados de seguros se estabilizaran. Los Estados respondieron favorablemente al llamamiento del Presidente.

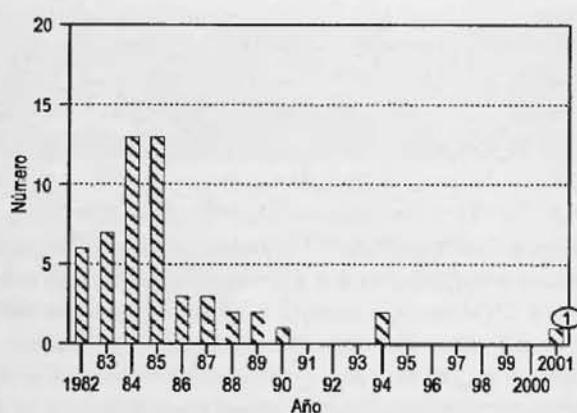


Durante el período que abarca el informe se registraron 21 actos de interferencia ilícita. Los mismos comprendían 7 apoderamientos ilícitos, incluidos 4 secuestros simultáneos cometidos en los Estados Unidos el 11 de septiembre utilizando aeronaves civiles como armas de destrucción, 2 intentos de apoderamiento, 4 ataques a instalaciones, 4 intentos de ataques a instalaciones, 2 ataques en vuelo, 1 intento de ataque en vuelo y 1 intento de sabotaje (Tabla 12). Estos actos se incluyen en las estadísticas anuales con objeto de facilitar el análisis de las tendencias y los acontecimientos (Figura 9).

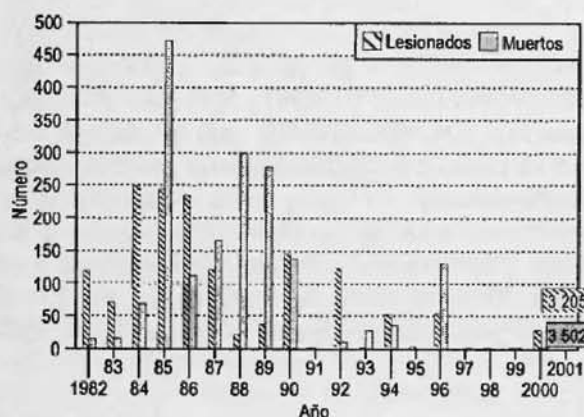
De conformidad con la Resolución A33-1 de la Asamblea — *Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil*, el Consejo convino en convocar, en la Sede de la OACI, una Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación, los días 19 y 20 de febrero de 2002, con los objetivos de prevenir, combatir y erradicar los actos de terrorismo que afectan a la aviación civil; reforzar la función de la OACI por lo que respecta a la adopción de normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos relacionados con la seguridad de la aviación y la auditoría de su cumplimiento; y asegurar los medios de financiación



Apoderamientos ilícitos



Casos de sabotaje



Número de muertos o lesionados

Nota.— Los informes oficiales recibidos acerca de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos no incluyeron el número estimado de muertos y lesionados en la superficie. Los totales corresponden a los últimos cálculos obtenidos de los medios de difusión.

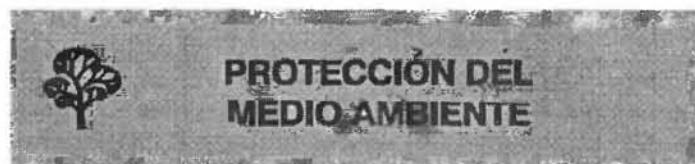
Figura 9. Estadísticas de seguridad de la aviación 1982-2001

necesarios para la adopción de medidas urgentes por parte de la OACI en la esfera de la seguridad de la aviación.

En la Resolución A33-1 se encargó al Consejo y al Secretario General que examinaran el programa de seguridad de la aviación de la OACI y que estudiaran la posibilidad de establecer un Programa OACI de auditoría de la seguridad de la aviación relacionado, entre otras cosas, con arreglos para la seguridad aeroportuaria y programas de seguridad de la aviación civil. A este respecto, se recomendó que el Mecanismo debería pasar a ser permanente y obligatorio, y comprender a todos los Estados contratantes.

La Enmienda 10 del Anexo 17 fue adoptada por el Consejo el 7 de diciembre, surtirá efecto el 15 de abril de 2002 y será aplicable el 1 de julio de 2002. Esta enmienda incluye la introducción de diversas definiciones y nuevas disposiciones relacionadas con la aplicabilidad de este Anexo a las operaciones interiores, la cooperación internacional relacionada con la información sobre amenazas, los comités nacionales de seguridad de la aviación, el control nacional de la calidad, el control del acceso, los pasajeros y sus equipajes de mano y de bodega, el personal de seguridad en vuelo y la protección del puesto de pilotaje, los acuerdos sobre compartición/colaboración en materia de códigos, los factores humanos y la gestión de la respuesta a los actos de interferencia ilícita. Varias especificaciones pasaron de ser métodos recomendados a normas.

El Consejo aprobó una recomendación formulada por la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE) consistente en enmendar el Anexo técnico al *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* suprimiendo el orto-Mononitrotolueno (o-MNT) de la lista de agentes de detección. De conformidad con la decisión del Consejo, se envió a los Estados partes en el Convenio una comunicación en la que se proponía dicha enmienda conforme al Artículo VI, párrafo 4 del Convenio. Con arreglo al Artículo VII, párrafo 3 del Convenio, la enmienda fue adoptada el 27 de septiembre y entrará en vigor el 27 de marzo de 2002.



En 2001 se celebraron en la OACI tres importantes acontecimientos. El Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación celebró su quinta

reunión en el mes de enero (CAEP/5) y formuló recomendaciones al Consejo de la OACI acerca del ruido y las emisiones de los motores. En el mes de abril se celebró un Coloquio sobre los aspectos ambientales de la aviación, cuyos principales objetivos eran sensibilizar más a los Estados respecto a los problemas ambientales relacionados con la aviación civil, cambiar impresiones respecto a estos problemas, y dar a conocer a los Estados la labor de la reunión CAEP/5 como preparación para el debate sobre cuestiones ambientales que se celebraría durante el 33º período de sesiones de la Asamblea. En el mes de octubre, la Asamblea examinó la *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente* adoptada en 1998 (Resolución A32-8) a la luz de los acontecimientos ocurridos durante el pasado trienio y adoptó una versión considerablemente revisada (Resolución A33-7).

En el mes de junio, el Consejo adoptó una nueva norma más rigurosa en cuanto al ruido, aplicable a los aviones de reacción y a los aviones de gran tamaño propulsados por hélice (Anexo 16, *Protección del medio ambiente*, Volumen I, Capítulo 4) para su aplicación a partir del 1 de enero de 2006, así como límites más rigurosos en cuanto al ruido, aplicables a los helicópteros y nuevas disposiciones relativas a la rehomologación. En el mes de octubre, la Asamblea (Resolución A33-7) respaldó el concepto de un enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves elaborado por el CAEP, consistente en 4 elementos principales, a saber, la reducción del ruido en la fuente (aeronaves más silenciosas), la planificación y gestión de la utilización de los terrenos en las inmediaciones de los aeropuertos, los procedimientos operacionales de atenuación del ruido, y las restricciones a las operaciones. La Asamblea resolvió también la difícil cuestión de las restricciones a las operaciones de las aeronaves más ruidosas del Capítulo 3, de modo que los Estados que necesitan introducir tales restricciones en los aeropuertos con graves problemas de ruido cuentan ahora con orientación sobre la forma de proceder.

El 14 de marzo de 2000 y al amparo del Artículo 84 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y del *Reglamento para la solución de controversias*, el Gobierno de los Estados Unidos presentó una demanda y una memoria en las que se solicitaba una decisión del Consejo sobre un desacuerdo con 15 Estados europeos relativo al Reglamento (CE) núm. 925/1999 ("Equipo para la atenuación del ruido de los motores"). Durante el año continuaron las negociaciones entre las partes, en las que el Presidente ofreció sus buenos oficios como Conciliador. Las partes pudieron llegar a un consenso sobre los principios de solución

propuestos, teniendo presente la Resolución A33-7 de la Asamblea, especialmente sus Apéndices C, D y E, que había sido adoptada por consenso el 5 de octubre durante el 33° período de sesiones de la Asamblea. Ambas partes expresaron su satisfacción con este nuevo marco multilateral que estimaron representaba un paso significativo hacia una solución de las diferencias, entre las partes, sobre el Artículo 84.

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 medidas basadas en criterios de mercado, tales como las operaciones de comercio de los derechos de emisión, los gravámenes relacionados con las emisiones (derechos o impuestos), y los acuerdos voluntarios. En el mes de octubre, la Asamblea (Resolución A33-7) pidió al Consejo que continuara elaborando orientación para los Estados sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado, y que continuara elaborando propuestas concretas y proporcionando asesoramiento tan pronto como fuera posible a la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCCNU).

A raíz de la adopción en diciembre de 1997 del Protocolo de Kyoto de la CMCCNU, en el mes de noviembre la Conferencia de las Partes de la CMCCNU estableció las instituciones y procedimientos detallados del Protocolo, incluyendo el comercio de los derechos de emisión, que podían ser pertinentes a la aviación. Se espera que de esta forma se acelerará el proceso de ratificación del Protocolo de Kyoto. La entrada en vigor de este Protocolo exige su ratificación por 55 partes en la Convención, incluyendo suficientes partes en el Anexo I (países industrializados), para asegurarse de que se incluyan los países responsables de las emisiones de gases de efecto invernadero. A fines de 2001, de los 46 países que habían ratificado el Protocolo, tan sólo 2 eran partes en el Anexo I.



CONSUMO DE TABACO

Todos los transportistas de Australia, Nueva Zelanda, 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 aplicando la Resolución A29-15 de la Asamblea — *Restricciones al consumo de tabaco en los vuelos internacionales de pasajeros*.



COOPERACIÓN TÉCNICA

El Programa de cooperación técnica de la OACI para 2001 ascendió a \$130,6 millones, de los cuales \$100,7 millones (un 77%) correspondieron al programa ejecutado.

Durante el año, la Dirección de cooperación técnica (TCB) ejecutó 125 proyectos en 88 países en desarrollo y se aprobaron en total 15 proyectos nuevos y revisiones de proyectos de gran envergadura. La TCB empleó 411 expertos de 35 países para trabajar en los proyectos sobre el terreno. Se otorgaron 583 becas y los gastos de las compras para los proyectos sobre el terreno ascendieron a \$85,8 millones.

El Gobierno de Singapur y la OACI han establecido conjuntamente un Programa de instrucción para países en desarrollo OACI-Singapur. En el marco de este programa, que está patrocinado por el Programa de cooperación de Singapur, administrado por la Dirección de cooperación técnica de la OACI y dirigido por la Academia de aviación de Singapur, entre 2001 y 2003 se otorgará un total de 100 becas en las disciplinas de vigilancia de la seguridad operacional, vigilancia de la seguridad operacional para inspectores de aeronavegabilidad, y sistemas CNS/ATM (incluyendo los últimos avances en el GNSS), cuyo costo se calcula en \$600 000. Asimismo, y mediante becas concedidas por la República Checa, la OACI impartió instrucción a 41 becarios en la disciplina de servicios de navegación aérea en el centro de instrucción de Praga. Se trata de un programa de becas que ha estado funcionando desde 1997 y en cuyo marco han recibido instrucción 120 becarios de 14 países de la región Europa. A fines de 2001, el costo total de este programa se elevaba a \$588 982.

LA ORGANIZACIÓN

- ★ El 33° período de sesiones de la Asamblea, celebrado en los meses de septiembre y octubre, registró la cifra sin precedentes de 1 130 participantes de 169 Estados contratantes y observadores de 32 organizaciones internacionales. La Asamblea, que se celebró poco después de los sucesos ocurridos el 11 de septiembre en los Estados Unidos, adoptó una resolución en la que condenaba enérgicamente el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y pedía que los Estados y la OACI reforzaran sus programas de medidas en materia de seguridad de la aviación. La Asamblea dio también un paso decisivo por lo que respecta al ruido de las aeronaves, como parte de una resolución exhaustiva sobre la protección del medio ambiente y abordó una amplia gama de otros asuntos en las esferas de navegación aérea, seguridad operacional, aspectos económicos, cuestiones jurídicas, política de cooperación técnica, y el acrecentamiento de la eficacia de la OACI. La Asamblea hizo suyo el concepto de un Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS) con el objetivo de financiar proyectos relacionados con la seguridad operacional para los cuales los Estados no pueden proporcionar u obtener de otro modo los recursos financieros necesarios. La Asamblea eligió un nuevo Consejo por un mandato de 3 años y adoptó un presupuesto por programas para el trienio 2002-2003-2004.
- ★ A raíz de una solicitud de la Asamblea, en el mes de noviembre el Consejo decidió convocar una Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación, los días 19 y 20 de febrero de 2002, en la Sede de la OACI.
- ★ En el mes de enero, Yugoslavia se adhirió al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, seguida en febrero por Andorra, elevando así a 187 el número total de Estados contratantes.
- ★ Asimismo, en el mes de enero se llegó a un acuerdo oficial sobre una nueva estructura de rutas aéreas sobre el Polo norte, que acortará considerablemente las distancias de los vuelos que enlazan Norteamérica y Europa con la región Asia y el Pacífico. La estructura comenzó a funcionar el 1 de febrero de 2001.
- ★ En el mes de agosto, el Presidente del Consejo, Dr. Assad Kotaite, y el Ministro de Comunicaciones y Tecnología de la Información de Singapur, Sr. Yeo Cheow Ton, firmaron un Memorando de acuerdo relativo al Programa de instrucción para países en desarrollo establecido conjuntamente por la OACI y Singapur.
- ★ En el mes de septiembre, el Consejo otorgó el 35° premio Edward Warner, el máximo galardón en el mundo de la aviación civil, a Pietro Vasilyevich Balabuyev (Ucrania), en reconocimiento a toda una vida dedicada con éxito al diseño de aeronaves.
- ★ Del 29 de octubre al 16 de noviembre se celebró en Ciudad del Cabo una Conferencia diplomática bajo el patrocinio conjunto de la OACI y del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), y que adoptó el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y el Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil. Estos nuevos instrumentos establecieron un sistema de reglas destinadas a facilitar el financiamiento y arrendamiento de aeronaves garantizados por activos y aumentar la posibilidad de que los transportistas aéreos puedan obtener créditos a bajo costo.
- ★ En el mes de noviembre, el Consejo eligió por aclamación al Dr. Assad Kotaite (Líbano) como su Presidente, por décimo mandato consecutivo.
- ★ “Vuelo entre naciones — Diálogo entre pueblos” fue el tema escogido para el Día de la aviación civil internacional, en que se conmemora anualmente la creación de la OACI el 7 de diciembre de 1944.