

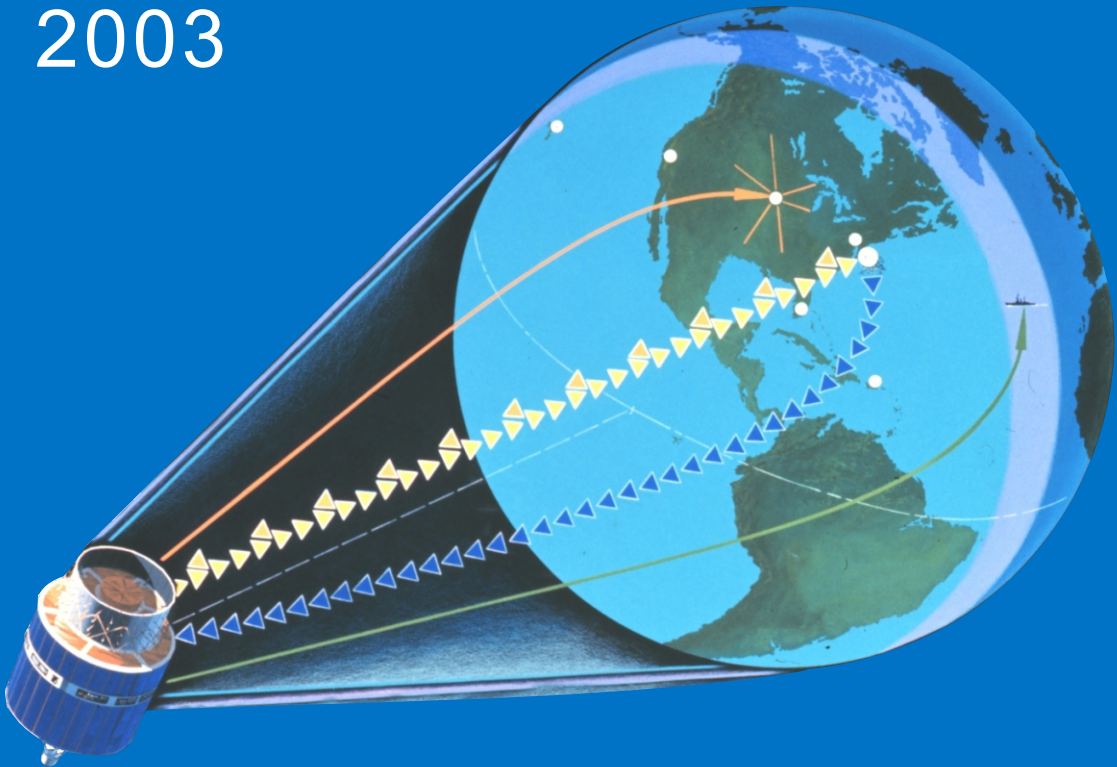
Doc 9826



Documentación para el período
de sesiones de la Asamblea de 2004

Informe anual del Consejo

2003



Organización de Aviación Civil Internacional

Doc 9826 – Informe anual del Consejo – 2003

© OACI 2004
ISSN 0251-2254
6/04, S/P1/350
Núm. de pedido 9826
Impreso en la OACI



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, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7
Teléfono: +1 (514) 954-8022; Facsímile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; Correo-e: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

Alemania. UNO-Verlag GmbH, Am Hofgarten 10, D-53113 Bonn
Teléfono: +49 (0) 2 28-9 49 0 20; Facsímile: +49 (0) 2 28-9 49 02 22; Correo-e: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Teléfono: +86 137 0177 4638; Facsímile: +86 21 5888 1629; Correo-e: glormaster@online.sh.cn

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; Correo-e: icao@idsc.net.eg

Eslovaquia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21 / 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: sccc.ventasaoaci@aena.es

Federación de Rusia. Aviaizdat, 48, Ivan 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; Correo-e: icaouernat@paris.icao.int

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 (20) 622 395; Facsímile: +254 (20) 623 028; Sitatex: NBOCAYA; Correo-e: icao@icao.unon.org

México. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. Piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsímile: +52 (55) 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Teléfono: +234 (1) 4979780; Facsímile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; Correo-e: aviation@landovercompany.com

Perú. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 575 1646; Facsímile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: mail@lima.icao.int

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: +221 839 9393; Facsímile: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Correo-e: icaodkr@icao.sn

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

Suiza. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Teléfono: +41 021 943 2673; Facsímile: +41 021 943 3605; Correo-e: mvandiermen@adeco.org

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; Correo-e: icao_apac@bangkok.icao.int

Foto de la cubierta: Administración nacional del océano y la atmósfera (NOAA), Servicio nacional de datos e información medioambiental por satélite (NESDIS), Departamento de Comercio de los Estados Unidos. Esta documentación no es objeto de protección de la propiedad intelectual.

3/04

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 2003, preparado de conformidad con el Artículo 54 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Este informe, que junto con los correspondientes a 2001 (Doc 9786) y 2002 (Doc 9814), forma parte de la documentación para la cuestión 7 del orden del día provisional del 35º período de sesiones de la Asamblea y se complementará con un breve análisis de la labor de la Organización durante el primer semestre de 2004, 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 2003, el Consejo celebró tres períodos de sesiones: el 168º, del 22 de enero al 14 de marzo, con un total de 14 sesiones, una de las cuales se celebró fuera de la fase "Consejo"; el 169º, del 16 de abril al 13 de junio, con un total de 15 sesiones, una de las cuales se celebró fuera de la fase "Consejo"; y el 170º, del 19 de septiembre al 5 de diciembre, con un total de 16 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

	Página		Página
Capítulo I. Resumen del año	1	7. Protección del medio ambiente.....	38
1. La economía mundial.....	1	8. Facilitación	38
2. Tráfico.....	2	Capítulo IV. Financiamiento colectivo.....	40
3. Finanzas.....	3	1. Consideraciones generales	40
4. Situación comercial.....	4	2. Datos financieros correspondientes a los Acuerdos de financiamiento colectivo con Dinamarca e Islandia	40
5. Reglamentación económica	5	3. Datos financieros correspondientes al arreglo de financiamiento colectivo para un sistema Atlántico septentrional de monitores de altura.....	40
6. CNS/ATM.....	7	Capítulo V. Cooperación técnica.....	42
7. Aeródromos.....	9	1. Sinopsis	42
8. Información aeronáutica	9	2. Finanzas.....	48
9. Meteorología aeronáutica	10	3. Personal	48
10. Búsqueda y salvamento	10	4. Becas otorgadas.....	48
11. Congestión.....	10	5. Equipos y subcontratos.....	51
12. Seguridad operacional.....	11	6. Programas correspondientes al PNUD y a los fondos fiduciarios	52
13. Vigilancia de la seguridad operacional	12	Clasificación por países y regiones	53
14. Factores humanos	12	Proyectos multinacionales e interregionales	62
15. Otorgamiento de licencias al personal	12	Capítulo VI. Asuntos constitucionales y jurídicos.....	67
16. Seguridad de la aviación.....	13	1. Introducción.....	67
17. Sistema de Varsovia — Convenio de Montreal (1999)	14	2. Ratificaciones, adhesiones y aceptaciones...	67
18. Asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra	14	3. Programa de trabajo del Comité Jurídico y reuniones jurídicas	67
19. Protección del medio ambiente	14	4. Solución de controversias	68
20. Medicina aeronáutica	15	5. Asistencia en el ámbito del seguro aeronáutico por riesgo de guerra	69
21. Cooperación técnica	15	6. Apoyo especial	69
La Organización.....	17	7. Prerrogativas, inmunidades y facilidades....	70
ACTIVIDADES Y ACONTECIMIENTOS EN LA OACI DURANTE 2003		8. Registro de acuerdos y arreglos	70
Capítulo II. Navegación aérea	19	9. Repertorio de leyes y reglamentos nacionales de aeronáutica	70
1. Introducción	19	Capítulo VII. Seguridad de la aviación.....	71
2. Proyectos que merecieron atención especial en 2003	19	1. Introducción.....	71
3. Reuniones	29	2. Reuniones	71
4. Normas y métodos recomendados (SARPS) internacionales y Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS).....	29	3. Mecanismo de seguridad de la aviación.....	72
Capítulo III. Transporte aéreo	34	4. Auditorías de seguridad de la aviación	72
1. Introducción	34	5. Comunicación con los Estados.....	73
2. Reuniones	34		
3. Política económica	34		
4. Pronosticación y planificación económica...	36		
5. Estadísticas	37		
6. Gestión de aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta.....	37		

	Página		Página
Capítulo VIII. Actividades regionales	74	5. Participación de los Estados y organizaciones internacionales en las reuniones más importantes de la OACI celebradas en 2003	A-15
Parte I. Oficinas regionales	74	6. Organigrama de la Secretaría de la OACI al 31 de diciembre de 2003	A-18
1. Generalidades	74	7. Distribución por nacionalidades del personal de la categoría profesional al 31 de diciembre de 2003	A-19
2. Programas de trabajo de las oficinas regionales	74	8. Distribución del personal de cooperación técnica en misión, por nacionalidad, grado y programa, 2003	A-23
3. Actividades y logros particulares de las oficinas regionales	75	9. Contratación del personal de misiones — 2003	A-24
Parte II. Comisiones regionales	79	10. Becas otorgadas durante 2003 en el marco de los programas de la OACI	A-33
1. Generalidades	79	11. Adquisición de equipo y subcontratos	A-40
2. Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)	79	12. Tablas relativas al Capítulo I	A-43
3. Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)	79	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-55
4. Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)	80	14. Frecuencia de asistencia de los Estados en reuniones de las oficinas regionales de la OACI y temas tratados	A-58
Capítulo IX. Relaciones con otras organizaciones internacionales	81	15. Actividades específicas de las oficinas regionales en los campos de navegación aérea, transporte aéreo, seguridad de la aviación y cooperación técnica	A-66
1. Naciones Unidas	81	16. Actividades específicas que han de llevar adelante las oficinas regionales en los campos de navegación aérea, transporte aéreo, seguridad de la aviación y cooperación técnica	A-77
2. Órganos mixtos	82	17. Reseña de las medidas adoptadas hasta el 31 de diciembre de 2003 sobre las resoluciones del 33º período de sesiones de la Asamblea y del 34º período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea. ...	A-82
3. Organismos especializados	82		
4. Otras organizaciones internacionales	84		
Capítulo X. La Organización	86		
1. La Asamblea, el Consejo y sus órganos subordinados	86		
2. Estructura de la Organización	89		
3. Personal	89		
4. Curso de familiarización	89		
5. Relaciones exteriores e información	90		
6. Tecnología de la información y las comunicaciones (TIC)	90		
7. Servicios de idiomas y publicaciones	91		
8. Sitio Web de la OACI, biblioteca y archivo	92		
9. Registro, distribución y venta	92		
10. Finanzas	93		
11. Supervisión y examen administrativo	93		
Apéndices			
1. Instrumentos de derecho aeronáutico internacional — Ratificaciones y adhesiones durante 2003	A-1		
2. Anexos al Convenio	A-5		
3. El Consejo, sus Comités y la Comisión de Aeronavegación	A-10		
4. Reuniones celebradas en 2003	A-13		

Glosario

- AAMAC.** Administraciones de aviación civil de África y Madagascar
ACAS. Sistema anticollisión de a bordo
ACC. Centro de control de área
ACCC. Comisión Australiana de la Competencia y del Consumidor
ACI. Consejo Internacional de Aeropuertos
ACP. Grupo de expertos sobre comunicaciones aeronáuticas
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
AEC. Asociación de Estados del Caribe
AECI. Agencia Española de Cooperación Internacional
AEE. Agencia Espacial Europea
AENA. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
AEROCOM. Comunicaciones aeronáuticas
AEROMET. Meteorología aeronáutica
AFDD. Base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías
AFL. África-Océano Índico
AFIS. Servicio de información de vuelo de aeródromo
AFISNET. Red de África central y occidental
AFRAA. Asociación de líneas aéreas africanas
AGA. Aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres
AGCS. Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios
AIC. Circular de información aeronáutica
AIG. Investigación y prevención de accidentes
AIP. Publicación de información aeronáutica
AIRAC. Reglamentación y control de la información aeronáutica
AIRP. Grupo de expertos sobre aeronavegabilidad
AIS. Servicio de información aeronáutica
AIS/MAP. Información y cartas aeronáuticas
AISMAPSG. Grupo de estudio sobre información y cartas aeronáuticas
AJAB. Junta asesora mixta de apelación
ALAR. Reducción de los accidentes en la aproximación y el aterrizaje
ALPA. Air Line Pilots' Association
AMBEX. Intercambio de boletines meteorológicos AFI
AMCP. Grupo de expertos sobre comunicaciones móviles aeronáuticas
AMDAR. Retransmisión automática de datos meteorológicos procedentes de aeronaves
AMHS. Sistema de tratamiento de mensajes ATS
AML. Licencias de mantenimiento de aeronaves
AMOSSG. Grupo de estudio sobre sistemas de observación meteorológica para aeródromos
AMS. Servicio móvil aeronáutico
AMSS. Servicio móvil aeronáutico por satélite
ANC. Comisión de Aeronavegación
ANP. Plan de navegación aérea
ANSEP. Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea
AOC. Control de las operaciones aeronáuticas
AOSCF. Fondo para los gastos de los servicios administrativos y operacionales
AOT. Airports of Thailand Public Company Limited
APANPIRG. Grupo regional Asia/Pacífico de planificación y ejecución de la navegación aérea
APH. Grupo de trabajo sobre cuestiones sanitarias relativas a los pasajeros aéreos
APHMWG. Grupo de trabajo multidisciplinario de la Secretaría sobre la salud de los pasajeros aéreos
APIRG. Grupo regional AFI de planificación y ejecución
APT. Telecomunidad de Asia y el Pacífico
APV. Procedimiento de aproximación con guía vertical
ARINC. Aeronautical Radio, Incorporated
ARTCC. Centro de control de tránsito en rutas aéreas
ASA. Grupo de auditoría de la seguridad de la aviación
ASAS. Sistema de a bordo de asistencia a la separación
ASD. División de seguridad aeronáutica (Filipinas)
ASEAN. Asociación de Naciones del Sudeste Asiático
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 en seguridad de la aviación
ASTP. Conjunto de material didáctico sobre seguridad de la aviación
ATA. Acuerdo de transporte aéreo
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
ATFM. Gestión de la afluencia del tránsito aéreo
ATLAS. Sistema automatizado de biblioteca
ATM. Gestión del tránsito aéreo
ATN. Red de telecomunicaciones aeronáuticas
ATNP. Grupo de expertos sobre la red de telecomunicaciones aeronáuticas
ATO. Oficina de transporte aéreo
ATPL. Licencia de piloto de transporte de línea aérea-avión
ATS. Servicios de tránsito aéreo

- AUPISG.** Grupo de estudio sobre el uso aeronáutico de la Internet pública
- AVSEC.** Seguridad de la aviación
- AVSSSG.** Grupo de estudio sobre conmutación y señalización vocal ATS
- BAsD.** Banco Asiático de Desarrollo
- BEI.** Banco Europeo de Inversiones
- BUFR.** Forma binaria universal de representación de datos meteorológicos
- CAA.** Administración de aviación civil
- CAAC.** Comisión Árabe de Aviación Civil
- CAAG.** Grupo de acción CFIT/ALAR
- CAAS.** Administración de aviación civil de Singapur
- 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
- CAMP.** Plan maestro de aviación civil
- CAO.** Comunidad del África Oriental
- CAPS.** Servicio de compras de aviación civil
- CAR.** Caribe
- CAST.** Equipo de seguridad aeronáutica comercial
- CATC.** Centro de instrucción en aviación civil
- CCI.** Cámara de Comercio Internacional
- CCS.** Consejo del Comercio de Servicios
- CE.** Comunidad Europea; Comisión Europea
- CEAC.** Conferencia Europea de Aviación Civil
- CEDEAO.** Comunidad Económica de los Estados de África Occidental
- CEI.** Comunidad de Estados Independientes
- CESPAP.** Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico
- CFIT.** Impacto contra el suelo sin pérdida de control
- CFR.** Accidentes, incendios y salvamento
- CGWI.** Grupo de estudio del Consejo sobre seguro aeronáutico por riesgo de guerra
- CLAC.** Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
- CMCC.** Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático
- CMDN.** Conjunto de material didáctico normalizado
- 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.** Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad
- COSPAS.** Sistema espacial para la búsqueda de naves en peligro
- CPDLC.** Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto
- CPL.** Licencia de piloto comercial
- CRAME.** Plan para itinerario de contingencia Asia/Oriente Medio/Europa
- CSCE.** Conferencia sobre la Seguridad y la Cooperación en Europa
- CTIE.** Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos
- CTS.** Consejo del Comercio de Servicios
- DAGMAR.** Base de datos sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos
- DAGWOOD.** Base de datos oficial sobre mercancías peligrosas orientada a la Web
- DALAT.** División de Administración y Logística de Actividades sobre el Terreno
- DCA.** Departamento de aviación civil
- DECEA.** Departamento de espacio aéreo y control
- DGAC.** Dirección General de Aviación Civil
- DGCA.** Dirección 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
- DVLM.** Documentos de viaje de lectura mecánica
- EAA.** Espacio abierto de aviación
- EAC.** Cooperación de África Oriental
- EAO.** Oficina de evaluación de programas, auditoría y examen administrativo
- EASA.** Agencia Europea de Seguridad Aérea
- ECCAIRS.** Centro europeo de coordinación de sistemas de informes de incidentes de aviación
- EDEN.** Red de documentos y solicitudes electrónicos
- EGNOS.** Servicio europeo de complemento geoestacionario de navegación
- ELT.** Transmisor de localización de emergencia
- EMAC.** Oficina de coordinación para la gestión del tránsito aéreo Europa-Oriente Medio
- 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
- eSHOP.** Tienda electrónica
- EUMETSAT.** Organización europea para la explotación de satélites meteorológicos
- EUR.** Europa
- EUROCAE.** Organización europea para el equipamiento de la aviación civil
- EUROCONTROL.** Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea
- FAA.** Administración Federal de Aviación
- FAI.** Federación Aeronáutica Internacional
- FAL.** Facilitación
- FANS.** Sistemas de navegación aérea del futuro
- FCLTP.** Grupo de expertos sobre licencias e instrucción de las tripulaciones de vuelo
- FF.** Fondos fiduciarios
- FIR.** Región de información de vuelo

- FIS.** Servicios de información de vuelo
FOAMRSG. Grupo de estudio sobre operaciones de vuelo y reglamentos modelo de aeronavegabilidad
FSF. Fundación para la seguridad de vuelo
GALA. Premio mundial al liderazgo aeronáutico
GASP. Plan global para la seguridad aeronáutica
GASP. Grupo de Acción para la Seguridad Postal
GBAS. Sistema de aumentación basado en tierra
GCAA. Administración general de aviación civil
GEOSAR. Satélites geoestacionarios
GEPNA. Grupo Europeo de Planificación de la Navegación Aérea
GIS. Sistema de información geográfica
GJU. Empresa Conjunta Galileo
“Globaltime”. Plan mundial de seguro aeronáutico por riesgo de guerra
GLONASS. Sistema mundial de navegación por satélite
GNSS. Sistema mundial de navegación por satélite
GNSSP. Grupo de expertos sobre el 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
HCAA. Administración de aviación civil helénica
HFDL. Enlace de datos de alta frecuencia
HLCM. Comité de Alto Nivel sobre Gestión
HLCP. Comité de Alto Nivel sobre Programas
HTRSG. Grupo de estudio sobre helicópteros y rotores basculantes
IAASM. Academia Internacional de Medicina Aeronáutica y Espacial
IAC. Comité interestatal de aviación; Instituto de Aviación Civil
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
IAVWOPSG. Grupo de operaciones para vigilancia de volcanes en las aerovías internacionales
IBAC. Consejo internacional de aviación de negocios
IBIS. Sistema de notificación de la OACI de los choques con aves
IFALPA. Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea
IFATCA. Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo
IFFAS. Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica
IFHA. Federación internacional de asociaciones de helicópteros
IFR. Reglas de vuelo por instrumentos
IMC. Condiciones meteorológicas de vuelo 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 de los libros
ISCS. Sistema internacional de comunicaciones por satélite
ISDB. Base de datos estadísticos integrada
ISO. Organización Internacional de Normalización
ISSN. Número internacional normalizado de publicaciones en serie
ITHO. Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental
ITMP. Plan maestro de tecnología de la información
IWG. Grupo de trabajo entre periodos de sesiones
JAA. Autoridades Conjuntas de Aviación
JJE. Junta de los jefes ejecutivos del sistema de las Naciones Unidas para la coordinación
LAM. Latinoamérica
LAN. Red de área local
LEA. Liga de los Estados Árabes
LEB. Dirección de asuntos jurídicos
LEOSAR. Constelación de satélites en órbita terrestre a baja altitud
LNAV. Navegación lateral
LOSA. Auditoría de la seguridad de las operaciones de ruta
LPB. Subdirección de idiomas y publicaciones
MALIAT. Acuerdo multilateral sobre la liberalización del transporte aéreo internacional
MANPADS. Sistemas portátiles de defensa antiaérea
MASA. Modelos de acuerdos de servicios aéreos
MET. Meteorología
METAR. Informe meteorológico aeronáutico ordinario (en clave meteorológica aeronáutica)
METLINKSG. Grupo de estudio sobre información meteorológica por enlace de datos
MEU. Dependencia de ingeniería móvil
MID. Oriente Medio
MIDANPIRG. Grupo regional MID de planificación y ejecución de la navegación aérea
MLS. Sistema de aterrizaje por microondas
MOCAT. Ministerio de Aviación Civil y Turismo
MONUC. Mission de l’Organisation des Nations Unies en République démocratique du Congo
MSA. Acuerdo de servicios administrativos
MSG-1. Primer vehículo espacial METEOSAT de segunda generación
NA. Asia septentrional
NAM. Norteamérica
NARAST. Equipo regional Asia septentrional de seguridad aeronáutica
NAT SPG. Grupo sobre planeamiento de sistemas Atlántico septentrional
NDB. Radiofaro no direccional
NDIA. Nuevo Aeropuerto internacional de Doha
NEPAD. Nueva alianza para el desarrollo de África
NGSS. Sistemas de satélites de nueva generación
NLA. Nuevos aviones de grandes dimensiones
NOTAM. Aviso a los aviadores
NPA. Aproximación que no es de precisión

- NSP.** Grupo de expertos sobre sistemas de navegación
- NTSB.** Junta nacional de seguridad del transporte
- NUICAF.** Instituto de ciencias aeronáuticas y actividades materiales
- OCP.** Grupo de expertos sobre franqueamiento de obstáculos
- OCR.** Reconocimiento óptico de caracteres
- OEA.** Organización de los Estados Americanos
- OFOD.** Origen y destino por vuelo
- 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
- OMS.** Organización Mundial de la Salud
- OMT.** Organización Mundial del Turismo
- ONUDD.** Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito
- OPLINKP.** Grupo de expertos sobre enlaces de datos operacionales
- OPMET.** Información meteorológica relativa a las operaciones
- OPS/AIR.** Operaciones/aeronavegabilidad
- OPSP.** Grupo de expertos sobre operaciones
- ORAT.** Preparación operacional y transferencia del aeropuerto
- OSACT.** Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico
- OSE.** Órgano Subsidiario de Ejecución
- OTAN.** Organización del Tratado del Atlántico Norte
- PAC.** Pacífico
- 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
- PCA.** Presidencia de aviación civil (Arabia Saudita)
- 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
- PNUMA.** Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente
- PPDG.** Grupo de redacción sobre despacho de pasajeros
- PREPCOM.** Comité preparatorio
- RAE.** Región Administrativa Especial
- RASMAG.** Grupo regional de vigilancia del espacio aéreo y la seguridad operacional
- RCP.** Performance de comunicación requerida
- RDS.** Registro, distribución y venta
- REDDIG.** Red digital Sudamérica
- REGIS.** Sistema de información de registro
- RFF.** Salvamento y extinción de incendios
- RLA.** Reglamentación latinoamericana
- RNAV.** Navegación de área
- RNP.** Performance de navegación requerida
- RSP.** Performance de vigilancia requerida
- RTCA.** Comisión radiotécnica aeronáutica
- RTSP.** Performance del sistema total requerida
- RVSM.** Separación vertical mínima reducida
- SA.** Asia meridional
- SA.** Disponibilidad selectiva
- SADC.** Comunidad de Desarrollo del África Meridional
- SADIS.** Sistema de distribución por satélite de información relativa a la navegación aérea
- SAE.** Sociedad de Ingenieros Automotrices
- SAFA.** Evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras
- SAM.** Sudamérica
- SAR.** Búsqueda y salvamento
- SARM.** Manual de referencia sobre auditoría de la seguridad
- SARPS.** Normas y métodos recomendados
- SARSAT.** Localización por satélite para búsqueda y salvamento
- SATCC.** Comisión de Transportes y Comunicaciones para el África Meridional
- 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 (México)
- SEA.** Asia sudoriental
- SGWI.** Grupo especial sobre seguro aeronáutico por riesgo de guerra
- SGWI-RG.** Grupo de examen del Grupo especial sobre seguro aeronáutico por riesgo de guerra
- SIDA.** Síndrome de Inmunodeficiencia Adquirida
- 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
- SMAS.** Servicio móvil aeronáutico por satélite
- SPPD.** Servicios de apoyo a la formulación de políticas y programas
- SRAS.** Síndrome Respiratorio Agudo Severo
- SRC.** Sistemas de reserva por computadora
- STS.** Apoyo a servicios técnicos a nivel de proyecto
- TAF.** Pronóstico de aeródromo
- TC.** Comité Técnico (ISO)
- TCAC.** Centro de avisos de ciclones tropicales
- TCB.** Dirección de cooperación técnica

- TCP.** Programa de cooperación técnica
TEM. Gestión de amenazas y errores
TI. Tecnología de la información
TIC. Tecnología de la información y las comunicaciones
TRD. Terminología, referencias y documentación
UACC. Centro de control de área 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
UNESCO. Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
UNGIWG. Grupo de trabajo de las Naciones Unidas sobre información geográfica
UNMIK. Misión de Administración Provisional de las Naciones Unidas en Kosovo
UPU. Unión Postal Universal
UROAM. Dispositivo de interconexión de redes
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
VDL. Enlace digital en VHF
VHF. Muy alta frecuencia
VIH. Virus de la Inmunodeficiencia Humana
VNAV. Navegación vertical
VOR. Radiofaro omnidireccional VHF
VPN. Red privada virtual
VSAT. Terminal de abertura muy pequeña
WAAS. Sistema de aumentación de área amplia
WACAF. Oficina África occidental y central (Dakar)
WAF. Foro mundial de jefes ejecutivos de aviación civil
WAFIC. Centro mundial de pronósticos de área
WAFS. Sistema mundial de pronósticos de área
WAFSOPSG. Grupo de operaciones del 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
-

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 2003. En las tablas del Apéndice 12 se dan las estadísticas detalladas relativas a los datos presentados en este capítulo.

1. LA ECONOMÍA MUNDIAL

En 2003, tras la incidencia negativa de la crisis del Iraq y el brote del Síndrome Respiratorio Agudo Severo (SRAS) durante el primer semestre del año, la economía mundial comenzó a dar muestras de una nueva recuperación. El producto interior bruto (PIB) mundial se incrementó en aproximadamente un 3,9% en términos reales, valor superior, casi en un punto porcentual, al registrado el año anterior (Figura 1). En los países industrializados, el PIB aumentó un 2,1%, cifra que representa un nivel algo superior al alcanzado en 2002. La economía norteamericana aumentó en un 3,0%, valor superior, en más de medio punto porcentual, al registrado el año anterior,

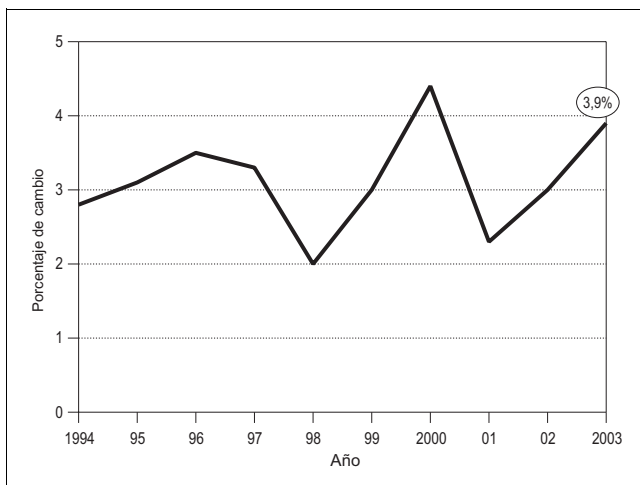


Figura 1. Evolución del PIB mundial (precios constantes)
cambios de año en año, 1994 — 2003

ya que los efectos negativos de las incertidumbres geopolíticas durante la primera mitad del año se vieron compensados por las políticas de apoyo monetario y fiscal. El crecimiento del PIB en los países en desarrollo se consolidó en un 6,1%, valor muy superior a la media mundial, pero con variaciones regionales significativas.

África logró un aumento del PIB del 4,1%, habiendo registrado cierta mejora respecto al nivel alcanzado el año anterior. La economía global de la región Asia/Pacífico, que tiene la mayor participación en la economía mundial, creció en un 5,9% en 2003. Los países en desarrollo de la región Asia/Pacífico contribuyeron en gran medida a este aumento, ya que su PIB medio creció en un 7,8%. El PIB de China mostró un extraordinario crecimiento, situándose en un 9,1%, mientras que las nuevas economías industrializadas de Asia registraron un crecimiento del PIB del 3,0%, valor muy inferior al conseguido el año anterior, debido principalmente a una menor demanda nacional y a un crecimiento más lento de las exportaciones. El PIB del Japón registró un aumento del 2,7%, mientras que las economías de Australia y Nueva Zelanda experimentaron un crecimiento del 3,0% y el 3,5%, respectivamente.

La región Europa logró un crecimiento medio del PIB del 1,2%; la zona del Euro alcanzó un crecimiento del 0,4%, nivel inferior a la media regional y a la de otros países industrializados. Las economías de los países de Europa central y oriental crecieron un 4,5%, mientras que los países de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) experimentaron un crecimiento medio del PIB del 7,6%, nivel superior en aproximadamente 2,5 puntos porcentuales al registrado el año anterior.

La región Latinoamérica y el Caribe se recuperó tras la desaceleración y el crecimiento negativo registrados los años anteriores. La economía global de la región experimentó un aumento del 1,7% en 2003. Los principales factores en los que se basa esta recuperación son el crecimiento gradual de las exportaciones y un aumento de la demanda nacional.

La economía de la región Oriente Medio creció en un 5,4%, debido principalmente a un aumento de la producción del petróleo y, en cierta medida, a las menores inquietudes geopolíticas tras la crisis del Iraq.

Se estima que el volumen mundial del comercio de bienes y servicios creció aproximadamente en un 4,5% en 2003.

Se estima que el turismo internacional disminuyó en 1,2% en 2003. La Organización Mundial del Turismo (OMT) calcula que casi 694 millones de turistas viajaron a países del extranjero en 2003 (8,5 millones menos que en el año anterior) (Figura 2).

2. TRÁFICO

Servicios regulares

En 2003, las líneas aéreas de los 188 Estados contratantes de la OACI transportaron en sus servicios regulares un total de aproximadamente 1 657 millones de pasajeros y unos 35 millones de toneladas de carga. Durante el primer semestre del año, el crecimiento del tráfico se vio negativamente afectado por los sucesos de Oriente Medio y en particular por el brote de SRAS, que incidió de forma significativa en el tráfico de pasajeros hacia, desde y dentro de las zonas afectadas. Según las cifras mensuales notificadas, el tráfico de pasajeros llegó a su cota más baja en el mes de mayo, después de lo cual se inició una firme recuperación. Los datos correspondientes a todo el año indican que, en 2003, el total general de toneladas-kilómetros de pasajeros, carga y correo experimentó un aumento de un 2% con respecto a 2002¹, y que el total

internacional de toneladas-kilómetros registró pocos cambios (Tablas 1 y 2). En la Figura 3 se muestra la tendencia de 1994 a 2003.

En 2003, la capacidad total experimentó un cambio ligeramente diferente del registrado en el tráfico (Figura 4). Por ello, aunque el coeficiente medio de ocupación-pasajeros en todos los servicios regulares (interiores más internacionales) se mantuvo en un 71%, el coeficiente de ocupación-peso disminuyó a un 60% (Tabla 3).

A escala regional, las líneas aéreas de Norteamérica transportaron aproximadamente el 34% del volumen total de tráfico (pasajeros, carga y correo). Las líneas aéreas de Asia/Pacífico y las europeas transportaron cada una el 28%, las latinoamericanas/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 2003 aproximadamente el 47% del volumen total del tráfico regular de pasajeros, carga y correo, correspondió a las líneas aéreas de los Estados Unidos, Alemania, el Reino Unido y el Japón (un 32%, 5%, 5% y 5%, respectivamente). En los servicios internacionales, un 36% de todo el tráfico lo transportaron las líneas aéreas de los Estados Unidos, Alemania, el Reino Unido y el Japón (cerca del 16%, 8%, 7% y 5%, respectivamente).

Tráfico comercial no regular

Se estima que el total de pasajeros-kilómetros efectuados en vuelos internacionales no regulares en 2003 se redujo en un 5% en comparación con 2002, habiéndose mantenido en un 12% la proporción del tráfico no regular del total del tráfico internacional de pasajeros (Figura 5 y Tabla 7). El tráfico interior de pasajeros en vuelos no regulares representa 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 2003, los 25 aeropuertos más grandes del mundo atendieron unos 1 026 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.

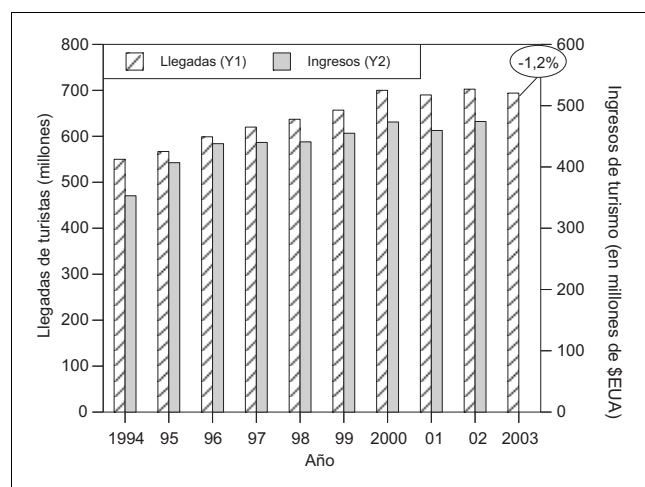


Figura 2. Ingresos y llegadas del turismo internacional
dólares estadounidenses, 1994 — 2003

1. Véase la nota al pie de la Tabla 1 del Apéndice 12.

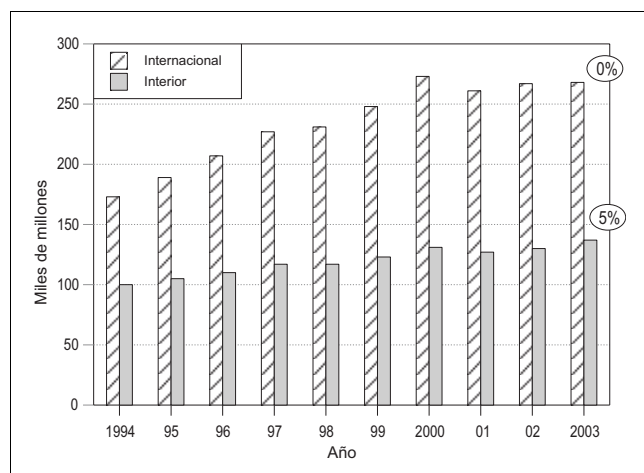


Figura 3. Tráfico regular
toneladas-kilómetros efectuadas, 1994 — 2003

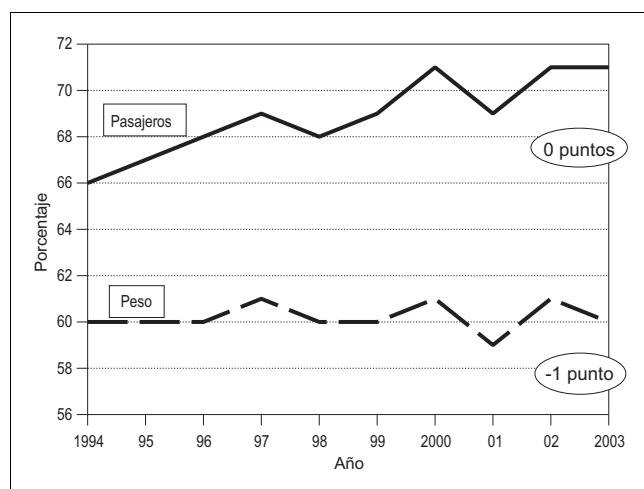


Figura 4. Tráfico regular
coeficientes de ocupación, 1994 — 2003

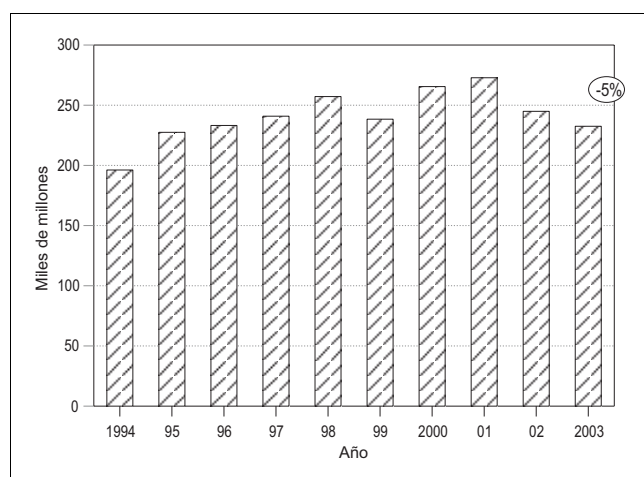


Figura 5. Tráfico internacional no regular
pasajeros-kilómetros efectuados, 1994 — 2003

3. FINANZAS

Líneas aéreas

Los datos preliminares correspondientes a 2003 indican que las líneas aéreas regulares de todo el mundo, consideradas en conjunto, registraron pérdidas de explotación por tercer año consecutivo, después de 8 años seguidos de beneficios (incluido 1993) (Tabla 9 y Figura 6).

Se calcula que en 2003 los ingresos de explotación de las líneas aéreas regulares de los Estados contratantes de la OACI fueron de \$312 900 millones² y los gastos de explotación de esas mismas líneas aéreas han sido de \$315 700 millones, lo cual representa unas pérdidas de explotación del 0,9% de los ingresos de explotación. Esto se produce después de unas pérdidas de explotación del 1,6% en 2002.

Los ingresos de explotación por tonelada-kilómetro aumentaron de 72,1 centavos en 2002 a unos 72,9 centavos en 2003, en tanto que los gastos de explotación por tonelada-kilómetro aumentaron de 73,3 centavos a unos 73,6 centavos.

Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea experimentaron un año difícil por lo que respecta a su situación financiera. Debido a diversos factores desfavorables (siendo el más importante el brote de SRAS), el volumen de tráfico aéreo siguió siendo inferior al registrado en 2000. Las entidades que se ocupan de la gestión de los aeropuertos y servicios de navegación aérea de Asia sufrieron más que en otras partes del mundo. Varios aeropuertos de Asia redujeron temporalmente sus derechos aeroportuarios para apoyar a la industria de las líneas aéreas en la grave crisis que atravesaba la región. Debido fundamentalmente a la mayor proporción de gastos fijos y a los limitados ingresos procedentes de actividades no aeronáuticas, la situación financiera de los proveedores de servicios de navegación aérea fue más difícil que la de los aeropuertos durante 2003. En Norteamérica y Europa, aumentó la presión por parte de los transportistas de bajo costo para que se redujeran los derechos aeroportuarios.

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

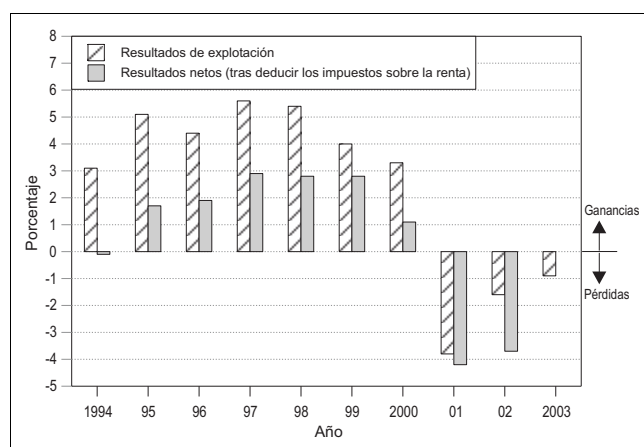


Figura 6. Líneas aéreas regulares
resultados de explotación y netos, 1994 — 2003

4. SITUACIÓN COMERCIAL

Transportistas

Se estima, tomando como base los horarios publicados en las guías multilaterales de las líneas aéreas, que a fines de 2003 había en todo el mundo, aproximadamente 806 transportistas que prestaban servicios regulares de pasajeros internacionales e interiores (incluyendo 80 transportistas aéreos que prestan servicios regulares, tanto de pasajeros como exclusivamente de carga) y que unos 84 prestaban tan sólo servicios regulares exclusivamente de carga. Aproximadamente 890 transportistas aéreos realizaron operaciones en 2003, cifra próxima a la registrada en 2002 (896).

En 2003 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 35 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.

Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Disminuyó la tendencia hacia la comercialización y privatización de los aeropuertos y servicios de navegación aérea. En comparación con los aeropuertos, todavía es limitada la participación del sector privado en el suministro de servicios de navegación aérea.

Aeronaves encargadas

Entre 1994 y 2003, el número de aeronaves de transporte comercial en servicio aumentó en un 34%, de 16 070 a 21 561 (excluyendo las aeronaves con una masa máxima de despegue inferior a 9 000 kg). Durante ese mismo período, las aeronaves de turbo-reacción comprendidas en dichas cifras totales aumentaron en un 33%, de 13 033 a 17 355 (Figura 7 y Tabla 10).

En 2003 se encargaron 861 aeronaves de reacción (en comparación con 497 en 2002) y se entregaron 917 (en comparación con 999 en 2002). A fines de 2003, el número de aeronaves encargadas y pendientes de entrega era de 3 272, en comparación con 3 407 a fines de 2002.

El compromiso financiero que representan los pedidos de aeronaves de reacción hechos con los principales fabricantes de aeronaves en 2003 se calcula en aproximadamente \$60 000 millones.

En 2003 se registraron 66 pedidos de aeronaves de turbohélice y 54 entregas del mismo tipo de aeronaves.

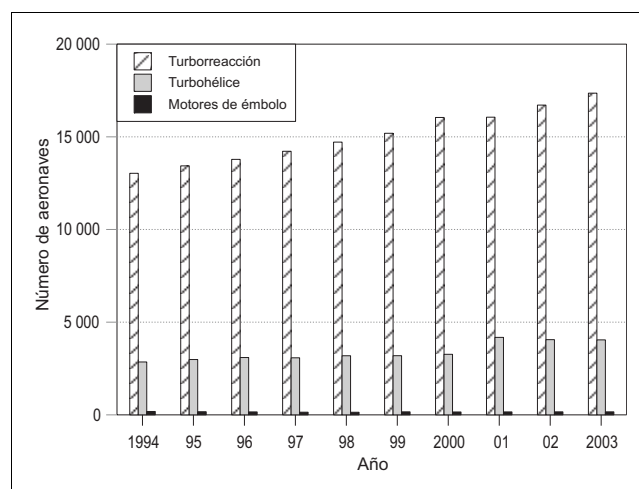


Figura 7. Flota total del transporte aéreo comercial
1994 — 2003

Principales transacciones por tipo de aeronave, 2003

Aeronaves	Encargadas	Entregadas	Pendientes de entrega
Embraer RJ	216	97	433
Boeing 737	182	166	831
Canadair RJ	124	224	271
Airbus 320	104	117	432
Airbus 319	43	76	361

5. REGLAMENTACIÓN ECONÓMICA

Del 24 al 28 de marzo se celebró en la Sede la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo, cuyo tema fue “Retos y oportunidades de la liberalización”. La Conferencia adoptó recomendaciones específicas sobre la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos y sobre la futura función de la OACI en la reglamentación económica, así como su relación con la Organización Mundial del Comercio (OMC). Entre los resultados figura también una Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional, cláusulas modelo para uso optativo en los acuerdos de servicios aéreos y otros textos de orientación sobre políticas, así como conclusiones sobre todas las cuestiones del orden del día. Entre los resultados, un gran número de medidas propuestas iba destinado a los Estados y las medidas de seguimiento iban dirigidas a la OACI. Los resultados de la Conferencia respondieron de forma exhaustiva al objetivo del Consejo de establecer un marco mundial para la liberalización del transporte aéreo internacional.

Según los informes, durante el año 64 Estados concluyeron o enmendaron un total de 66 acuerdos bilaterales de servicios aéreos, incluyendo dos acuerdos de “cielos abiertos” entre Chile y el Uruguay en el mes de febrero, y entre Albania y los Estados Unidos en el mes de septiembre. Continuando una tendencia, más del 70% de estos acuerdos y enmiendas incorporaban alguna forma de liberalización de los arreglos de reglamentación. Para diciembre de 2003, se habían concluido 89 acuerdos de “cielos abiertos” (14 en los 3 últimos años) entre 74 Estados. El 60% de los acuerdos comprendía países en desarrollo.

La tendencia a la liberalización del transporte aéreo se mantuvo también a escala regional, en respuesta al mayor ambiente competitivo y a los nuevos retos de la liberalización. 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 el mes de diciembre, se habían concertado como mínimo 11 arreglos de este tipo, y se estaban tramitando otros varios posibles arreglos. Durante el año se produjeron 5 acontecimientos regionales que cabe destacar: el Acuerdo de Servicios Aéreos de las Islas del Pacífico (PIASA) fue respaldado oficialmente por los ministros del Foro de las Islas del Pacífico en el mes de julio, y lo firmaron 4 de los 16 Estados miembros en el mes de agosto. El PIASA entrará en vigor cuando lo hayan ratificado 6 miembros, e irá creando progresivamente un mercado único de aviación en la subregión; en el mes de septiembre, Tonga depositó su instrumento de

adhesión para pasar a ser parte en el Acuerdo multilateral sobre la liberalización del transporte aéreo internacional (MALIAT), conocido como “acuerdo de cielos abiertos Kona”, que ya había sido firmado por 7 Estados; en el mes de diciembre, Camboya, Myanmar, la República Democrática Popular Lao y Viet Nam firmaron un Acuerdo multilateral sobre servicios aéreos, que formaliza un arreglo de liberalización para los 4 Estados acordado anteriormente en 1998; la Asociación de Estados del Caribe (AEC) concluyó, en el mes de julio, un proyecto de Acuerdo de transporte aéreo (ATA) para crear una zona común de aviación AEC, que se firmará en el transcurso de 2004; en la Unión Europea (UE) se registraron varios acontecimientos significativos por lo que respecta a las negociaciones de acuerdos de servicios aéreos, la aplicación de las leyes de la UE en materia de competencia, la revisión del “tercer paquete”, y la competencia desleal por parte de líneas aéreas subvencionadas, teniendo todos ellos repercusiones a escala mundial.

Se creó una nueva dinámica de negociación por lo que respecta a los acuerdos de servicios aéreos concertados por terceros con Estados miembros de la UE, a raíz de las sentencias emitidas por el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea en noviembre de 2002, que falló en contra de ciertas disposiciones de algunos acuerdos “de cielos abiertos” concertados por miembros de la UE con los Estados Unidos. En el mes de junio, el Consejo de la Unión Europea concedió a la Comisión Europea el mandato de negociar acuerdos de servicios aéreos con los Estados Unidos en nombre de todos los Estados miembros, para la creación de un espacio abierto de aviación (EAA) entre ambos territorios, así como para negociar con terceros países la sustitución de determinadas disposiciones específicas de los acuerdos vigentes. El Consejo de la Unión Europea también alcanzó un acuerdo acerca de un enfoque general para un proyecto de Reglamento sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios aéreos entre Estados miembros y terceros países. En el mes de septiembre, el Parlamento Europeo propuso que el orden de precedencia de los países en tales negociaciones (en una primera etapa, la Comisión Europea negociaría con los Estados Unidos y posteriormente con terceros países que desearan igualmente liberalizar el mercado o que ya lo hubieran liberalizado) y la reducción de las diligencias de los Estados miembros se incluyeran en un proyecto de Reglamento. En el mes de octubre, la Comisión Europea inició negociaciones con los Estados Unidos, y el Consejo de la Unión Europea llegó a un acuerdo político sobre los textos de un proyecto de Reglamento, en el que se abordan las inquietudes del Parlamento. Por lo que respecta a las novedades registradas en la UE, en el mes de febrero la Comisión Europea propuso extender su jurisdicción relativa a las leyes en materia de

competencia a los acuerdos concertados entre la UE y las líneas aéreas de terceros países. En el mes de marzo, la Comisión Europea inició un proceso de consultas acerca de la revisión de los Reglamentos que constituyen el “tercer paquete” para la liberalización del transporte aéreo dentro de la UE. En el mes de octubre, el Consejo de la Unión Europea acordó tomar medidas contra la competencia desleal procedente de líneas aéreas subvencionadas de terceros países. Los reglamentos que se proponen permitirían que la Comisión Europea impusiera derechos a las líneas aéreas que se beneficiaran de tales subvenciones, incluidas las ventajas no comerciales.

A nivel multilateral, el Consejo del Comercio de Servicios (CCS) de la OMC decidió concluir el primer examen del Anexo sobre los Servicios de Transporte Aéreo del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS), que se inició en 2000, así como cualquier otro debate sobre su ampliación. A raíz de este examen, el Anexo permanecerá sin cambios y seguirá abarcando tres de los denominados derechos comerciales, a saber: reparación y mantenimiento de aeronaves, venta y comercialización del transporte aéreo, y servicios del sistema de reserva por computadora (SRC). En virtud del párrafo 5 del Anexo, en el que se exige que se realice un examen como mínimo cada cinco años, el CCS decidió asimismo que el segundo examen comenzaría en la última reunión ordinaria del CCS, en diciembre de 2005.

A nivel nacional, varios Estados iniciaron un proceso de revisión de sus políticas de transporte aéreo, en vista de la tendencia mundial a una mayor liberalización. Algunas de estas políticas tienen por objeto liberalizar los servicios de transporte aéreo, en su totalidad o en parte, sobre una base unilateral, sin exigir a cambio derechos comparables de los socios bilaterales. Por ejemplo, en el mes de agosto China anunció una política “de cielos abiertos” para los servicios con origen y destino en la provincia de Hainan sobre una base unilateral, lo que permitiría que las líneas aéreas extranjeras operaran un número ilimitado de servicios de pasajeros y carga hacia la provincia. En el mes de octubre, la India anunció una política unilateral “de cielos abiertos” para las líneas aéreas designadas de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), que les permite operar vuelos diarios hacia los cuatro principales aeropuertos del país, así como 18 destinos turísticos. La India hizo también extensiva su política “de cielos abiertos” a la estación invernal, permitiendo un mayor acceso por parte de todos los transportistas extranjeros, en determinadas condiciones.

Las alianzas de líneas aéreas, especialmente las relacionadas con los principales transportistas, siguieron atrayendo la atención de las autoridades normativas. Un

hecho significativo fue la propuesta de crear un grupo transfronterizo de líneas aéreas europeas entre Air France y KLM, bajo una única sociedad de control, que se espera integre a los transportistas pertenecientes a la alianza Wings en el grupo SkyTeam. Entretanto, la Comisión Europea aprobó 2 acuerdos de alianza de British Airways con SN Brussels Airlines e Iberia. En los Estados Unidos, el Departamento de Transporte (DOT) aprobó y otorgó inmunidad antimonopolio a un acuerdo de alianza entre United Airlines y Asiana Airlines, y autorizó un acuerdo de compartición de códigos entre American Airlines y British Airways, excepto para las rutas entre Londres y los Estados Unidos. El DOT autorizó también condicionalmente un amplio acuerdo de compartición de códigos entre Continental Airlines, Delta Airlines y Northwest Airlines. En la región del Pacífico, tanto la Comisión Australiana de la Competencia y del Consumidor (ACCC) como la Comisión Comercial de Nueva Zelanda rechazaron un propuesto acuerdo de alianza trans-Tasman entre Qantas Airways y Air New Zealand, mientras que la ACCC autorizó la continuación provisional del acuerdo de alianza ruta Canguro entre Qantas Airways y British Airways.

La tecnología del comercio electrónico ha tenido una creciente incidencia en las industrias de las líneas aéreas y de los viajes, tanto en la distribución de los servicios como en su reglamentación. Si bien la mayoría de las ventas de billetes de línea aérea 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 los transportistas de bajo costo, las ventas de billetes se efectúan ahora 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 al sistema SRC. Con miras a hacer frente a los cambios en la distribución de los servicios de las líneas aéreas, varios Estados examinaron y enmendaron las normas o reglamentos vigentes en materia de SRC. En el mes de octubre, el Ministerio de Transporte del Canadá propuso enmiendas para sus reglamentos SRC, en virtud de las cuales se eliminarían varias disposiciones de los reglamentos vigentes. En el mes de diciembre, el DOT de los Estados Unidos decidió eliminar la mayor parte de sus normas SRC vigentes, concluyendo que las mismas ya no eran necesarias.

Varios Estados siguieron proporcionando diversas formas de ayudas estatales a las líneas aéreas nacionales que se enfrentaban con dificultades financieras debidas a la

desaceleración económica y a las repercusiones del SRAS y la crisis del Iraq. Por ejemplo, el Gobierno japonés proporcionó, en el mes de septiembre, un crédito de urgencia a Japan Airlines System y All Nippon Airways por intermedio del Banco de Desarrollo del Japón. En el mes de octubre, el Gobierno omaní anunció una inyección de capital en la empresa Oman Air, de propiedad minoritaria, en la forma de un préstamo sin interés. En el mes de agosto, el Gobierno sudafricano dio una garantía de pago de la deuda a South African Airways. En el mes de junio, el Gobierno suizo ofreció ayudas limitadas, tales como la exención del impuesto sobre el combustible, a Swiss International Air Lines. Algunos códigos de quiebras actúan de forma indirecta como asistencia estatal a las líneas aéreas en quiebra, tales como US Airways (protección de quiebra de agosto de 2002 a marzo de 2003), United Airlines (desde diciembre de 2002), Hawaiian Airlines (desde marzo de 2003), Avianca (parte de la Alianza Summa, desde marzo de 2003) y Air Canada (desde abril de 2003). A pesar de estas medidas, muchos transportistas cesaron en sus operaciones; Aces (parte de Alianza Summa), Armenian Airlines y Nigeria Airways fueron algunos de estos transportistas liquidados.

6. CNS/ATM

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 y de seguridad operacional con miras a facilitar la implantación de los nuevos sistemas.

La 11ª Conferencia de navegación aérea, celebrada en Montreal del 22 de septiembre al 3 de octubre, respaldó un concepto operacional global ATM para la implantación de los sistemas y tecnologías CNS/ATM. En este concepto se resumen diversos cambios conceptuales que irán evolucionando durante el proceso de planificación (hasta 2025 y después de dicha fecha) y servirá de marco común para orientar los planes de implantación de los sistemas ATM y centrar toda la labor de desarrollo ATM. La Conferencia también convino en un marco para un enfoque sistémico de la seguridad operacional y elaboró recomendaciones sobre certificación y reglamentación de la seguridad operacional y el concepto de performance

del sistema total requerida (RTSP) para asegurar que los futuros sistemas ATM respondan a las expectativas de la comunidad de la aviación. La Conferencia se refirió también a las medidas de mejora de la capacidad adoptadas por los Estados y regiones para dar cabida al aumento del tráfico, y subrayó la importancia de los programas de seguridad en las pistas para garantizar que ésta no disminuya a medida que va aumentando la capacidad.

Se hicieron grandes progresos en diversas regiones por lo que respecta a la implantación de mínimos de separación reducida basados en los sistemas y conceptos CNS/ATM. Continuaron los preparativos con miras a la pronta introducción de la performance de navegación requerida (RNP 4) sobre partes del Pacífico.

Continuó el uso operacional, o la planificación para su introducción, de las comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC) conforme a las disposiciones pertinentes de la OACI, y se adelantaron los programas destinados a implantar el sistema de tratamiento de mensajes ATS (AMHS) en algunas regiones. Además, en diversas regiones de la OACI se realizaron pruebas de vigilancia dependiente automática (ADS), con especial énfasis en la 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 conducirán con el tiempo a una utilización más eficaz del espacio aéreo, aumentando asimismo la capacidad.

Comunicaciones

Aeronautical Radio, Incorporated (ARINC) implantó 14 estaciones terrestres de enlace de datos de alta frecuencia (HFDL) en diversos lugares geográficos del mundo entero, que transmiten en 30 frecuencias activas y proporcionan una cobertura casi mundial. Se inició la instalación de otros sistemas terrestres. El servicio está destinado inicialmente al control de las operaciones aeronáuticas (AOC), pero diversos proveedores ATS (en el Canadá, Portugal y el Reino Unido) comenzaron a realizar pruebas preoperacionales del enlace para comunicaciones del servicio de tránsito aéreo (ATS) (inicialmente para la notificación de posición en el punto de recorrido).

En el mes de octubre de 2002 concluyó la primera implantación del VDL en Modo 2, en el centro de control de tránsito en rutas aéreas (ARTCC) de Miami, en apoyo de las comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC) y en un ambiente ATN. El programa, que se llamaba "CPDLC Build 1",

comprendía 13 estaciones terrestres VDL en Modo 2 y diversas aeronaves debidamente equipadas (actualmente se cuenta con 30 y siguen aumentando). Las comunicaciones CPDLC constituyen un éxito operacional en Miami. A título de ejemplo, el uso del enlace de datos para comunicaciones ordinarias (que emplean cuatro servicios, a saber, “transferencia de comunicaciones”, “contacto inicial”, “reglaje del altímetro” y “texto de menú de información”) redundó en unas economías de aproximadamente 20 horas en el tiempo de ocupación del canal vocal, al mes de agosto de 2003.

Como parte del programa LINK 2000+ de EURO-CONTROL, se estuvieron implantando las comunicaciones CPDLC (por VDL en Modo 2 y ATN) para complementar las comunicaciones orales aeroterrestres en Europa. Se instalaron 9 estaciones terrestres para proporcionar cobertura al centro de control de área superior (UACC) de Maastricht. Con miras a fomentar el pronto equipamiento de las líneas aéreas, se estableció un plan de apoyo inicial en cuyo marco se proporcionaban a las 100 primeras aeronaves financiación para la mejora, así como pruebas de integración y preoperacionales. Hasta la fecha, 45 han sido las aeronaves designadas para beneficiarse de este plan.

Navegación

En las regiones de la OACI siguieron implantándose las operaciones en ruta y las aproximaciones que no son de precisión (NPA) basadas en el GNSS (principalmente GPS). Estas actividades estuvieron apoyadas por la elaboración de procedimientos y criterios para procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) y operaciones de Categoría I apoyadas por el sistema de aumentación basado en satélites (SBAS) y el sistema de aumentación basado en tierra (GBAS), respectivamente.

El primer SBAS operacional, a saber, el sistema de aumentación de área amplia (WAAS), se puso en servicio en los Estados Unidos el 10 de julio para la navegación aérea, incluyendo los procedimientos de aproximación de navegación lateral (LNAV)/navegación vertical (VNAV). Esta capacidad inicial WAAS proporciona también una mejor guía a los usuarios en las fases de vuelo en ruta y de salida.

Protección del espectro aeronáutico de radiofrecuencias

En la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (2003) (CMR-2003) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), celebrada en Ginebra (Suiza) del

9 de junio al 4 de julio de 2003, se revisaron partes del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, incluidas diversas cuestiones relativas a la disponibilidad y utilización continuas del espectro de radiofrecuencias por parte de la aviación. Los resultados de la Conferencia fueron favorables para la aviación civil y plenamente conformes a la postura de la OACI en todas las cuestiones clave. La Conferencia estableció también el orden del día de la siguiente CMR, prevista para 2007, que incluye diversas cuestiones aeronáuticas.

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 asistencia a la separación (ASAS) y de la vigilancia dependiente automática-radiodifusión (ADS-B). Las señales espontáneas ampliadas en Modo S obtuvieron aceptación como apoyo a corto plazo de la ADS-B. Además, en algunas regiones se consideró la posibilidad de utilizar a largo plazo el VDL en Modo 4 y el transceptor de acceso universal (UAT). En la mayoría de las regiones siguió avanzando la implantación de sistemas de vigilancia modernos, y en diversos Estados progresaron las pruebas operacionales ADS-B.

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.

En el mes de noviembre se procedió a la implantación de la separación vertical mínima reducida en el Oriente Medio y partes de Asia occidental, y en 2005 se prevé implantarla en el Canadá, las regiones Caribe y Sudamérica y en la parte continental de los Estados Unidos.

Se lograron considerables beneficios en materia de eficiencia a raíz de la implantación de una estructura de rutas de los servicios de tránsito aéreo revisada entre Asia y Oriente Medio/Europa al sur de la cordillera del Himalaya (EMARSSH). A la luz de la experiencia operacional adquirida, se realizaron nuevas mejoras en esta red de rutas y en los procedimientos conexos.

Los Estados interesados y la OACI realizaron considerables esfuerzos con miras a preparar el plan para itinerario de contingencia Asia/Oriente Medio/Europa-2003

(CRAME-03). Los objetivos de este plan consistían en garantizar el mantenimiento de la seguridad operacional de la navegación aérea en las regiones de información de vuelo (FIR) afectadas por los cierres del espacio aéreo y reducir al mínimo los efectos que pudieran producirse en la aviación civil internacional durante las acciones militares que se desarrollaran en la zona del Oriente Medio. El plan para itinerario de contingencia proporcionó rutas de alternativa con origen y destino en Asia, el Oriente Medio y Europa, que permitieron que los explotadores de aeronaves realizaran operaciones con un mínimo de interrupciones.

Continuaron en todo el mundo los ulteriores trabajos relativos a la prevención de las incursiones en las pistas. Como parte de una campaña mundial de formación y concienciación en materia de seguridad operacional, se celebraron seminarios en El Cairo y Singapur. Se iniciaron los trabajos relativos a un juego de material para seguridad en las pistas, y se formularon propuestas para la enmienda de los procedimientos mundiales de gestión del tránsito aéreo relacionados con las operaciones en las pistas.

7. AERÓDROMOS

Continuaron 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, tales como el Airbus A380 y el Boeing B777, con 6 ruedas o más en cada pata principal del tren de aterrizaje. Concluyó un proyecto de investigación de gran escala sobre prueba de pavimentos con cargas complejas realizado en un Estado, y continuaron las pruebas en otro Estado. La Enmienda 4 del Anexo 14 — *Aeródromos* (Volumen I) introdujo el nuevo requisito de que los aeródromos habían de ser certificados por los Estados. La OACI siguió facilitando la implantación en los Estados de los requisitos de certificación de aeródromos mediante la celebración de seminarios prácticos.

La OACI siguió participando en diversos seminarios prácticos y comités para la reducción del peligro aviario, tales como el nuevo Comité regional Caribe/Sudamérica de prevención del peligro aviario, que se reunió en Santiago, Chile, en el mes de octubre. Ésta y otras reuniones se celebraron, reconociendo que la Enmienda 5 del Anexo 14, Volumen I, que fue aplicable a partir del 27 de noviembre, elevaba a la categoría de normas los actuales métodos recomendados sobre peligro aviario, al tiempo que introducía un nuevo método recomendado sobre la necesidad de notificar los choques

con aves al sistema de notificación de la OACI de los choques con aves (IBIS).

Fuera de la OACI, están avanzando los trabajos para identificar un sustituto adecuado de los halones. Además, se está estudiando una nueva calidad de espuma de extinción de incendios que promete ser más eficaz que los tipos de espuma actuales, y se están elaborando nuevas especificaciones para este tipo de espuma.

8. INFORMACIÓN AERONÁUTICA

En los últimos años han evolucionado considerablemente la necesidad e importancia del suministro oportuno de información aeronáutica y datos sobre el terreno de calidad, ya que se han convertido en componentes críticos de los sistemas de navegación de a bordo que dependen de tales datos y que se utilizan cada vez más para la navegación de área. Continuó la tendencia a disponer de información aeronáutica en formatos electrónicos, debido especialmente a que cada vez más Estados proporcionan publicaciones de información aeronáutica (AIP) y cartas en CD-ROM o por medio de Internet, y a la continua implantación de una base de datos aeronáuticos regionales que abarca gran parte de Europa.

Contando con la participación de la OACI, el Comité especial 193 de la RTCA y el Grupo de trabajo 44 de la EUROCAE continuaron sus trabajos relativos a los requisitos de los usuarios en materia de datos electrónicos sobre el terreno, obstáculos y planos de aeródromo, desarrollando nuevos formatos para el intercambio de datos basándose en la serie de normas 19100 de la Organización Internacional de Normalización (ISO). El Subcomité de cartas aeronáuticas del Comité G-10 de tecnología e ingeniería del comportamiento en el ámbito aeroespacial de la Sociedad de Ingenieros Automotrices (SAE) siguió elaborando especificaciones relativas a las presentaciones electrónicas de cartas aeronáuticas. La OACI participó activamente en la labor de este grupo con miras a seguir elaborando disposiciones de la OACI sobre este asunto.

En la 11ª Conferencia de navegación aérea se abordaron, entre diversos otros asuntos, los conceptos destinados a mejorar la compatibilidad y el interfuncionamiento a escala mundial de los formatos de datos aeronáuticos. En el mes de octubre se celebró la primera reunión del Grupo de estudio sobre el uso aeronáutico de la Internet pública (AUPISG), y comenzaron a prepararse textos de orientación sobre el uso de la Internet para el suministro de información de navegación aérea.

9. METEOROLOGÍA AERONÁUTICA

Los Estados utilizan cada vez más mejores sistemas automatizados de observación meteorológica en el suministro de observaciones para la aviación. Los Estados, especialmente los de la región Europa, siguieron 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 examinó la elaboración de un nuevo informe meteorológico. En diversos Estados se manifestó 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 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), información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar a la seguridad de las operaciones de aeronaves (SIGMET), y avisos de ciclones tropicales y cenizas volcánicas.

Se avanzó en los trabajos destinados a la plena implantación de los 7 centros de avisos de ciclones tropicales (TCAC), de los cuales todos expedieron, o expedirán pronto, avisos de ciclones tropicales conforme a las disposiciones de la OACI. 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.

10. 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 4 satélites geoestacionarios (GEOSAR) (más 2 de reserva), proporcionando alertas de socorro casi inmediatas para los radiofaros que transmiten dentro de su

campo visual en la frecuencia de 406 MHz. El primer vehículo espacial METEOSAT de segunda generación (MSG-1) de la Organización europea para la explotación de satélites meteorológicos (EUMETSAT) se lanzó en agosto de 2002, y para fines de 2003 habían concluido las múltiples pruebas de puesta en servicio. El sistema GEOSAR MSG complementará la función de alerta mundial en tiempo real por satélite COSPAS-SARSAT.

Entre septiembre de 1982 y diciembre de 2002, el sistema COSPAS-SARSAT ha contribuido al salvamento de más de 15 700 personas en más de 4 500 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.

11. CONGESTIÓN

La OACI siguió elaborando medidas para limitar los trastornos que pudieran producirse en el tráfico de pasajeros a raíz de la intensificación de las medidas de seguridad. Las demoras que se producen en el despacho fronterizo de los pasajeros y tripulaciones que llegan se están resolviendo mediante especificaciones actualizadas para mejorar la tecnología de los pasaportes de lectura mecánica y de las aplicaciones de inspección asistida por máquinas. En el mes de mayo, y como mejora adicional, la OACI adoptó un plan mundial armonizado para integrar información de identificación biométrica en los pasaportes y otros documentos de viaje de lectura mecánica. Se siguió avanzando en la implantación de los sistemas de información anticipada sobre los pasajeros en diversos Estados.

El aumento de la congestión debido a la introducción de mayores medidas de seguridad para el tráfico de salida en los mostradores de presentación y en los puntos de inspección siguió planteando dificultades al personal administrativo de las líneas aéreas y los aeropuertos. La aplicación de la nueva norma 4.4.8 del Anexo 17, en virtud de la cual se exige la inspección de todo el equipaje de bodega de origen para 2006, requerirá la implantación de nueva tecnología y de técnicas de gestión innovadoras para reducir la incidencia en la congestión de las

terminales. Las nuevas medidas propuestas para la inspección anticipada de los envíos de carga para los fines de aduanas y de “seguridad en la cadena de suministro” produjeron también inquietudes por lo que respecta a demoras de tráfico y congestión.

12. SEGURIDAD OPERACIONAL

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 2003 se produjeron 6 accidentes de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 2 250 kg, en los que murieron 334 pasajeros. En comparación, en 2002 se produjeron 14 accidentes en los que perecieron 791 pasajeros (Tabla 11). Entre 2002 y 2003 hubo pocos cambios en el tráfico, por lo que el número de pasajeros muertos por cada 100 millones de pasajeros-kilómetros disminuyó de 0,03 en 2002 a 0,01 en 2003. Análogamente, el número de accidentes mortales por cada 100 millones de kilómetros recorridos disminuyó de 0,06 en 2002 a 0,02 y el número de accidentes mortales por cada 100 000 aterrizajes disminuyó de 0,07 en 2002 a 0,03 (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 4 accidentes en 2003, con un total de 313 pasajeros muertos; en los vuelos de aeronaves de turbohélice y motores de émbolo, que constituyen menos del 2% del tráfico regular total, se registraron 2 accidentes con un total de 21 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

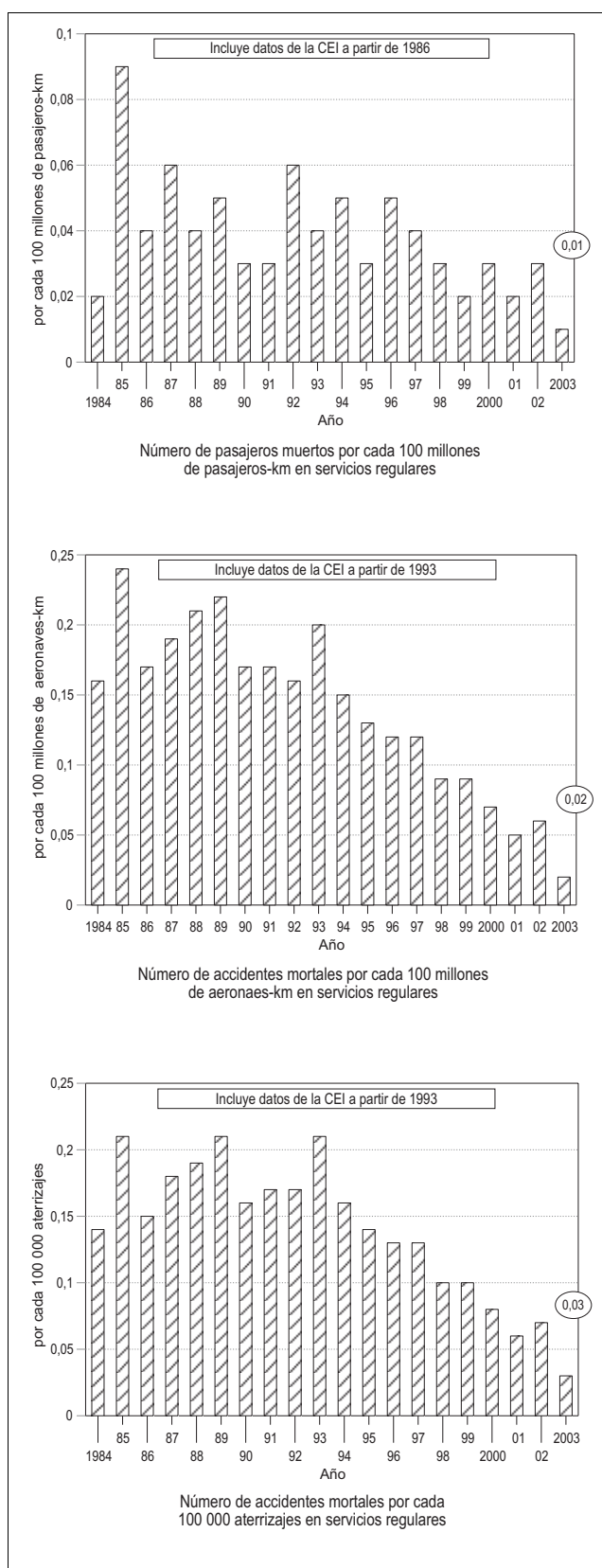


Figura 8. Estadísticas de accidentes de aviación
1984 — 2003

OACI sobre la seguridad de los vuelos no regulares de pasajeros indican que en 2003 se produjo un total de 26 accidentes en que perecieron pasajeros en aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 2 250 kg (la cifra incluye 1 accidente de aeronave que realizaba servicios exclusivamente de carga y que llevaba pasajeros a bordo), en comparación con 19 en 2002. Estos accidentes causaron la muerte de 349 pasajeros en 2003 en comparación con 201 en 2002.

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 2003 se produjeron 7 accidentes en los que perecieron 196 pasajeros.

13. VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

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 2003, 181 Estados contratantes y 5 territorios habían sido objeto de auditoría y 121 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 mediante la base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de 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.

14. FACTORES HUMANOS

La primera Conferencia conjunta OACI-IATA sobre auditoría de la seguridad de las operaciones de ruta (LOSA) y gestión de amenazas y errores (TEM) se celebró en Dublín (Irlanda), del 5 al 7 de noviembre, con el objetivo de presentar los últimos adelantos de la técnica en materia de instrucción TEM.

Las Primeras Jornadas Iberoamericanas sobre Seguridad e Instrucción en la Aviación Civil se celebraron en Madrid (España), del 14 al 18 de julio con el objetivo de proporcionar un foro para que las organizaciones de aviación de la Península Ibérica, Centroamérica, Sudamérica y el Caribe pudieran intercambiar información y analizar los actuales problemas de seguridad operacional e instrucción específicos del contexto iberoamericano,

así como encontrar soluciones viables. Estas Jornadas estaban también destinadas a desarrollar vínculos y cooperación entre las organizaciones de aviación iberoamericanas.

15. OTORGAMIENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL E INSTRUCCIÓN

Desde enero de 2003, otro centro se ha afiliado al Programa TRAINAIR, elevando a 40 el número total de miembros. Continuaron ampliándose las actividades de preparación de cursos de los centros de instrucción en aviación civil afiliados. Al mes de diciembre, los miembros habían concluido o estaban elaborando un total de 135 conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN).

En todas las regiones de la OACI siguió impartiéndose instrucción para inspectores gubernamentales de seguridad operacional (operaciones y aeronavegabilidad). En colaboración con la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos se elaboraron conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN) sobre este asunto utilizando la metodología TRAINAIR. 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.

En 2003 se celebraron 2 seminarios sobre planificación de recursos humanos, uno para la región CAR/SAM en Cartagena (Colombia), del 14 al 18 de julio, y el otro para la región África oriental en Nairobi (Kenya), del 17 al 21 de noviembre.

Se publicó una nueva parte del *Manual de instrucción* (Doc 7192)³, Parte D-1 — *Mantenimiento de aeronaves (Técnico/ingeniero/mecánico)*.

3. Se refiere únicamente a la versión en inglés. Las versiones en español, francés y ruso están en preparación.

El noveno Simposio mundial de instrucción y Conferencia TRAINAIR se celebró en Marraquech (Marruecos), del 8 al 12 de septiembre. La Conferencia constituyó una de las reuniones más grandes de la OACI dedicadas estrictamente al desarrollo de recursos humanos e instrucción. Asistieron a la misma más de 284 participantes de 54 Estados y 4 organizaciones internacionales. Durante la Conferencia se tomaron medidas destinadas a fomentar la cooperación internacional entre los centros de instrucción en aviación civil y aumentar la capacidad del Programa TRAINAIR para hacer frente a los futuros desafíos en materia de instrucción en aviación civil.

16. SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Durante el año se registraron 34 actos de interferencia ilícita. Los mismos comprendían 3 apoderamientos ilícitos, 5 intentos de apoderamiento, 10 ataques a instalaciones, 3 ataques en vuelo, 4 actos de sabotaje, 1 intento de sabotaje y otros 9 actos de interferencia ilícita (Tabla 12). Estos actos se incluyen en las estadísticas anuales con objeto de facilitar el análisis de las tendencias y los acontecimientos (Figura 9).

Se avanzó considerablemente en la ejecución del Plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI, que fue aprobado por el Consejo en junio de 2002. El Plan de acción siguió dependiendo en gran medida de las contribuciones voluntarias de los Estados.

El Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) concluyó con éxito su primer año de auditorías de seguridad de la aviación, cumpliendo su objetivo de auditar un total de 20 Estados para el mes de diciembre. Las auditorías realizadas hasta la fecha incluyeron Estados de todas las regiones de la OACI, así como una muestra representativa de Estados por lo que se refiere a su tamaño y complejidad de las operaciones aeroportuarias. Se están tomando medidas para ayudar a los Estados a subsanar las deficiencias observadas durante estas auditorías. En 2003 se impartieron también 6 cursos de instrucción y certificación de auditores USAP en 6 diferentes regiones de la OACI. A raíz de ello, el USAP cuenta ahora con 100 expertos en seguridad de la aviación certificados de 53 Estados que han sido entrenados y certificados como auditores USAP de la OACI.

Con miras a ayudar a los Estados a implantar las normas y métodos recomendados (SARPS) que figuran en el Anexo 17, siguió concediéndose alta prioridad al desarrollo del programa de instrucción en seguridad de la aviación. Se impartieron 57 cursos de instrucción en

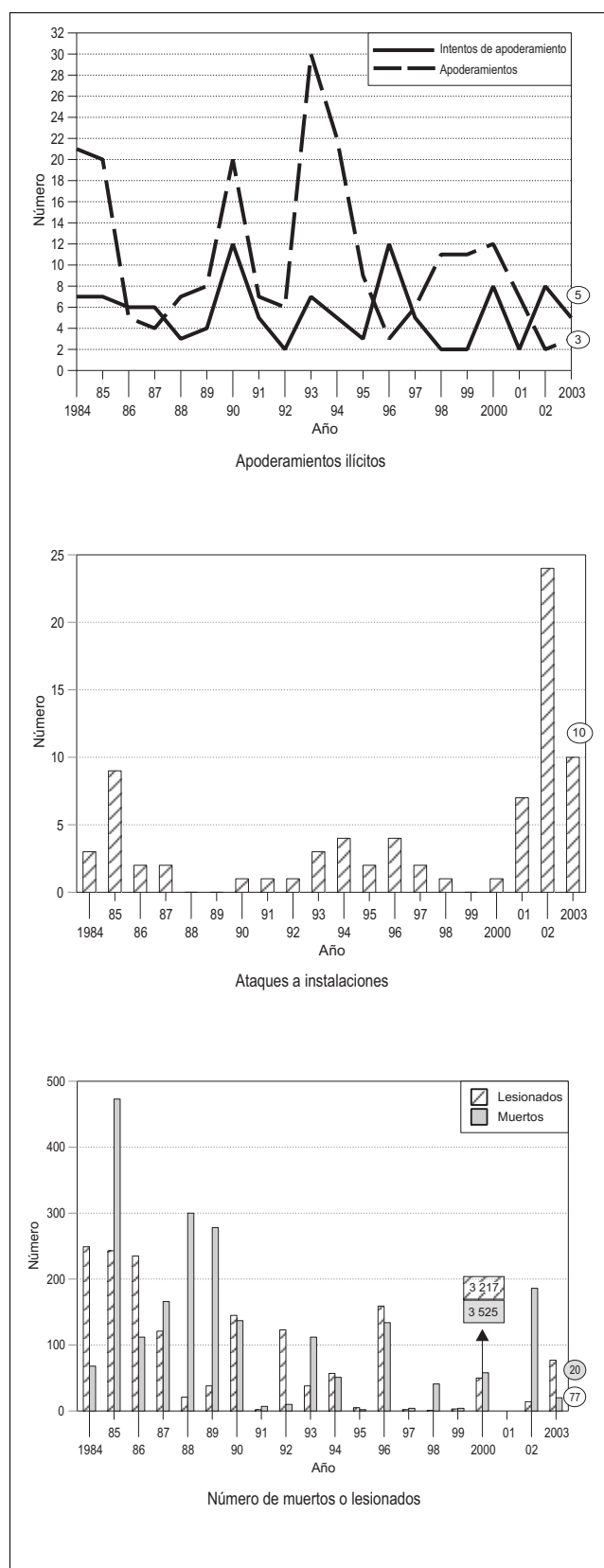


Figura 9. Estadísticas de seguridad de la aviación 1984 — 2003

centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) aprobados por la OACI del mundo entero. Se está elaborando un nuevo conjunto de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP), a saber, Auditores-inspectores nacionales y se concluyó un curso sobre Negociación de rehenes (primer nivel). Con miras a fomentar la aplicación de los principios y mejores prácticas de gestión para la implantación de los SARPS del Anexo 17, se dispuso lo necesario con la Universidad Concordia de Montreal para introducir la instrucción en seguridad de la aviación para directores, basándose en la enseñanza a distancia vía Internet.

Está previsto que, mediante el plan mundial armonizado para integrar información de identificación biométrica en los pasaportes y otros documentos de viaje de lectura mecánica, adoptado por la OACI en el mes de mayo (a cuyo respecto se informó anteriormente, bajo el epígrafe Congestión), se logrará despachar más rápidamente a los viajeros en los puestos de control aeroportuarios, aumentar la seguridad de la aviación y proteger mejor contra la usurpación de identidad.

17. SISTEMA DE VARSOVIA — CONVENIO DE MONTREAL (1999)

El 4 de noviembre entró en vigor el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999. Para fines de 2003, el Convenio contaba con 34 Estados partes.

18. ASISTENCIA EN MATERIA DE SEGURO AERONÁUTICO POR RIESGO DE GUERRA

De conformidad con la Resolución A33-20: *Enfoque coordinado para proporcionar asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra*, y tal como lo había recomendado el Grupo de examen del Grupo especial sobre seguro aeronáutico por riesgo de guerra (SGWI-RG), durante su 169º período de sesiones el Consejo aprobó ajustes para el plan mundial de seguro aeronáutico por riesgo de guerra (“Globaltime”) y el proyecto de Acuerdo de participación, a la luz de las condiciones de participación fijadas por algunos Estados.

El Consejo decidió conservar Globaltime con carácter contingente. Con sujeción a la participación efectiva de un número de Estados que represente como mínimo el 51% de los porcentajes de contribución a la OACI (utilizándose la Resolución A33-26 como base para

determinar el suministro de garantías para el plan), Globaltime se activará cuando vuelva a fallar el mercado de seguros comerciales, según lo determine el Consejo de la OACI, en cuyo caso, la Entidad aseguradora iniciaría sus operaciones, posiblemente a corto plazo (véase la comunicación LE 4/64 — 03/65 del 30 de junio de 2003). Para fines de 2003, y con arreglo a las intenciones de participación recibidas, todavía no se había alcanzado el mínimo del 51% de las contribuciones anuales a la Organización.

19. PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Por lo que respecta a la solución de una controversia entre los Estados Unidos y 15 Estados europeos (2000), relativa al Reglamento Europeo núm. 925/1999 sobre “Equipo para la atenuación del ruido de los motores” (que fue posteriormente derogado por la Directiva 2002/30/CE), el Presidente del Consejo siguió actuando de Conciliador, con el consentimiento de las Partes. Las ulteriores negociaciones llevaron a una solución, que se presentó al Consejo durante su 170º período de sesiones. El Consejo dejó constancia de la solución acordada entre las Partes, a saber, la suspensión de los procedimientos.

En 2003, 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 siguiente reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) que se celebraría a principios de 2004.

Se siguieron elaborando 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* — Volumen 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. 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 estrecha cooperación con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCC).

20. MEDICINA AERONÁUTICA

Síndrome Respiratorio Agudo Severo (SRAS)

A principios de 2003, y a raíz del brote del Síndrome Respiratorio Agudo Severo (SRAS), la OACI adoptó medidas de carácter urgente para ayudar a las autoridades aeroportuarias y gubernamentales de las zonas afectadas. La Organización celebró una reunión de tres días de duración en Singapur, la primera semana del mes de junio, con la participación de funcionarios de transporte aéreo y de sanidad de Singapur y representantes de la IATA, la OACI y la OMS. Se elaboró un conjunto de 8 medidas de protección contra el SRAS para su aplicación en los aeropuertos internacionales y que puede encontrarse ahora en el sitio Web de la OACI (www.icao.int). Seguidamente, la OACI realizó visitas de inspección a determinados aeropuertos de las zonas afectadas para asegurarse de que las medidas de protección recomendadas se habían aplicado plenamente. A principios de noviembre se celebró en Singapur una segunda reunión de la OACI con la participación de funcionarios de transporte aéreo y de sanidad procedentes de la región. Esta reunión concluyó con una propuesta de tarjeta de declaración médica armonizada para los viajeros aéreos y un plan de contingencia para los aeropuertos en el que se prevé que éstos tengan un nivel de preparación suficiente para evitar la propagación de un nuevo brote de SRAS u otra enfermedad transmisible similar.

Cuestiones sanitarias relativas a los pasajeros aéreos

A raíz de un simposio sobre determinados aspectos sanitarios de los pasajeros aéreos, celebrado en Dubrovnik en el mes de octubre de 2002, y en el que la OACI participó e hizo una presentación, los Directores Generales de Aviación Civil de la CEAC crearon un Grupo de trabajo sobre cuestiones sanitarias relativas a los pasajeros aéreos (APH). La OACI participó en la primera reunión de este grupo de trabajo celebrada en Viena, en el mes de marzo, y continúa siguiendo de cerca los progresos realizados por este grupo de trabajo. Paralelamente, la OACI creó

un grupo de trabajo multidisciplinario interno sobre cuestiones sanitarias relativas a los pasajeros aéreos, cuyo principal objetivo es elaborar una política de la OACI para la salud y el bienestar de los pasajeros.

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 también se prohíbe el consumo de tabaco en la gran mayoría de los vuelos realizados en Asia, África, Europa y Oriente Medio. Se sigue aplicando la Resolución A29-15 de la Asamblea — *Restricciones al consumo de tabaco en los vuelos internacionales de pasajeros*.

21. COOPERACIÓN TÉCNICA

El Programa de cooperación técnica de la OACI para 2003 ascendió a \$120,2 millones, de los cuales \$105,4 millones (un 88%) correspondieron al programa ejecutado.

Durante el año, la Dirección de cooperación técnica ejecutó 123 proyectos en 56 países en desarrollo y se aprobaron en total 18 proyectos nuevos y revisiones de proyectos de gran envergadura. La TCB empleó 420 expertos de 38 países para trabajar en los proyectos sobre el terreno. Se otorgaron 507 becas y los gastos de las compras para los proyectos sobre el terreno ascendieron a \$82,82 millones.

La notable ampliación del servicio de adquisiciones, efectuada por la OACI en nombre de sus Estados contratantes, tuvo por resultado la realización de compras por un total de casi \$80 millones, en comparación con una suma media de \$35,12 millones durante los 5 años anteriores. Entre las principales adquisiciones realizadas en 2003, cabe señalar un contrato por valor de \$16,9 millones para la compra de vehículos de extinción de incendios, \$11 millones para un centro de control de área, así como el considerable apoyo en materia de adquisiciones prestado a la Misión de las Naciones Unidas en Kosovo (UNMIK). Además, la OACI proporcionó equipo de seguridad para aeropuertos, y simuladores de centro de control de área y de torre de control, y pudo ofrecer una amplia gama de servicios tales como la publicación de especificaciones técnicas para el Afganistán (financiada por el Banco Mundial), la contribución a la certificación de aeronaves y la identificación de fuentes de financiación para proyectos de aviación civil.

Tras el brote y la propagación del Síndrome Respiratorio Agudo Severo (SRAS) a principios de 2003 en algunos Estados de la región Asia y Pacífico, la OACI ejecutó un proyecto subregional denominado Evaluación del grado de preparación de los aeropuertos para combatir el SRAS. En el marco de este proyecto, financiado por los Gobiernos de Singapur, China y la Región Administrativa Especial de Hong Kong (China), se elaboraron recomendaciones sobre medidas de protección y directrices para la inspección y evaluación del grado de preparación de los aeropuertos para controlar el SRAS y evitar su propagación por medio de los viajes aéreos, contando con la cooperación de la Administración de aviación civil de Singapur, la IATA, la OMS, así como de especialistas locales de Singapur que se ocupaban de casos de SRAS. Además, se elaboraron un proyecto de tarjeta de declaración médica armonizada y un plan de emergencia, con el propósito de que se utilizaran en el caso de que volviera a surgir el SRAS u otra enfermedad transmisible relacionada con los aeropuertos y los pasajeros de aeronaves. Los expertos del proyecto inspeccionaron los

aeropuertos e impartieron instrucción teórica sobre medicina aeronáutica, incluyendo los aspectos relacionados con el SRAS, al personal médico y otros funcionarios locales.

La OACI amplió su esfera de especialización en el ámbito de la cooperación técnica al responder a la solicitud de apoyo formulada por Airports of Thailand Company (AOT) Limited en la compleja tarea de realizar una transferencia fluida de las operaciones desde el actual aeropuerto internacional Don Muang de Bangkok, que es uno de los 12 aeropuertos que registran mayor actividad del mundo, al nuevo aeropuerto internacional Suvarnabhumi de Bangkok, que se espera entre en funcionamiento para septiembre de 2005. Tras realizar un estudio preliminar, la OACI prestó asistencia a la AOT por lo que respecta a la planificación estratégica y detallada de las múltiples disciplinas relacionadas con la transferencia de operaciones y su coordinación, con miras a que no se interrumpen los servicios durante el proceso de transferencia.

LA ORGANIZACIÓN

- ★ *El 3 de marzo, el Consejo nombró al Dr. Taïeb Chérif (Argelia) nuevo Secretario General de la OACI, por un mandato de tres años que se inició el 1 de agosto. Sustituía al Sr. Renato Cláudio Costa Pereira (Brasil), quien había ocupado el cargo desde 1997. El Dr. Chérif, cuya carrera aeronáutica abarca tres decenios, había sido Representante de Argelia en el Consejo desde 1998. En esa calidad, había participado activamente en los Comités de Transporte aéreo y de Finanzas del Consejo, así como en varios grupos de trabajo especializados. El Dr. Chérif asumió sus funciones el 1 de agosto.*
- ★ *La Organización fue el organismo anfitrión de la Conferencia mundial de transporte aéreo sobre “Retos y oportunidades de la liberalización”, que se celebró del 24 al 29 de marzo en la Sede, y a la que asistieron unos 800 participantes de 145 Estados contratantes de la OACI y 29 organizaciones. La Conferencia estuvo precedida de un seminario público de dos días de duración, el 22 y 23 de marzo, durante el cual eminentes oradores procedentes del sector de la industria, el gobierno y el mundo académico analizaron diversos problemas estratégicos con los que se enfrentan la industria del transporte aéreo y los encargados de la reglamentación. La Conferencia concluyó aprobando por aclamación una Declaración de principios universales para “crear un contexto en el que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y florecer de forma estable, eficiente y económica, sin comprometer la seguridad operacional ni la seguridad de la aviación y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales”.*
- ★ *A raíz de la entrada en vigor, el 28 de noviembre de 2002, de la enmienda de 1990 del Artículo 50 a) del Convenio de Chicago, en su 34º período de sesiones (extraordinario) celebrado en Montreal los días 31 de marzo y 1 de abril, la Asamblea de la OACI eligió a Chile, Singapur y Sudáfrica como miembros del Consejo de la Organización. Presidió la Asamblea el Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI. El número de escaños en el Consejo aumentó de 33 a 36 en el mes de noviembre de 2002, para reflejar el aumento del número de Estados contratantes de la Organización, que pasó de 146 en 1980 a los actuales 188.*
- ★ *El 18 de junio, el Consejo nombró a 8 miembros (del total de los 11 miembros que pueden ser nombrados) del Órgano rector del Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS), haciendo así que dicho Ente entrara plenamente en funcionamiento. Los miembros eran Argentina, Chile, Egipto, Francia, India, Nigeria, Países Bajos y Pakistán. El IFFAS ayudará a los Estados contratantes a financiar proyectos relacionados con la seguridad operacional identificados principalmente por intermedio del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).*
- ★ *Las actividades iniciadas por la Organización dieron lugar, el 15 de septiembre, a un acuerdo histórico entre Grecia y Turquía para la mejora de la red de rutas de servicios de tránsito aéreo (ATS) sobre el Mar Egeo. El acuerdo, alcanzado tras largas negociaciones entre Grecia y Turquía, y plenamente apoyado por la OACI y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), trata de las necesidades nacionales y aspectos operacionales de una propuesta de nueva red de rutas ATS que había sido elaborada por usuarios del espacio aéreo.*
- ★ *La 11ª Conferencia de navegación aérea se celebró del 22 de septiembre al 3 de octubre, en la Sede de la Organización. La Conferencia respaldó un concepto operacional para los servicios de navegación aérea de todo el mundo que mejorará la seguridad operacional de la aviación y la comodidad de los pasajeros en términos de menos retrasos y menores tiempos de vuelo. La Conferencia confirmó nuevamente que la seguridad operacional era el elemento más importante de la eficacia general del sistema mundial de gestión del tránsito aéreo.*

- ★ *El 4 de noviembre entró en vigor el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal de 1999). Se prevé que este Convenio, relativo a la indemnización en caso de accidentes aéreos internacionales, sustituirá al Sistema de Varsovia vigente. Se cumplió con los requisitos para la entrada en vigor del Convenio cuando los Estados Unidos depositaron la 30ª ratificación en la OACI, 60 días antes.*
 - ★ *En el mes de diciembre, el Consejo dejó constancia de la suspensión de los procedimientos relativos a la solución de una controversia entre los Estados Unidos y 15 Estados europeos (2000), relativa al Reglamento europeo núm. 925/1999 sobre “Equipo para la atenuación del ruido de los motores”. La solución fue acordada entre las Partes a raíz de ulteriores negociaciones, durante las cuales el Presidente del Consejo actuó de Conciliador.*
 - ★ *El Día de la aviación civil internacional, en que se conmemora anualmente la creación de la OACI el 7 de diciembre de 1944, tuvo por tema, “La OACI — 60 años dictando las normas para la aviación civil internacional”.*
-