

Doc 9814



Documentación para el período
de sesiones de la Asamblea de 2004

Informe anual del Consejo

2002



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

2/03

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 2002, 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 2002, el Consejo celebró tres períodos de sesiones: el 165º, del 21 de febrero al 15 de marzo, con un total de 13 sesiones; el 166º, del 21 de mayo al 14 de junio, con un total de 14 sesiones; y el 167º, del 12 de noviembre al 4 de diciembre, con un total de 14 sesiones, tres 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	7. Protección del medio ambiente.	35
La economía mundial.	1	8. Facilitación	36
Tráfico	2		
Finanzas	3	Capítulo IV. Financiamiento colectivo	37
Situación comercial	4	1. Consideraciones generales	37
Reglamentación económica	5	2. Datos financieros correspondientes a los Acuerdos de financiamiento colectivo con Dinamarca e Islandia	37
CNS/ATM.	7	3. Datos financieros correspondientes al arreglo de financiamiento colectivo para un sistema Atlántico septentrional de monitores de altura.	37
Aeródromos	8		
Meteorología aeronáutica.	9	Capítulo V. Cooperación técnica	39
Búsqueda y salvamento	9	1. Sinopsis	39
Congestión	10	2. Finanzas	44
Seguridad operacional	10	3. Personal	44
Vigilancia de la seguridad operacional	11	4. Becas otorgadas	47
Factores humanos	11	5. Equipos y subcontratos	48
Otorgamiento de licencias al personal e instrucción	12	6. Programas correspondientes al PNUD y a los fondos fiduciarios	48
Seguridad de la aviación	12	Clasificación por países y regiones	49
Sistema de Varsovia	13	Proyectos multinacionales e interregionales	58
Asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra.	13		
Protección del medio ambiente	14	Capítulo VI. Asuntos constitucionales y jurídicos	61
Consumo de tabaco	14	1. Introducción	61
Cooperación técnica	14	2. Ratificaciones, adhesiones y aceptaciones ...	61
La Organización	16	3. Programa de trabajo del Comité Jurídico y reuniones jurídicas	61
		4. Solución de controversias	62
		5. Asistencia en el ámbito del seguro aeronáutico por riesgo de guerra	63
		6. Apoyo especial	63
		7. Prerrogativas, inmunidades y facilidades ...	64
		8. Registro de acuerdos y arreglos	64
		9. Repertorio de leyes y reglamentos nacionales de aeronáutica	64
		Capítulo VII. Seguridad de la aviación	65
		1. Introducción	67
		2. Reuniones	65
		3. Mecanismo de seguridad de la aviación.	66
ACTIVIDADES Y ACONTECIMIENTOS EN LA OACI DURANTE 2002			
Capítulo II. Navegación aérea	19		
1. Introducción	19		
2. Proyectos que merecieron atención especial en 2002	19		
3. Reuniones	27		
4. Normas y métodos recomendados (SARPS) internacionales y Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS). ...	27		
Capítulo III. Transporte aéreo	31		
1. Introducción	31		
2. Reuniones	31		
3. Política económica	31		
4. Pronosticación y planificación económica ...	33		
5. Estadísticas	33		
6. Gestión de aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta.	34		

	<i>Página</i>		<i>Página</i>
4. Auditorías de seguridad de la aviación	67	3. El Consejo, sus Comités y la Comisión de Aeronavegación	A-10
5. Comunicación con los Estados	67		
Capítulo VIII. Actividades regionales	69	4. Reuniones celebradas en 2002	A-13
Parte I. Oficinas regionales	69	5. Participación de los Estados y organizaciones internacionales en las reuniones más importantes de la OACI celebradas en 2002	A-15
1. Generalidades	69	6. Organigrama de la Secretaría de la OACI al 31 de diciembre de 2002	A-18
2. Actividades de índole general de las oficinas regionales	69	7. Distribución por nacionalidades del personal de la categoría profesional al 31 de diciembre de 2002	A-19
3. Actividades y logros particulares de las oficinas regionales	71	8. Distribución del personal de cooperación técnica en misión, por nacionalidad, grado y programa, 2002	A-23
Parte II. Comisiones regionales	79	9. Contratación del personal de misiones — 2002	A-24
1. Generalidades	79	10. Becas otorgadas durante 2002 en el marco de los programas de la OACI	A-33
2. Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)	79	11. Adquisición de equipo y subcontratos	A-39
3. Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)	80	12. Tablas relativas al Capítulo I	A-42
4. Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)	81	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
Capítulo IX. Relaciones con otras organizaciones internacionales	83	14. Frecuencia de asistencia de los Estados en reuniones de las oficinas regionales de la OACI y temas tratados	A-57
1. Naciones Unidas	83	15. Actividades específicas de las oficinas regionales en los campos de navegación aérea, transporte aéreo, seguridad de la aviación y cooperación técnica	A-64
2. Órganos mixtos	84		
3. Organismos especializados	84	16. Asuntos específicos que han de llevar adelante las oficinas regionales en los campos de navegación aérea, transporte aéreo, seguridad de la aviación y cooperación técnica	A-75
4. Otras organizaciones internacionales	86		
Capítulo X. La Organización	89		
1. El Consejo	89		
2. Estructura de la Organización	91		
3. Personal	91		
4. Curso de familiarización	92		
5. Relaciones exteriores e información	92		
6. Tecnología de la información y las comunicaciones (TIC)	93		
7. Servicios de idiomas y publicaciones	94		
8. Sitio Web de la OACI, biblioteca y archivo	95		
9. Registro, distribución y venta	97		
10. Finanzas	98		
11. Supervisión y examen administrativo	98		
Apéndices			
1. Instrumentos de derecho aeronáutico internacional — Ratificaciones y adhesiones durante 2002	A-1		
2. Anexos al Convenio	A-5		

Glosario

- AAACC.** Asociación de Administraciones de Aviación Civil del Caribe
- ACA.** Autoridad de control del espacio aéreo
- ACAS.** Sistema anticollisión de a bordo
- ACC.** Centro de control de área
- ACI.** Consejo Internacional de Aeropuertos
- ACSA.** Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica
- ADREP.** Notificación de datos de accidentes e incidentes
- ADS.** Vigilancia dependiente automática
- ADS-B.** Vigilancia dependiente automática-radiodifusión
- AENA.** Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
- AEROCOM.** Comunicaciones aeronáuticas
- AEROMET.** Meteorología aeronáutica
- AFDD.** Base de datos sobre resultados y diferencias basados en las auditorías
- AFI.** África-Océano Índico
- AFIS.** Servicio de información de vuelo de aeródromo
- AFRAA.** Asociación de líneas aéreas africanas
- AFS.** Servicio fijo aeronáutico
- AFTN.** Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas
- AGA.** Aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres
- AGCS.** Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios
- AH-DE.** Grupo *ad hoc* de especialistas en detección de explosivos
- AIG.** Investigación y prevención de accidentes
- AIP.** Publicación de información aeronáutica
- AIRAC.** Reglamentación y control de la información aeronáutica
- AIS.** Servicio de información aeronáutica
- AIS/MAP.** Información y cartas aeronáuticas
- AISMAPSG.** Grupo de estudio sobre información y cartas aeronáuticas
- AITAL.** Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano
- AJAB.** Junta asesora mixta de apelación
- ALA.** Accidente de aproximación y aterrizaje
- ALAR.** Reducción de los accidentes en la aproximación y el aterrizaje
- AMDAR.** Retransmisión automática de datos meteorológicos procedentes de aeronaves
- AMHS.** Sistema de tratamiento de mensajes ATS
- AMOSSG.** Grupo de estudio sobre sistemas de observación meteorológica para aeródromos
- ANAC.** CAA de Côte d'Ivoire
- ANB.** Dirección de navegación aérea
- ANC.** Comisión de Aeronavegación
- ANP.** Plan de navegación aérea
- ANS.** Servicios de navegación aérea
- ANSEConf.** Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea
- ANSEP.** Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea
- AOSCF.** Fondo para los gastos de los servicios administrativos y operacionales
- AOT.** Asistencia a Airports of Thailand
- APANPIRG.** Grupo regional Asia/Pacífico de planificación y ejecución de la navegación aérea
- API.** Información anticipada sobre los pasajeros
- APIRG.** Grupo regional AFI de planificación y ejecución
- APT.** Telecomunidad de Asia y el Pacífico
- APV.** Procedimiento de aproximación con guía vertical
- ASA.** Auditoría de la seguridad de la aviación
- ASAS.** Sistema de garantía de la separación a bordo
- ASD.** División de seguridad aeronáutica
- ASECNA.** *Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar*
- ASIA/PAC.** Asia/Pacífico
- ASMA.** Asociación Médica Aeroespacial
- A-SMGCS.** Sistemas avanzados de guía y control del movimiento en la superficie
- ASOP.** Asistencia operacional
- ASTC.** Centro de instrucción de seguridad de la aviación
- ATB.** Dirección de transporte aéreo
- ATC.** Control de tránsito aéreo
- ATConf.** Conferencia mundial de transporte aéreo
- ATDSG.** Grupo de estudio sobre designadores de tipos de aeronaves
- ATLAS.** Sistema automatizado de biblioteca
- ATM.** Gestión del tránsito aéreo
- ATMCP.** Grupo de expertos sobre el concepto operacional de gestión del tránsito aéreo
- ATN.** Red de telecomunicaciones aeronáuticas
- ATO.** Oficina de transporte aéreo
- ATRP.** Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo
- ATS.** Servicios de tránsito aéreo
- AVSEC.** Seguridad de la aviación
- AWOS.** Sistema automatizado de observación meteorológica
- BASeD.** Banco Asiático de Desarrollo
- BEI.** Banco Europeo de Inversiones
- BID.** Banco Interamericano de Desarrollo
- BUFR.** Forma binaria universal de representación de datos meteorológicos
- CAA.** Administración de aviación civil
- CAAC.** Comisión Árabe de Aviación Civil
- CAEP.** Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación

- CAFAC.** Comisión Africana de Aviación Civil
CAFSAT. Red de satélites de las FIR del Atlántico central
CAO. Comunidad del África Oriental
CAPS. Servicio de compras de aviación civil
CAR. Caribe
CAST. Equipo de seguridad aeronáutica comercial
CATC. Centro de instrucción de aviación civil
CATCV. Centro de instrucción de aviación civil de Viet Nam
CCI. Cámara de Comercio Internacional
CCL. Croatia Control Limited
CCS. Consejo del Comercio de Servicios
CE. Comunidad Europea
CEAC. Conferencia Europea de Aviación Civil
CEATS. Servicios de tránsito aéreo de Europa central
CEB. Junta de los jefes ejecutivos del sistema de las Naciones Unidas para la coordinación
CEDEAO. Comunidad Económica de los Estados de África Occidental
CEI. Comunidad de Estados Independientes
CEPA. Comisión Económica para África
CEPE. Comisión Económica para Europa
CESPAO. Comisión Económica y Social para Asia Occidental
CESPAP. Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico
CFIT. Impacto contra el suelo sin pérdida de control
CGWI. Grupo de estudio del Consejo sobre seguro aeronáutico por riesgo de guerra
CITEL. Comisión Interamericana de Telecomunicaciones
CLAC. Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
CMA. Comisión de Meteorología Aeronáutica
CMCC. Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático
CMDN. Conjunto de material didáctico normalizado
CMR. Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT
CMR-2003. Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (2003)
CMSI. Cumbre Mundial sobre la Sociedad de la Información
CNS. Comunicaciones, navegación y vigilancia
COCESNA. Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea
COM. Comunicaciones
COMESA. Mercado Común para África Oriental y Meridional
COPAD. Comisión encargada de tramitar las candidaturas para los puestos de Director
COSCAP. Proyecto de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad
COSPAS. Sistema espacial para la búsqueda de naves en peligro
CPDLC. Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto
CSB. Comisión de Sistemas Básicos
CTIE. Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos
CVOR. Radiofaro omnidireccional VHF convencional
DAGMAR. Base de datos sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos
DCA. Departamento de aviación civil
DCA. Dirección de aviación civil
DEPV. Departamento de electrónica y protección de vuelo
DfID. Departamento de desarrollo internacional
DGCA. Director General de Aviación Civil
DGP. Grupo de expertos sobre mercancías peligrosas
DME. Equipo radiotelemétrico
DOMP. Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz
DOT. Departamento de Transporte
DSU. Subsección de venta de documentos
DTD. Definición de tipo de documento
DVOR. Radiofaro omnidireccional VHF Doppler
EAO. Oficina de evaluación de programas, auditoría y examen administrativo
ECFALIS. Sistema de información de facilitación de la CEAC
EDEN. Red de documentos y solicitudes electrónicos
EDU. Subsección de distribución externa
EEE. Espacio Económico Europeo
ELT. Transmisor de localización de emergencia
EMARSSH. Estructura de rutas ATS revisada entre Asia y Oriente Medio/Europa, al sur de la cordillera del Himalaya
EPO. Oficina de relaciones exteriores e información
ESAF. África oriental y meridional
ETAC. Escuela Técnica de Aviación Civil
EUR. Europa
EUROCONTROL. Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea
EURPOL. Equipo de trabajo sobre política de transporte aéreo intraeuropeo
FAA. Administración Federal de Aviación
FAI. Federación Aeronáutica Internacional
FAL. Facilitación
FASID. Documento sobre las instalaciones y servicios
FATCA. Administración Federal de Control de Tránsito Aéreo
FCLTP. Grupo de expertos sobre licencias e instrucción de las tripulaciones de vuelo
FF. Fondos fiduciarios
FIDAE. Feria Internacional del Aire y el Espacio
FIR. Región de información de vuelo
FIS. Servicios de información de vuelo
FSF. Fundación para la seguridad de vuelo
GASP. Plan global para la seguridad aeronáutica
GBAS. Sistema de aumentación basado en tierra
GCAA. Administración general de aviación civil
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
GLONASS. Sistema mundial de navegación por satélite

- GNSS.** Sistema mundial de navegación por satélite
GPS. Sistema mundial de determinación de la posición
GPWS. Sistema de advertencia de la proximidad del terreno
GREPECAS. Grupo regional CAR/SAM de planificación y ejecución
GRIB. Datos binarios reticulados
GSI. Instrucciones generales para la Secretaría
HCAA. Administración de aviación civil helénica
HLCM. Comité de Alto Nivel sobre Gestión
HLCP. Comité de Alto Nivel sobre Programas
IAASM. Academia Internacional de Medicina Aeronáutica y Espacial
IAC. Comité interestatal de aviación
IAOPA. Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves
IATA. Asociación del Transporte Aéreo Internacional
IAVW. Vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales
IBAC. Consejo internacional de aviación de negocios
IBIS. Sistema de notificación de la OACI de los choques con aves
IFACA. Federación Internacional de Asociaciones de Comunicaciones Aeronáuticas
IFALPA. Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea
IFATCA. Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo
IFFAS. Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica
IFR. Reglas de vuelo por instrumentos
ILS. Sistema de aterrizaje por instrumentos
IMSO. Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite
IPCC. Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático
IRCA. International Register of Civil Aircraft
ISASI. Asociación Internacional de Investigadores de Seguridad Aeronáutica
ISBN. Número internacional normalizado para libros
ISDB. Base de datos estadísticos integrada
ISO. Organización Internacional de Normalización
ITS. Tecnologías y sistemas de información
JAA. Autoridades Conjuntas de Aviación
JSSI. Estrategia de seguridad conjunta
LAM. Latinoamérica
LEA. Liga de los Estados Árabes
LEB. Dirección de asuntos jurídicos
LEOSAR. Constelación de satélites en órbita terrestre a baja altitud
LOSA. Auditoría de la seguridad de las operaciones de línea aérea
LPB. Subdirección de idiomas y publicaciones
MEDA. Ayuda en caso de decisiones erróneas en el mantenimiento
MET. Meteorología
METAR. Informe meteorológico aeronáutico ordinario (en clave meteorológica aeronáutica)
METLINKSG. Grupo de estudio sobre información meteorológica por enlace de datos
MID. Oriente Medio
MIDANPIRG. Grupo regional MID de planificación y ejecución de la navegación aérea
MOCAT. Ministerio de Aviación Civil y Turismo
MONUC. Mission de l'Organisation des Nations Unies en République démocratique du Congo
MOU. Memorando de acuerdo
MRTD. Documentos de viaje de lectura mecánica
MSA. Acuerdo de servicios administrativos
MWO. Oficina de vigilancia meteorológica
NA. Asia septentrional
NAM. Norteamérica
NAT SPG. Grupo sobre planeamiento de sistemas Atlántico septentrional
NEPAD. Nueva alianza para el desarrollo de África
NIMA. National Imagery and Mapping Agency
NPA. Aproximación que no es de precisión
NTSB. Junta nacional de seguridad del transporte
NU. Naciones Unidas
OCDE. Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
OCP. Grupo de expertos sobre franqueamiento de obstáculos
OCR. Reconocimiento óptico de caracteres
OFOD. Origen y destino por vuelo
OFZ. Zona despejada de obstáculos
OHR. Oficina del Alto Representante
OIEA. Organismo Internacional de Energía Atómica
OIFM. Mecanismo de financiamiento de la ejecución de los objetivos de la OACI
OIPC-INTERPOL. Organización Internacional de Policía Criminal
OIT. Oficina Internacional del Trabajo
OMA. Organización Mundial de Aduanas
OMC. Organización Mundial del Comercio
OMI. Organización Marítima Internacional
OMM. Organización Meteorológica Mundial
OMPI. Organización Mundial de la Propiedad Intelectual
OMS. Organización Mundial de la Salud
OMT. Organización Mundial del Turismo
OPLINKP. Grupo de expertos sobre enlaces de datos operacionales
OPMET. Información meteorológica relativa a las operaciones
OPS/AIR. Operaciones/aeronavegabilidad
ORAT. Preparación operacional y transferencia del aeropuerto
OTAN. Organización del Tratado del Atlántico Norte
OUA. Organización de la Unidad Africana
PAAST. Equipo panamericano de seguridad de la aviación
PANS. Procedimientos para los servicios de navegación aérea
PANS-ABC. Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Abreviaturas y códigos de la OACI
PANS-ATM. Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo
PANS-OPS. Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves

- PEL.** Otorgamiento de licencias al personal
- PIASA.** Acuerdo de servicios aéreos de las Islas del Pacífico
- PIB.** Producto interior bruto
- PIRG.** Grupo regional de planificación y ejecución
- PNUD.** Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
- PNUFID.** Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas
- PNUMA.** Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente
- PREPCOM.** Comité preparatorio
- RAE.** Región Administrativa Especial
- RAFC.** Centro regional de pronósticos de área
- RASOS.** Sistema regional de vigilancia de la seguridad aeronáutica
- REDDIG.** Red digital Sudamérica
- RF.** Radiofrecuencia
- RFF.** Salvamento y extinción de incendios
- RNAV.** Navegación de área
- RNP.** Performance de navegación requerida
- RVSM.** Separación vertical mínima reducida
- SA.** Asia meridional
- SADC.** Comunidad de Desarrollo del África Meridional
- SADIS.** Sistema de distribución por satélite de información relativa a la navegación aérea
- SAFA.** Evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras
- SAM.** Sudamérica
- SAR.** Búsqueda y salvamento
- SARAST.** Equipo regional Asia meridional de seguridad aeronáutica
- SARM.** Manual de referencia sobre auditoría de la seguridad
- SARPS.** Normas y métodos recomendados
- SARSAT.** Localización por satélite para búsqueda y salvamento
- SAT.** Atlántico meridional
- SATCC.** Comisión de Transportes y Comunicaciones para el África Meridional
- SBAS.** Sistema de aumentación basado en satélites
- SCRAG.** Grupo administrativo de recuperación de costos del SADIS
- SCT/DGAC.** Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil
- SEA.** Asia sudoriental
- SEARAST.** Equipo regional Asia sudoriental de seguridad aeronáutica
- SFOR.** Fuerza de estabilización
- SGWI.** Grupo especial sobre seguro aeronáutico por riesgo de guerra
- 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
- SMA.** Servicio móvil aeronáutico
- SPPD.** Servicios de apoyo a la formulación de políticas y programas
- SRC.** Sistemas de reserva por computadora
- SSPM.** Manual de normas y procedimientos de la Secretaría
- SSR.** Radar secundario de vigilancia
- STS.** Apoyo a servicios técnicos a nivel de proyecto
- TAA.** Altitud de llegada a la terminal
- TAF.** Pronóstico de aeródromo
- TAF.** Pronóstico de aeródromo terminal
- TCB.** Dirección de cooperación técnica
- TCP.** Programa de cooperación técnica
- TEM.** Gestión de amenazas y errores
- TIC.** Tecnología de la información y las comunicaciones
- TRD.** Terminología, referencias y documentación
- TWG.** Grupo de trabajo técnico
- UA.** Unión Africana
- UACC.** Centro de control del espacio aéreo superior
- UAT.** Transceptor de acceso universal
- UE.** Unión Europea
- UEMAO.** Unión Económica y Monetaria de África Occidental
- UIT.** Unión Internacional de Telecomunicaciones
- UNAT.** Tribunal Administrativo de las Naciones Unidas
- UNMIK.** Misión de Administración Provisional de las Naciones Unidas en Kosovo
- UNOPS.** Oficina de las Naciones Unidas para Proyectos
- UPU.** Unión Postal Universal
- USAP.** Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación
- USOAP.** Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional
- VAAC.** Centro de avisos de cenizas volcánicas
- VAP.** Grupo de expertos sobre ayudas visuales
- VDL.** Enlace digital en VHF
- VHF.** Muy alta frecuencia
- VNAV.** Navegación vertical
- VOR.** Radiofaro omnidireccional VHF
- VSAT.** Terminal de apertura muy pequeña
- VTOL.** Despegue y aterrizaje verticales
- WACAF.** Oficina África occidental y central (Dakar)
- WAFC.** Centro mundial de pronósticos de área
- WAFS.** Sistema mundial de pronósticos de área
- WAFSSG.** Grupo de estudio sobre el sistema mundial de pronósticos de área
- WGS-84.** Sistema geodésico mundial — 1984
- WLA.** Web, biblioteca y archivo
- WRIGHT.** Proyecto de investigación de la OMS sobre los peligros globales de los viajes
- XML.** Lenguaje de marcado extensible

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 2002. En las tablas del Apéndice 12 se dan las estadísticas detalladas relativas a los datos presentados en este capítulo.



En 2002, la economía mundial comenzó a recuperarse de la marcada desaceleración registrada en 2001, habiendo aumentado el comercio y la producción industrial prácticamente en todas las regiones. El producto interior bruto (PIB) mundial se incrementó en aproximadamente

el 3,0 % en términos reales (Figura 1). En los países industrializados, el aumento del 1,8% del PIB indicó que se estaba produciendo una lenta recuperación. La economía norteamericana aumentó en un 2,5%, casi más de 2 puntos de porcentaje que el año anterior. El crecimiento del PIB en los países en desarrollo se consolidó en un 4,6%, valor superior a la media mundial.

África logró un aumento del PIB del 3,4%. La economía global de la región Asia/Pacífico, que tiene la mayor participación en la economía mundial, creció en un 4,8% en 2002. Los países en desarrollo de la región Asia/Pacífico contribuyeron en gran medida a este aumento, ya que su PIB medio creció en un 6,5%. El PIB de China siguió mostrando un firme crecimiento, situándose en un 8,0%, mientras que las nuevas economías industrializadas de Asia registraron una considerable recuperación, con un crecimiento del PIB del 4,6%. El PIB del Japón registró un aumento marginal (0,3%), mientras que las economías de Australia y Nueva Zelanda experimentaron un crecimiento significativo, situándose en un 4%.

La región Europa logró un crecimiento medio del PIB del 1,3%, al que la Unión Europea contribuyó en un 0,8%, nivel inferior a la media de los países industrializados. Las economías de los países de Europa central y oriental crecieron un 2,9%, mientras que los países de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) experimentaron un crecimiento medio del PIB del 4,8%, nivel inferior en casi un 1,5% al registrado el año anterior.

La región Latinoamérica y el Caribe tenía aún que recuperarse de la recesión registrada por la economía mundial en 2001 y de la crisis financiera de la Argentina, habiéndose contraído el PIB de la región en un 0,1%.

La economía de la región Oriente Medio creció en un 3,9%, lo que representaba una disminución por segundo año consecutivo debido a la evolución del mercado del petróleo y a los problemas en materia de seguridad.

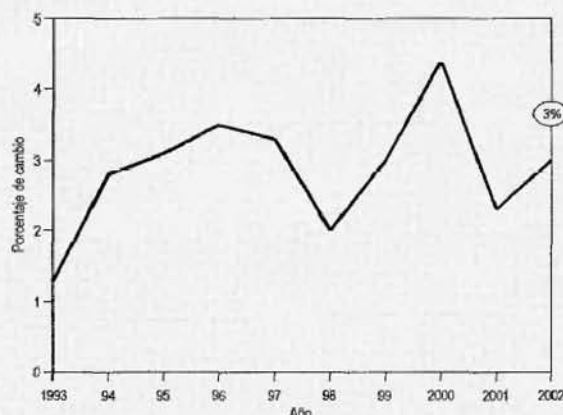
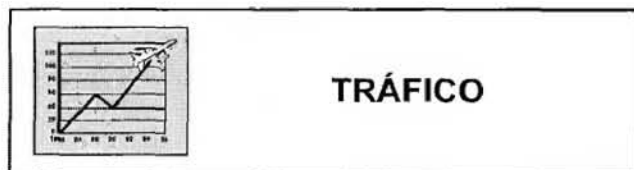


Figura 1. Evolución del PIB mundial (precios constantes)
cambios de año en año, 1993-2002

Se estima que el volumen mundial del comercio de bienes y servicios creció aproximadamente en un 2,9% en 2002.

Se estima que el turismo internacional aumentó en un 3,6% en 2002. La Organización Mundial del Turismo (OMT) calcula que aproximadamente 715 millones de turistas viajaron a países del extranjero en 2002 (Figura 2).



Servicios regulares

En 2002, las líneas aéreas de los 188 Estados contratantes de la OACI transportaron en sus servicios regulares un total de aproximadamente 1 615 millones de pasajeros y unos 30 millones de toneladas de carga. Tanto el total general como el internacional de toneladas-kilómetros de pasajeros, carga y correo aumentaron en un 2% respecto a 2001 (Tablas 1 y 2). En la Figura 3 se muestra la tendencia de 1993 a 2002.

En 2002, la capacidad disminuyó en la medida en que aumentaron los coeficientes medios de ocupación, alcanzando los niveles anuales más altos que se hayan

registrado nunca (Figura 4); los coeficientes medios de ocupación-pasajeros y de ocupación-peso en todos los servicios regulares (interiores más internacionales) aumentaron al 71% y 61%, respectivamente (Tabla 3).

A escala regional, las líneas aéreas de Norteamérica transportaron aproximadamente el 33% del volumen total de tráfico (pasajeros, carga y correo). Las líneas aéreas de Asia/Pacífico transportaron el 29%, las líneas aéreas europeas el 27%, las latinoamericanas y del Caribe y las del Oriente Medio el 4% cada una y las africanas el 2% (Tabla 4).

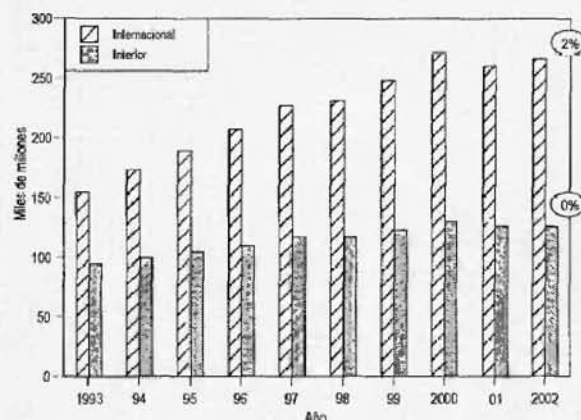


Figura 3. Tráfico regular
toneladas-kilómetros efectuadas, 1993-2002

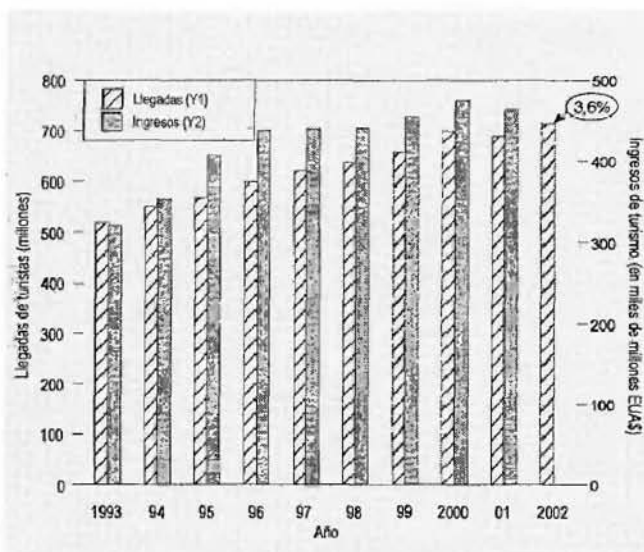


Figura 2. Ingresos y llegadas
del turismo internacional
dólares estadounidenses, 1993-2002

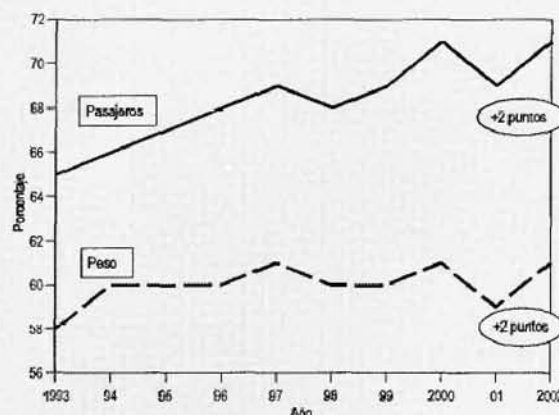


Figura 4. Tráfico regular
coeficientes de ocupación, 1993-2002

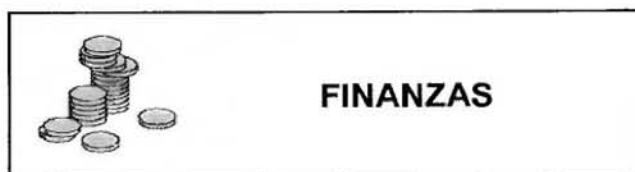
Por lo que respecta a cada país (Tablas 5 y 6) los datos indican que en 2002 aproximadamente el 47% del volumen total del tráfico regular de pasajeros, carga y correo, correspondió a las líneas aéreas de los Estados Unidos, el Japón, el Reino Unido y Alemania (31%, 6%, 5% y 5% respectivamente). En los servicios internacionales, un 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 2002, se redujo en un 12% en comparación con 2001, habiendo disminuido del 13,5% a un 12% la proporción del tráfico no regular del total del tráfico internacional de pasajeros (Figura 5 y Tabla 7). El tráfico interior de pasajeros en vuelos no regulares representa solamente cerca del 5% del total del tráfico no regular de pasajeros y un 1% del total del tráfico interior de pasajeros a escala mundial.

Tráfico de los aeropuertos

En 2002, los 25 aeropuertos más grandes del mundo atendieron unos 1 022 millones de pasajeros, según los cálculos preliminares (Tabla 8). Durante el mismo período, dichos aeropuertos (de los cuales 14 están en Norteamérica, 6 en Europa y 5 en Asia) también atendieron unos 11 millones de movimientos de transporte aéreo comercial.



Líneas aéreas

Los datos preliminares correspondientes a 2002 indican que las líneas aéreas regulares de todo el mundo, consideradas en conjunto, registraron pérdidas de explotación significativas por segundo año consecutivo, después de 8 años seguidos de beneficios (Tabla 9 y Figura 6).

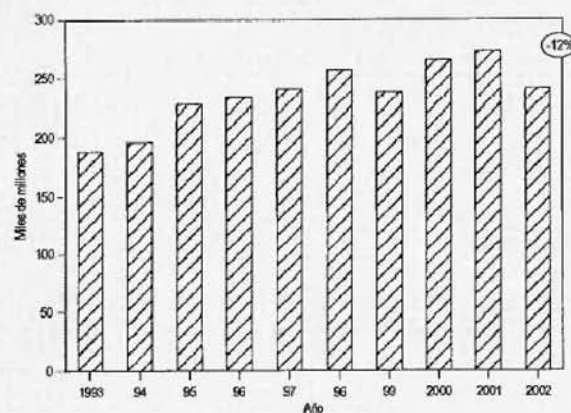


Figura 5. Tráfico internacional no regular
pasajeros-kilómetros efectuados, 1993-2002

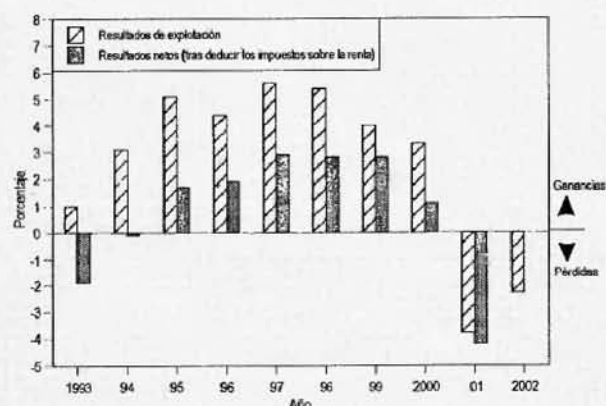


Figura 6. Líneas aéreas regulares
resultados de explotación y netos, 1993-2002

Se calcula que en 2002 los ingresos de explotación de las líneas aéreas regulares de los Estados contratantes de la OACI fueron de \$312 500 millones¹ y los gastos de explotación de esas mismas líneas aéreas han sido de \$319 800 millones, lo cual representa unas pérdidas de explotación del 2,3% de los ingresos de explotación. Esto se produce después de unas pérdidas de explotación del 3,8% en 2001.

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

Los ingresos de explotación por tonelada-kilómetro disminuyeron de 74,9 centavos en 2001 a unos 74,5 centavos en 2002, en tanto que los gastos de explotación por tonelada-kilómetro disminuyeron de 77,8 centavos a unos 76,2 centavos.

Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Como en el caso de los transportistas aéreos, la situación financiera de los aeropuertos y de los proveedores de servicios de navegación aérea, especialmente en Norteamérica y Europa, siguió viéndose afectada por la disminución del tráfico aéreo a raíz de los sucesos ocurridos el 11 de septiembre de 2001. Los proveedores tuvieron que llegar a un equilibrio entre el reconocimiento de los problemas financieros de las líneas aéreas y la necesidad de aumentar los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, por el hecho de que el tráfico era inferior al previsto. La disminución de los ingresos procedentes de actividades no aeronáuticas contribuyó a un deterioro de la situación financiera de los aeropuertos.



Transportistas

Se estima, tomando como base los horarios publicados en las guías multilaterales de las líneas aéreas, que a fines de 2002 había en todo el mundo, aproximadamente 806 transportistas que prestaban servicios regulares de pasajeros internacionales e interiores (incluyendo 76 transportistas aéreos que prestan servicios regulares, tanto de pasajeros como exclusivamente de carga) y que unos 90 prestaban tan sólo servicios regulares exclusivamente de carga. Se estima que el número total de transportistas aéreos en 2002 se elevó a unos 896, cifra muy próxima a la registrada en 2001 (894).

En 2002 continuó la tendencia a la privatización de las líneas aéreas de propiedad gubernamental. Cinco 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 complejidades del proceso, o a la situación económica de las líneas aéreas en cuestión, o por otras 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

Disminuyó la tendencia hacia una mayor autonomía en el suministro y explotación de los aeropuertos y servicios de navegación aérea, tras varios años de proyectos de comercialización y privatización en todas las regiones del mundo, especialmente en el ámbito aeroportuario.

Aeronaves encargadas

Entre 1993 y 2002, el número de aeronaves de transporte comercial en servicio aumentó en un 34%, de 15 554 a 20 877 (excluyendo las aeronaves con una masa máxima de despegue inferior a 9 000 kg). Durante ese mismo período, las aeronaves de turborreactor comprendidas en dichas cifras totales aumentaron en un 33%, de 12 552 a 16 668 (Figura 7 y Tabla 10).

En 2002 se encargaron 497 aeronaves de reacción (en comparación con 990 en 2001) y se entregaron 999 (en comparación con 1 219 en 2001). A fines de 2002, el

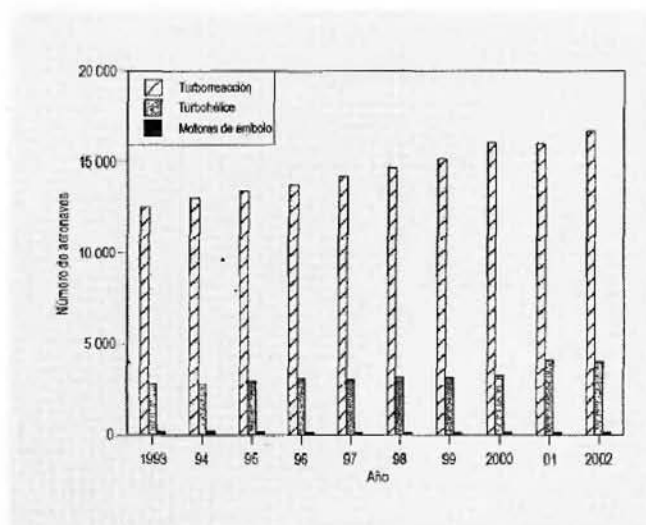


Figura 7. Flota total de transporte aéreo comercial 1993-2002

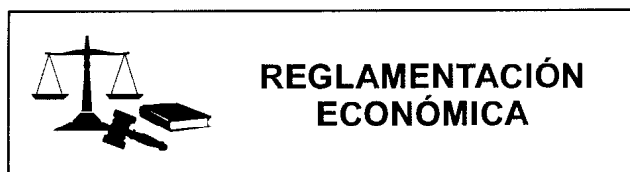
número de aeronaves encargadas y pendientes de entrega era de 3 407, en comparación con 3 799 a fines de 2001.

El compromiso financiero que representan los pedidos de aeronaves de reacción hechos con los principales fabricantes de aeronaves en 2002 se calcula en aproximadamente \$40 000 millones.

En 2002 se registraron 32 pedidos de aeronaves de turbohélice y 69 entregas del mismo tipo de aeronaves.

Principales transacciones por tipo de aeronave, 2002

<i>Aeronaves</i>	<i>Encargadas</i>	<i>Entregadas</i>	<i>Pendientes de entrega</i>
Airbus 319	143	85	370
Boeing 737	118	212	757
Canadair RJ	44	186	389
Airbus 320	43	116	469
Embraer RJ	43	131	408



Según los informes, durante el año 69 Estados concluyeron o enmendaron un total de 91 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 6 acuerdos de “cielos abiertos” entre 10 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, aunque 2 de los 6 acuerdos incluían un período de introducción gradual o de gracia para la aplicación de algunas disposiciones. Para diciembre de 2002, se habían concluido más de 85 acuerdos de “cielos abiertos” (28 en los 3 últimos años) entre aproximadamente 70 países. El 60% de los acuerdos comprendía países en desarrollo.

La tendencia a la liberalización del transporte aéreo se mantuvo también a escala regional. Los arreglos de liberalización regionales o plurilaterales tienen por objetivo

fundamental proporcionar un mayor acceso a los mercados y mejorar los servicios entre los Estados miembros interesados. Para diciembre de 2002, se habían concertado como mínimo 11 arreglos de este tipo, y se estaban tramitando otros varios posibles arreglos. Durante el año se produjeron varios acontecimientos regionales que cabe destacar. En primer lugar, 14 Estados miembros del Foro de las islas del Pacífico concluyeron en octubre las negociaciones del Acuerdo de Servicios Aéreos de las Islas del Pacífico (PIASA), en virtud del cual se irá creando progresivamente un mercado único de aviación en la subregión después de obtener el respaldo oficial de los Estados miembros. En segundo lugar, en los meses de mayo y noviembre respectivamente, Perú y Samoa se unieron al Acuerdo multilateral sobre la liberalización del transporte aéreo internacional, conocido como acuerdo de cielos abiertos “Kona”, que había sido firmado originalmente en 2001 por 5 países miembros del foro de la Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) (Brunei Darussalam, Chile, Estados Unidos, Nueva Zelandia y Singapur). En tercer lugar, los acuerdos bilaterales concertados entre Estados miembros de la Unión Europea (UE) y Suiza entraron oficialmente en vigor en el mes de julio, tras concluir el proceso de ratificación por parte de todos los Estados miembros; los acuerdos, uno de los cuales abarca el transporte aéreo, integran a Suiza en el Espacio Económico Europeo (EEE). En el mes de diciembre, el Consejo de la UE concluyó con 10 Estados de Europa central y oriental las negociaciones destinadas a su incorporación en la UE en 2004.

En el marco de la UE, se produjo un acontecimiento significativo relativo a su política extranjera común. En el mes de noviembre, el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea falló sobre varios casos que le había presentado en 1998 la Comisión Europea contra 8 Estados miembros que habían concluido o enmendado acuerdos bilaterales de servicios aéreos (7 de los cuales, acuerdos de “cielos abiertos”) con los Estados Unidos. Las sentencias afirmaron la capacidad de los Estados miembros para concertar acuerdos bilaterales con terceros países en la medida en que los mismos no afectaran a las normas de la Comunidad Europea en materia de transporte aéreo, pero determinaron que algunas de las disposiciones de los citados acuerdos bilaterales infringían la competencia externa exclusiva de la Comunidad Europea por lo que respecta a tarifas aéreas y sistemas de reserva por computadora (SRC). El Tribunal determinó también que las cláusulas relativas a la propiedad y control nacionales de las líneas aéreas infringían la ley de la Comunidad Europea sobre la libertad de establecimiento, aplicable en toda la Comunidad. A raíz de la sentencia del Tribunal, la Comisión Europea indicó que solicitaría al Consejo de Europa que le concediera urgentemente el mandato de abrir negociaciones para concertar un acuerdo de

servicios aéreos entre la Comunidad en su conjunto y los Estados Unidos, así como acuerdos similares con el Japón y la Federación de Rusia.

La Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) concluyó su examen de la liberalización de los servicios de carga aérea en el mes de enero, y publicó posteriormente un protocolo bilateral relativo a los acuerdos de servicios aéreos vigentes, así como un posible acuerdo multilateral.

La Organización Mundial del Comercio (OMC) continuó su examen obligatorio del Anexo sobre los Servicios de Transporte Aéreo del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS), que comprende 3 de los denominados derechos comerciales, a saber: reparación y mantenimiento de aeronaves, venta y comercialización del transporte aéreo, y servicios SRC. En la cuarta sesión del examen celebrada en el mes de marzo, había discrepancia de opiniones en el Consejo del Comercio de Servicios (CCS) en cuanto a la continuación del examen y la posible ampliación de la cobertura del AGCS. El CCS debatió una propuesta a los efectos de que los miembros contrajeran mayores compromisos en materia de reparación y mantenimiento de aeronaves, y reforzaran los compromisos existentes, dada la importancia y el potencial que esto tiene para los países en desarrollo.

A nivel nacional, varios Estados iniciaron un proceso de revisión de sus políticas generales de transporte aéreo, en vista de la tendencia mundial a una mayor liberalización. Por ejemplo, en el mes de mayo el Canadá anunció una nueva política de designación múltiple para los servicios aéreos regulares internacionales, según la cual se eliminaban las restricciones en cuanto al número de transportistas canadienses designados para prestar servicios en mercados extranjeros. También en el mes de mayo, la India inició un examen de su política bilateral con miras a atraer más transportistas extranjeros al país. En el mes de julio, Mozambique anunció que levantaría la condición de monopolio otorgada a LAM Mozambique Airlines, permitiendo así que otros transportistas realizaran vuelos internacionales. En el mes de agosto, China aumentó del 35% al 49% el tope de la inversión extranjera en los transportistas aéreos chinos.

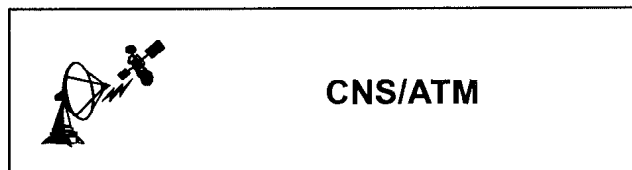
Las alianzas de líneas aéreas, especialmente las relacionadas con los principales transportistas, siguieron atrayendo la atención de las autoridades normativas debido a sus posibles efectos en el acceso a los mercados, la competencia y los intereses de los consumidores, aunque variara su tratamiento en materia de reglamentación. Por ejemplo, la Comisión Europea aprobó 1 acuerdo de alianza intraeuropea, y 2 acuerdos de alianza trasatlántica

entre líneas aéreas europeas y de los Estados Unidos. En los Estados Unidos, el Departamento de Transporte (DOT) aprobó y otorgó inmunidad antimonopolio a 5 acuerdos de alianza entre líneas aéreas estadounidenses y líneas aéreas extranjeras, 1 de los cuales estaba supeditado a que se concluyera un acuerdo de “cielos abiertos” entre el Reino Unido y los Estados Unidos. El DOT aprobó también provisionalmente un acuerdo presentado por American Airlines y British Airways en el mes de enero, pero posteriormente lo desestimó, a solicitud de los transportistas, debido a que los mismos no estaban dispuestos a aceptar las condiciones impuestas por el DOT. Además, en el mes de octubre el DOT autorizó un amplio acuerdo de compartición de códigos entre United Airlines y US Airways, e iba a seguir examinando un acuerdo entre Continental Airlines, Delta Airlines y Northwest Airlines.

Varios Estados siguieron proporcionando diversas formas de ayudas estatales a las líneas aéreas nacionales que se enfrentaban con dificultades financieras debidas principalmente a la desaceleración económica y a las repercusiones de los sucesos ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos. Por ejemplo, el Brasil aprobó en el mes de septiembre un amplio programa de medidas de asistencia a los transportistas brasileños, que incluía una desgravación fiscal por valor de \$320 millones. En el mes de junio, la Comisión Europea aprobó el plan del Gobierno italiano de aumentar en \$1 290 millones el capital de Alitalia, los cuales estarían parcialmente suscritos por el sector privado. El Gobierno estadounidense proporcionó a más de 400 transportistas de los Estados Unidos ayuda financiera directa por valor de unos \$4 600 millones en concepto de indemnización por las pérdidas en que habían incurrido a raíz de los sucesos del 11 de septiembre de 2001. También proporcionó a 5 transportistas estadounidenses una garantía de préstamos federales en el marco de la Ley de seguridad del transporte aéreo y de estabilización del sistema. Se invocó el Código de quiebras de los Estados Unidos para prestar ayuda financiera a los transportistas estadounidenses que habían cursado una solicitud de protección en virtud de tales disposiciones incluyendo US Airways y United Airlines.

La tecnología del comercio electrónico siguió incidiendo en las industrias de las líneas aéreas y de los viajes, tanto en la distribución de los servicios como en su reglamentación. Si bien la mayoría de las ventas de billetes de línea aérea siguen realizándose a través de los agentes de viajes, las ventas en línea han aumentado de forma significativa, especialmente en países en los que el uso de Internet y de las tarjetas de crédito está muy generalizado. En el caso de algunos transportistas de bajo costo, las ventas de billetes se efectúan principalmente en

línea. El uso de Internet, mediante terceros proveedores y de forma directa por los consumidores y otros negocios, ha permitido que las líneas aéreas reduzcan considerablemente sus costos de distribución, incluyendo las comisiones a las agencias de viajes y los derechos de inscripción SRC. En el mes de marzo, los principales transportistas estadounidenses y canadienses eliminaron los pagos de comisiones base por los billetes para viajes dentro del Canadá y los Estados Unidos. La tendencia a reducir o eliminar las comisiones también ha ido creciendo en Asia/Pacífico, Europa y Latinoamérica. Con miras a hacer frente a los cambios en la distribución de los servicios de las líneas aéreas, el DOT de los Estados Unidos invitó a las partes interesadas a que formularan comentarios sobre las revisiones finales propuestas para sus normas SRC, en virtud de las cuales se eliminarían varias disposiciones en las normas vigentes; concluyó que, por el momento, no era necesario introducir normas para regular Internet.



La planificación e implantación de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) continuó mediante las actividades individuales y combinadas de los Estados contratantes y la labor de varios grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). Elementos específicos de los sistemas CNS/ATM y los planes de implantación siguieron integrándose en los planes regionales de navegación aérea. Además, se hicieron considerables esfuerzos para realizar análisis de costo-beneficios y análisis de rentabilidad con miras a facilitar la implantación de los nuevos sistemas.

La OACI celebrará la 11ª Conferencia de navegación aérea en Montreal, en septiembre de 2003. En esta conferencia se evaluará un nuevo concepto operacional global ATM elaborado por la OACI, se examinarán la labor relacionada con la seguridad operacional ATM y nuevos métodos para medir la performance, a fin de asegurar que los futuros sistemas ATM respondan a las previsiones de la comunidad aeronáutica. También se considerarán medidas para aumentar la capacidad. En el ámbito CNS, la Conferencia abordará: gestión del espectro, navegación aeronáutica (terrenal y por satélite) y comunicaciones aeroterrestres.

Se hicieron grandes progresos en muchas regiones por lo que respecta a la implantación de mínimos de separación reducida basados en los sistemas y conceptos CNS/ATM. En este contexto, se introdujo la separación vertical mínima reducida (RVSM) en partes de las regiones Europa y Norteamérica. Continuó la planificación para introducir la RVSM en las regiones Oriente Medio y CAR/SAM, y para ampliar el espacio aéreo en el que se aplica la RVSM en las regiones Asia y el Pacífico.

En un Estado se inició el uso operacional de las comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC) conforme a las disposiciones de la OACI, y en algunas regiones de la OACI se adelantaron los programas destinados a implantar el sistema de tratamiento de mensajes ATS (AMHS). Además, en varias regiones de la OACI se realizaron pruebas de vigilancia dependiente automática (ADS) y de ADS-radiodifusión (ADS-B). Estas pruebas, junto con la extensa labor de preparación de los procedimientos 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

Continuó la labor de perfeccionamiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) vigentes de la OACI aplicables a los enlaces aeroterrestres de datos sobre la base de la implantación en curso de sistemas. Las especificaciones técnicas detalladas se publicaron en el *Manual sobre enlace digital en VHF (VDL) en Modo 3* (Doc 9805)² y el *Manual de servicios de tránsito aéreo (ATS) Commutación y señalización vocal tierra-tierra* (Doc 9804)². Continuaron las actividades relativas a la evaluación de la necesidad de normalizar el transceptor de acceso universal (UAT), incluyendo la elaboración de un análisis comparativo de enlaces de datos ADS-B. Como preparación para la 11ª Conferencia de navegación aérea, se inició un examen de los futuros requisitos en materia de enlaces aeroterrestres de datos.

Navegación

En varios Estados y organizaciones internacionales continuó avanzándose en el desarrollo e implantación de los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS).

2. Las versiones en español, francés y ruso están en preparación.

Se siguió avanzando en el desarrollo de sistemas de aumentación por satélite (SBAS), con el objetivo de lograr la capacidad operacional entre 2003 y 2004. Se espera que esta forma de aumentación apoye la utilización del GNSS para todas las fases de vuelo, incluida la aproximación con guía vertical (APV). 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 más 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 APV y operaciones de Categoría I basadas en SBAS y GBAS, respectivamente.

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 relativos a la selección de un enlace de radiofrecuencia (RF) para la ADS-B. Las señales espontáneas ampliadas en Modo S han obtenido aceptación por lo menos en 2 regiones. Además, en algunas regiones se está considerando la posibilidad de utilizar el VDL en Modo 4 y el UAT. En la mayoría de las regiones siguió avanzando la implantación de sistemas de vigilancia modernos.

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. Los PIRG siguieron elaborando planes de ejecución ATM con las correspondientes tablas cronológicas y evolutivas.

Se avanzó en varios conceptos relativos al funcionamiento de los sistemas ATM. El Grupo de expertos sobre el concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATMCP) de la OACI concluyó el concepto operacional global ATM. 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 ATM debería permitir 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. El concepto operacional ATM se presentó a la Comisión de Aeronavegación y será examinado en la 11ª Conferencia de navegación aérea que se celebrará del 22 de septiembre al 3 de octubre de 2003. La Conferencia abordará también los aspectos de seguridad operacional y performance relativos al futuro sistema ATM.

Aspectos económicos

La Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (ANSConf 2000), que se celebró en Montreal del 19 al 28 de junio de 2000, recomendó que la OACI ampliara el alcance del estudio sobre la asignación de costos GNSS entre los grupos de usuarios, juntamente con los usuarios no aeronáuticos y teniendo en cuenta todos los métodos de asignación de costos posibles, incluyendo el método "basado en las necesidades". Se está realizando ahora la labor relativa a este asunto.



AERÓDROMOS

Se están concluyendo los estudios relativos 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, tales como el Airbus A380 y el Boeing B777. También se registraron progresos en los proyectos de investigación en gran escala sobre prueba de pavimentos con cargas complejas realizados en 2 Estados.

La creciente tendencia a la autonomía de los aeropuertos tiene repercusiones en la seguridad operacional. En consecuencia, los Estados deben cerciorarse de que se cuente con legislación y reglamentos de seguridad apropiados. En este contexto, la Enmienda 4 del Anexo 14 — *Aeródromos* (Volumen I) introdujo el nuevo requisito de que los aeródromos habían de ser certificados por los Estados. Se publicó el *Manual de certificación de aeródromos* (Doc 9774) para ayudar a los Estados a cumplir con las obligaciones que les impone el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. La Enmienda 4 incluía 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 OACI está facilitando la implantación en los Estados de los nuevos requisitos de certificación de aeródromos mediante la celebración de seminarios prácticos en diversas regiones, y está planificando la celebración de seminarios adicionales junto con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI).



METEOROLOGÍA AERONÁUTICA

La creciente utilización en los Estados de mejores sistemas automatizados de observación meteorológica 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, siguen estudiando la posibilidad de utilizar la información meteorológica en el área terminal para complementar las medidas destinadas 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. Los terminales de abertura muy pequeña instalados en más de 140 Estados reciben datos e información de 3 radiodifusiones por satélite de la OACI. Estas radiodifusiones proporcionan directamente a los Estados y

usuarios pronósticos del sistema mundial de pronósticos de área (WAFS) e información meteorológica relativa a las operaciones (OPMET), tal como informes meteorológicos aeronáuticos ordinarios (METAR), pronósticos de aeródromo (TAF) y SIGMET. La implantación de las radiodifusiones por satélite y el suministro de pronósticos SIGWX por los WAFC han permitido el cierre de los 15 centros regionales de pronósticos de área (RAFC).

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.

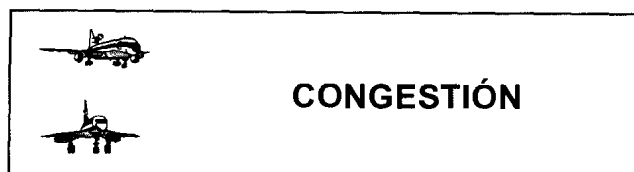


BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

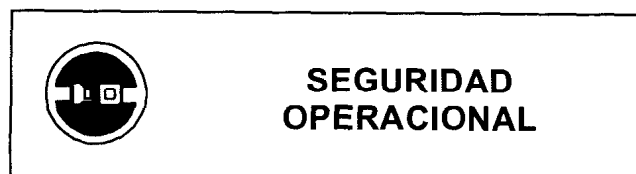
Se mejoró el sistema COSPAS-SARSAT de alerta y detección. La actual constelación de satélites en órbita terrestre a baja altitud (LEOSAR) se complementó con 3 satélites geoestacionarios (GEOSAR) (más 1 de reserva), proporcionando alertas de socorro casi inmediatas para los radiofaros que transmiten dentro 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 2001, el sistema COSPAS-SARSAT contribuyó al salvamento de más de 14 250 personas en situaciones de peligro en el aire, mar y tierra. 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.



El tema de la congestión de la parte pública de los aeropuertos se abordó mediante el Programa de facilitación en tres frentes. En primer lugar, el Consejo adoptó una importante enmienda del Anexo 9 — *Facilitación* (11ª edición, julio de 2002), que comprende SARPS nuevos y revisados para apoyar el uso de la tecnología de la información y las comunicaciones (TIC) y la gestión de los riesgos con miras a facilitar el paso de las corrientes de tráfico por los controles fronterizos de los aeropuertos. En segundo lugar, la OACI publicó especificaciones actualizadas para *Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2* (Doc 9303, Parte 3, 2ª edición), que permiten que los Estados expidan documentos de viaje y de identidad en la forma de tarjetas interfuncionales a escala mundial, seguras y de alta tecnología para aplicaciones de despacho mecánico de pasajeros. En tercer lugar, la Secretaría apoyó el programa de simplificación de los viajes para los pasajeros (SPT) de la IATA, que prevé el control de seguridad único gracias a la TIC, y colaboró con la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para actualizar las directrices relativas a la información anticipada sobre los pasajeros, que constituye un componente importante del sistema de despacho simplificado de pasajeros.



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 2002 se produjeron 14 accidentes de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 2 250 kg (incluida una aeronave que realizaba servicios exclusivamente de carga y transportaba un pasajero a bordo), en los que murieron 791 pasajeros. En comparación, en 2001 se produjeron 13 accidentes en los que perecieron 577 pasajeros (Tabla 11). Entre 2001 y 2002, prácticamente no hubo cambios en el tráfico, por lo que el número de pasajeros muertos por cada 100 millones de pasajeros-kilómetros aumentó de 0,02 en 2001 a 0,025 en 2002. Análogamente, el número de accidentes mortales por cada 100 millones de kilómetros recorridos aumentó de 0,05 en 2001 a 0,06 y el número de accidentes mortales por cada 100 000 aterrizajes aumentó de 0,06 en 2001 a 0,07 (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 turboreactores, que representan aproximadamente el 98% de la totalidad del tráfico regular, en términos de pasajeros-kilómetros realizados, se produjeron 7 accidentes en 2002, con un total de 704 pasajeros muertos; en los vuelos de aeronaves de turbohélice y motores de émbolo, que constituyen aproximadamente el 2% del tráfico regular total, se registraron 7 accidentes con un total de 87 pasajeros muertos. Por lo tanto, el índice de víctimas en el caso de los vuelos con turboreactores fue muy inferior al de los aviones con motores de hélice.

Tráfico comercial no regular

Los servicios comerciales no regulares de transporte aéreo incluyen tanto los vuelos no regulares de las líneas aéreas regulares como los vuelos de los transportistas comerciales no regulares. Los datos de que dispone la OACI sobre la seguridad de los vuelos no regulares de pasajeros indican que en 2002 se produjo un total de 19 accidentes en que perecieron pasajeros en aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 2 250 kg (la cifra incluye 3 accidentes de aeronaves que realizaban servicios exclusivamente de carga y que llevaban pasajeros a bordo), en comparación con 29 en 2001. Estos accidentes causaron la muerte de 201 pasajeros en 2002 en comparación con 204 en 2001.

En los vuelos no regulares realizados con aeronaves de una masa de despegue superior a 9 000 kg, tanto de líneas

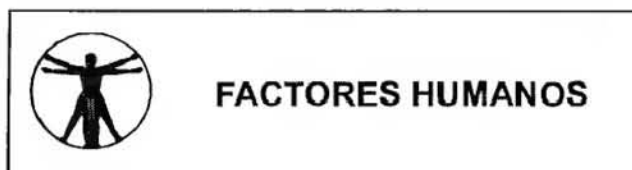
regulares como no regulares, en 2002 se produjeron 4 accidentes en los que perecieron 121 pasajeros.



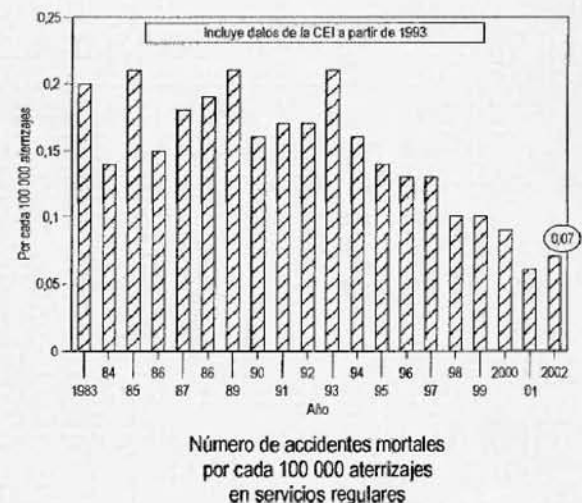
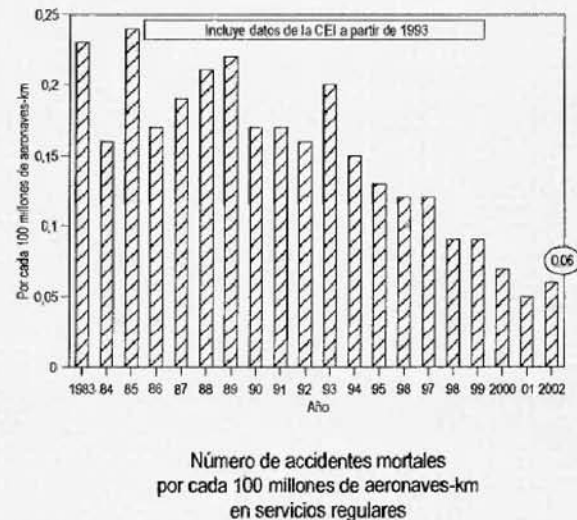
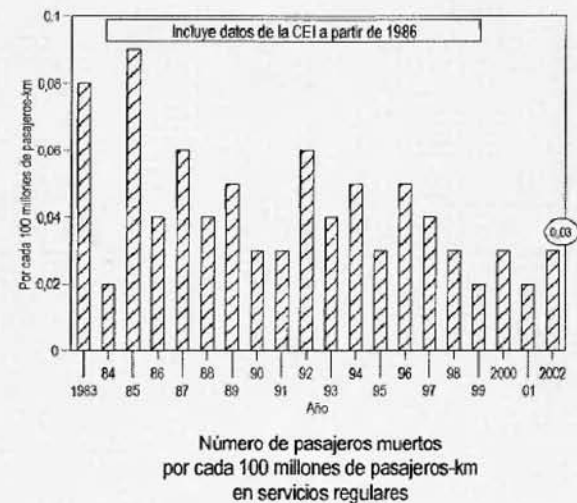
Continuaron las actividades de auditoría en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), establecido en enero de 1999. Para fines de año, 180 Estados contratantes y 5 territorios habían sido objeto de auditoría, y 67 Estados habían recibido una misión de seguimiento de auditoría destinada a validar la ejecución de los planes de medidas correctivas presentados por los Estados interesados. El análisis realizado utilizando la base de datos sobre conclusiones y diferencias basadas en las auditorías (AFDD) ha permitido identificar las deficiencias relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional y asignar prioridades a las medidas necesarias para resolver los problemas de seguridad operacional a escala mundial, regional, estatal o de grupo de Estados.

La Sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI fue certificada con arreglo a la norma ISO *Sistemas de gestión de la calidad — Requisitos: ISO 9001:2000*. La implantación del sistema de gestión de la calidad permitirá simplificar las actividades de la sección, aumentando la eficacia y eficiencia del Programa.

De conformidad con la Resolución A33-8 de la Asamblea, el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional se ampliará al Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* y Anexo 14 — *Aeródromos*. Las auditorías de los Estados contratantes en estos ámbitos se iniciarán en 2004.



La comunidad aeronáutica internacional siguió centrándose en los asuntos de factores humanos relacionados con



**Figura 8. Estadísticas de accidentes de avión
1983-2002**

las entradas indebidas en la pista, habiéndose celebrado acontecimientos internacionales sobre este tema en diversos Estados contratantes.

El primer seminario práctico sobre gestión de amenazas y errores (TEM) se celebró en San Salvador (El Salvador), los días 30 de abril y 1 de mayo, con el objetivo de presentar los últimos adelantos de la técnica en materia de instrucción TEM.

El segundo seminario regional de la OACI sobre auditoría de la seguridad de las operaciones de línea aérea (LOSA) se celebró en Dubai, del 14 al 16 de octubre. LOSA constituye una metodología incipiente para compilar información sobre seguridad operacional mediante la vigilancia ordinaria de las operaciones normales de líneas aéreas.



OTORGAMIENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL E INSTRUCCIÓN

Desde enero de 2002, 2 centros se han afiliado al Programa TRAINAIR, elevando a 39 el número total de miembros. Continuaron ampliándose las actividades de preparación de cursos de los centros de instrucción de aviación civil afiliados. Al mes de diciembre, los miembros habían concluido o estaban elaborando un total de 134 conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN).

El USOAP determinó que era muy necesario formar a inspectores gubernamentales de seguridad operacional (operaciones y aeronavegabilidad). En colaboración con la Administración Federal de Aviación (FAA) se elaboraron conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN) sobre este asunto utilizando la metodología TRAINAIR. Si bien hay que impartir instrucción a un considerable número de inspectores en todo el mundo, tan sólo unos pocos Estados pueden justificar la inversión humana y financiera que supone crear la capacidad de instrucción en esta disciplina basándose únicamente en sus necesidades nacionales. Con miras a garantizar que los cursos puedan ofrecerse a escala internacional en todas las regiones de la OACI y tengan un nivel de calidad uniforme en todo el mundo, se creó una red de centros de instrucción para impartir instrucción respaldada por la OACI a los inspectores gubernamentales de seguridad operacional, basándose en los CMDN. Los centros estatales que imparten este tipo de instrucción tienen que cumplir con requisitos específicos

establecidos por la OACI, proporcionar informes periódicos, y ser objeto de evaluaciones periódicas por parte de la OACI para garantizar que sigan cumpliendo con los requisitos. En cooperación con la OACI, la FAA está elaborando otros CMDN para inspectores gubernamentales de seguridad operacional, con miras a satisfacer las necesidades identificadas mediante el USOAP.

Se publicó una nueva parte del *Manual de instrucción* (Doc 7192)³, Parte F-1 — *Meteorología para controladores de tránsito aéreo y pilotos de la OACI*.



SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Durante el período que abarca el informe se registraron 21 actos de interferencia ilícita. Los mismos comprendían 2 apoderamientos ilícitos, 6 intentos de apoderamiento, 8 ataques a instalaciones, 2 intentos de ataques a instalaciones, 1 ataque en vuelo, 1 intento de sabotaje y 1 acto de interferencia ilícita contra la seguridad operacional 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).

Los días 19 y 20 de febrero se celebró en la Sede de la OACI una Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación. La Conferencia respaldó una estrategia mundial para fortalecer la seguridad de la aviación a escala internacional y emitió una declaración pública sobre seguridad de la aviación. Basándose en las recomendaciones de la Conferencia, el Consejo aprobó en el mes de junio el Plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI que comprende auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas para permitir la evaluación de la seguridad existente en todos los Estados contratantes. El Plan de acción incluye también la identificación, análisis y elaboración de una respuesta global eficaz a las amenazas nuevas e incipientes; y el fortalecimiento de las disposiciones relacionadas con la seguridad de los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, en primer lugar para prever la protección del puesto de pilotaje.

El Consejo estableció posteriormente un Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación

3. Español en preparación.

(USAP) relacionado, entre otras cosas, con arreglos para la seguridad aeroportuaria y programas de seguridad de la aviación civil, y cuyo objetivo es evaluar el grado de cumplimiento por parte de los Estados de las normas relacionadas con la seguridad de la aviación. El programa de auditoría tiene por objeto mejorar aún más la seguridad de la aviación identificando las deficiencias existentes en cada Estado y formulando recomendaciones adecuadas para resolverlas. Con miras a ayudar a ejecutar el programa de auditoría se prepararon 2 cursos para auditores, consistentes en un curso básico de 2 semanas y un curso de conversión de 1 semana, basándose en el *Manual de referencia para auditorías de la seguridad de la aviación (SARM)* y en la sexta edición del *Manual de seguridad de la OACI*. La primera auditoría de la seguridad de la aviación se realizó en Uganda, en el mes de noviembre.

El Consejo aprobó una recomendación formulada por la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos consistente en enmendar el Anexo técnico al *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* aumentando al 1,0% en masa la concentración mínima del agente de detección 2,3-Dimetil-2,3-dinitrobutano (DMNB). De conformidad con la decisión del Consejo, se envió a los Estados partes en el Convenio una comunicación en la que se les notificaba la propuesta de enmienda conforme al Artículo VII, párrafo 1 del Convenio y se les invitaba a que formularan comentarios al respecto.

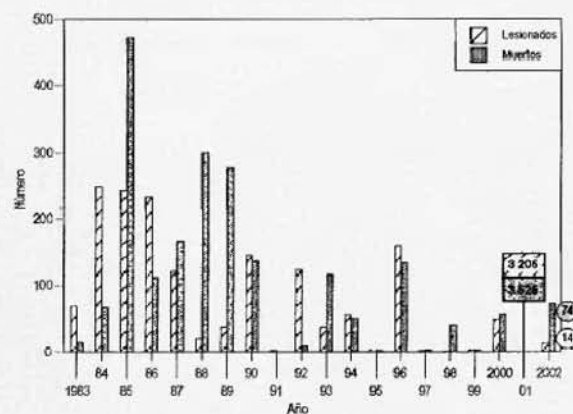
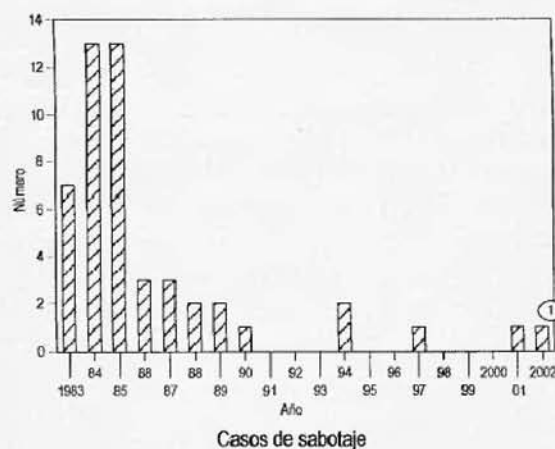
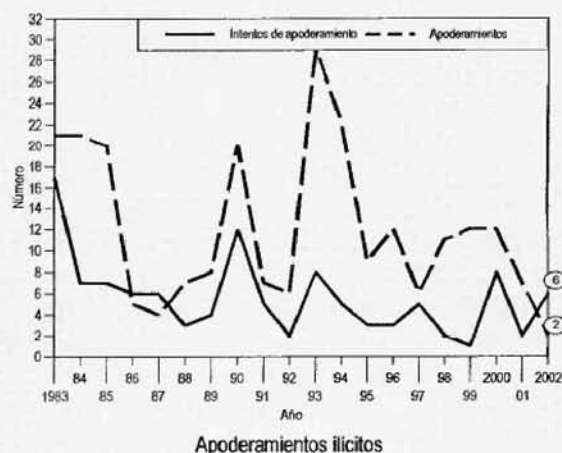


SISTEMA DE VARSOVIA

A fines de 2002, el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, había sido ratificado por 25 Estados. Se necesitan 30 ratificaciones para la entrada en vigor del Convenio.

ASISTENCIA EN MATERIA DE SEGURO AERONÁUTICO POR RIESGO DE GUERRA

A la luz de la Resolución A33-20: *Enfoque coordinado para proporcionar asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra*, el Grupo especial sobre



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.

Número de muertos o lesionados

Figura 9. Estadísticas de seguridad de la aviación 1983-2002

seguro aeronáutico por riesgo de guerra (SGWI/2) (Montreal, 28-30 de enero) 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.

Después de que el Grupo de estudio del Consejo sobre seguro aeronáutico por riesgo de guerra (CGWI) examinara esta propuesta, en el mes de mayo el Consejo aprobó en principio el establecimiento de este Plan mundial, incluido un proyecto de Acuerdo de participación que habrían de firmar los Estados participantes. El Presidente del Consejo informó en consecuencia a los Estados contratantes, mediante las comunicaciones de fechas 6 de junio, 12 de julio y 6 de noviembre, pidiéndoles que comunicaran su intención de participar en el Plan mundial y que su respuesta se recibiera antes del 14 de febrero de 2003. Se encargó a la Secretaría que concluyera el Acuerdo de participación, con la asistencia de un grupo oficioso de expertos y del CGWI. El Plan mundial surtirá efecto una vez que haya acordado participar en el mismo un número de Estados contratantes que represente el 51% de las cuotas anuales del presupuesto de la OACI. Para participar, los Estados contratantes deberían proporcionar una garantía, pero no se les exigiría efectuar ningún pago al incorporarse al plan.



PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

A raíz de la adopción de una nueva norma en cuanto al ruido y de la considerable revisión de la *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente* (Resolución A33-7 de la Asamblea) en 2001, en 2002 tanto la labor de la OACI relativa al ruido de las aeronaves como la referente a las emisiones de los motores de aeronaves se centró fundamentalmente en los preparativos de la próxima reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) que se celebrará a principios de 2004.

Por lo que respecta al ruido, una de las principales tareas consistió en elaborar textos de orientación para ayudar a los Estados a implantar el enfoque equilibrado para la gestión del ruido que la Asamblea había respaldado. Dicho enfoque consiste 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. Continuó la labor relativa a la elaboración de disposiciones para la rehomologación de aeronaves conforme a las nuevas normas en cuanto al ruido contenidas en el Anexo 16 — *Protección del medio ambiente* — Volúmen I — *Ruido de las aeronaves* — Capítulo 4.

Por lo que respecta a las emisiones de los motores, se puso énfasis en el ulterior desarrollo de la tecnología y las normas conexas de la OACI sobre emisiones, especialmente en los niveles permitidos de óxidos de nitrógeno, y en el fomento de medidas operacionales destinadas a reducir la quema de combustible y las emisiones. En estrecha cooperación con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCC), se siguió analizando la posible aplicación de medidas basadas en criterios de mercado, tales como el sistema de comercio de los derechos de emisión, las medidas voluntarias y los gravámenes relacionados con las emisiones.

En el mes de agosto se informó sobre las actividades ambientales de la OACI en la Cumbre mundial sobre desarrollo sostenible, que se celebró en Johannesburgo.



CONSUMO DE TABACO

Todos los transportistas de Australia, Nueva Zelandia, los países nórdicos y Norteamérica han implantado ya la prohibición absoluta de fumar mientras que en la gran mayoría de los vuelos realizados en Asia, África, Europa y Oriente Medio también se prohíbe el consumo de tabaco. 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 2002 ascendió a \$71,2 millones, de los cuales

\$64,6 millones (un 91%) correspondieron al programa ejecutado.

Durante el año, la Dirección de cooperación técnica (TCB) ejecutó 105 proyectos en 68 países en desarrollo y se aprobaron en total 12 proyectos nuevos y revisiones de proyectos de gran envergadura. La TCB empleó 418 expertos de 40 países para trabajar en los proyectos sobre el terreno. Se otorgaron 428 becas y los gastos de las compras para los proyectos sobre el terreno ascendieron a \$39,16 millones.

En colaboración con el Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz (DOMP) de las Naciones Unidas, la OACI concluyó un acuerdo para ejecutar un proyecto de gran envergadura destinado a garantizar la seguridad de las operaciones aéreas del DOMP en la República Democrática del Congo, así como para salvaguardar y mejorar la infraestructura aeronáutica en dicho país. Este proyecto de \$18,7 millones, el mayor que se haya firmado nunca en la región África, representa una nueva asociación de cooperación técnica que conlleva importantes operaciones aéreas en diversos Estados en desarrollo de todo el mundo. En el marco de este programa, la Dirección de cooperación técnica de la OACI proyectará y supervisará la labor de rehabilitación de 13 aeropuertos. También preparará especificaciones y

supervisará la instalación y puesta en servicio de diversas ayudas para la navegación en un país que tiene una gran carencia de este tipo de ayudas. Por último, la OACI prestará apoyo técnico para la introducción de equipo y procedimientos GNSS e impartirá instrucción a los controladores de tránsito aéreo.

La OACI respondió a una solicitud de asistencia del Gobierno provisional del Afganistán después del derrocamiento del régimen Talibán, enviando una misión a Kabul a fines de 2001 por un período de 6 meses. En colaboración con el Gobierno provisional y la Autoridad de control del espacio aéreo (ACA) de las fuerzas conjuntas, la OACI se ocupó de evaluar y planificar la rehabilitación de la estructura de aviación civil y los aeropuertos de todo el país; la labor de rehabilitación del aeropuerto internacional de Kabul comenzó inmediatamente con la financiación del Departamento de Desarrollo Internacional del Reino Unido. Las ulteriores actividades de rehabilitación en el aeropuerto internacional de Kabul continuaron en el marco de un proyecto financiado por el Banco Mundial y el Gobierno provisional. Mediante la adquisición del equipo esencial aeronáutico, de navegación y comunicaciones y de operaciones terrestres, así como el suministro de expertos internacionales, este proyecto garantizará que el aeropuerto internacional de Kabul sea seguro, fiable y eficiente para las operaciones internacionales e interiores.