

Doc 9752



Documentación para el período
de sesiones de la Asamblea de 2001

Informe anual del Consejo

1999



Organización de Aviación Civil Internacional

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

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

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit

999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7

Teléfono: (514) 954-8219 ext. 8022; Télex: 05-24513; Facsímil: (514) 954-6769; Sitatex: YULADYA;

Correo electrónico: sales_unit@icao.int

Egipto. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,

Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776

Teléfono: (20 2) 267-4840; Facsímil: (20 2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

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; Facsímil: (34 91) 321-3157; Correo electrónico: sscv.ventasoci@aena.es

Federación de Rusia. Aviaizdat, 48, 1. Franko Street, Moscow 121351

Teléfono: (7 095) 417-0405; Facsímil: (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; Facsímil: (33 1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 o 17 Park Street, Calcutta 700016

Teléfono: (91 11) 331-5896; Facsímil: (91 11) 332-2639

Japón. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo

Teléfono: (81 3) 3503-2686; Facsímil: (81 3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi

Teléfono: (254 2) 622-395; Facsímil: (254 2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

México. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe

Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570

Teléfono: (52 5) 250-3211; Facsímil: (52 5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA

Perú. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100

Teléfono: (51 14) 302260; Facsímil: (51 14) 640393; Sitatex: LIMCAYA

Reino Unido. Westward Documedia,

37 Windsor Street, Cheltenham, Glos., GL52 2DG

Teléfono: (44 1242) 235 151; Facsímil: (44 1242) 584 139

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar

Teléfono: (221) 8-23-54-52; Facsímil: (221) 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

Sudáfrica. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Republic of South Africa

Teléfono: (27-11) 315-0003/4; Facsímil: (27-11) 805-3649; Correo electrónico: avex@iafrica.com

Tailandia. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyae Ladprao, Bangkok 10901

Teléfono: (66 2) 537-8189; Facsímil: (66 2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

Catálogo de publicaciones y ayudas audiovisuales de la OACI

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

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

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

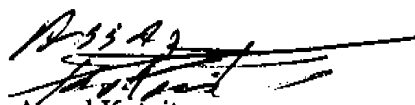
A LA ASAMBLEA
DE LA
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Por encargo del Consejo, tengo el honor de presentar su informe correspondiente al año 1999, preparado de conformidad con el Artículo 54 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Este informe forma parte de la documentación para el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea, que se celebrará en 2001, pero se transmite ahora a los Estados contratantes a título informativo. También se enviará al Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, de conformidad con el Artículo VI, párrafo 2 a) del Acuerdo entre las Naciones Unidas y la OACI.

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

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

En 1999, el Consejo celebró tres períodos de sesiones: el 156º, del 5 de febrero al 19 de marzo, con un total de 16 sesiones, una de las cuales se celebró fuera de la fase "Consejo"; el 157º, del 31 de mayo al 25 de junio, con un total de 13 sesiones; y el 158º, del 28 de octubre al 9 de diciembre, con un total de 14 sesiones, dos de las cuales se celebraron fuera de la fase "Consejo". Se facultó al Presidente para que, durante los períodos de receso del Consejo, tomara las medidas necesarias sobre diversas cuestiones.


Assad Kotaite
Presidente del Consejo

Índice

Página

Página

Capítulo I. Resumen del año	1
La economía mundial	1
Tráfico	2
Finanzas	3
Situación comercial	4
Reglamentación económica	5
CNS/ATM	7
Aeródromos	8
Meteorología aeronáutica	9
Búsqueda y salvamento	9
Congestión	10
Seguridad operacional	10
Vigilancia de la seguridad operacional	11
Planificación de contingencia para el año 2000 (Y2K)	11
Factores humanos	12
Instrucción	12
Sistema de Varsovia	13
Seguridad de la aviación	13
Protección del medio ambiente	14
Consumo de tabaco	15
Uso indebido de ciertas sustancias	15
Cooperación técnica	15
La Organización	17

ACTIVIDADES Y ACONTECIMIENTOS EN LA OACI DURANTE 1999

Capítulo II. Navegación aérea	19
1. Introducción	19
2. Proyectos que merecieron atención especial en 1999	19
3. Reuniones	28
4. Normas y métodos recomendados internacionales (SARPS) y Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)	28
Capítulo III. Transporte aéreo	35
1. Introducción	35
2. Reuniones	35
3. Análisis económico	35
4. Política económica	35
5. Pronosticación y planificación económica	36
6. Estadísticas	37
7. Gestión de aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta	38

8. Comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo	39
9. Protección del medio ambiente	39
10. Facilitación	39
Capítulo IV. Financiamiento colectivo	40
1. Consideraciones generales	40
2. Datos financieros correspondientes a los Acuerdos de financiamiento colectivo con Dinamarca e Islandia	40
3. Posible utilización del concepto de financiamiento colectivo para la implantación de los elementos de los sistemas CNS/ATM	40
Capítulo V. Cooperación técnica	42
1. Sinopsis	42
2. Finanzas	47
3. Personal	47
4. Becas otorgadas	50
5. Equipos y subcontratos	51
6. Programas correspondientes al PNUD y a los fondos fiduciarios	51

Capítulo VI. Asuntos constitucionales y jurídicos	67
1. Introducción	67
2. Ratificaciones, adhesiones y aceptaciones	67
3. Reuniones jurídicas	67
4. Programa de trabajo del Comité Jurídico	68
5. Prerrogativas, inmunidades y facilidades	69
6. Registro de acuerdos y arreglos	69
7. Repertorio de leyes y reglamentos nacionales de aeronáutica	69

Capítulo VII. Seguridad de la aviación	70
1. Introducción	70
2. Comité sobre interferencia ilícita en la aviación civil internacional y sus instalaciones y servicios	70
3. Mecanismo de asistencia financiera, técnica y material a los Estados en la esfera de la seguridad de la aviación y otros programas de asistencia	70
4. Cooperación técnica	71

	<i>Página</i>		<i>Página</i>
5. Comunicación con los Estados	72	2. Anexos al Convenio	A-5
6. Aspectos técnicos y jurídicos de la seguridad de la aviación.	72	3. El Consejo, sus Comités y la Comisión de Aeronavegación.	A-10
Capítulo VIII. Actividades regionales.	74	4. Reuniones celebradas en 1999	A-13
Parte I. Oficinas regionales.	74	5. Participación de los Estados y organizaciones internacionales en las reuniones más importantes de la OACI celebradas en 1999	A-15
1. Generalidades	74	6. Organigrama de la Secretaría de la OACI al 31 de diciembre de 1999	A-18
2. Actividades de índole general en las oficinas regionales.	74	7. Distribución por nacionalidades del personal de la categoría profesional al 31 de diciembre de 1999	A-19
3. Actividades y logros particulares de las oficinas regionales.	76	8. Distribución del personal de cooperación técnica en misión, por nacionalidad, grado y programa, 1999.	A-23
Parte II. Comisiones regionales	83	9. Contratación del personal de misiones — 1999.	A-24
1. Generalidades	83	10. Becas otorgadas durante 1999 de conformidad con los programas de la OACI.	A-32
2. Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)	83	11. Adquisición de equipo y subcontratos	A-38
3. Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)	84	12. Tablas relativas al Capítulo I.	A-40
4. Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)	85	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-52
Capítulo IX. Relaciones con otras organizaciones internacionales.	86	14. Frecuencia de asistencia de los Estados en reuniones de las oficinas regionales de la OACI y temas tratados.	A-56
1. Naciones Unidas	86	15. Actividades específicas de las oficinas regionales en los campos de navegación aérea, transporte aéreo, seguridad de la aviación y cooperación técnica.	A-63
2. Órganos mixtos	87	16. Asuntos específicos que han de ser estudiados por las oficinas regionales en los campos de navegación aérea, transporte aéreo, seguridad de la aviación y cooperación técnica.	A-78
3. Organismos especializados	88		
4. Otras organizaciones internacionales.	89		
Capítulo X. La Organización	92		
1. La Asamblea, el Consejo y sus órganos subordinados	92		
2. Estructura de la Organización.	95		
3. Personal.	96		
4. Curso de familiarización	97		
5. Actividades de la Oficina de relaciones exteriores e información.	97		
6. Actividades de tecnología de la información	98		
7. Servicios de idiomas, publicaciones y actividades del sitio Web de la OACI, biblioteca y archivo	99		
8. Finanzas	102		
9. Actividades de supervisión y examen administrativo	102		
Apéndices			
1. Instrumentos de derecho aeronáutico internacional — Ratificaciones y adhesiones durante 1999.	A-1		

Glosario

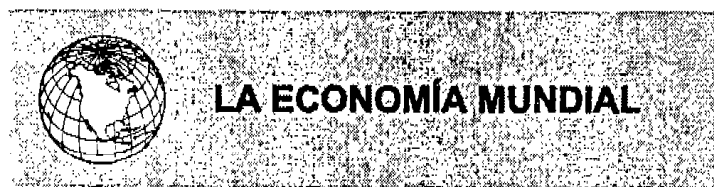
- AACO. Organización de Transportistas Aéreos Árabes
ACAS. Sistema anticollisión de a bordo
ACC. Centro de control de área
ACI. Consejo Internacional de Aeropuertos
ADREP. Notificación de datos de accidentes e incidentes
ADS. Vigilancia dependiente automática
ADSP. Grupo de expertos sobre la vigilancia dependiente automática
AECI. Agencia Española de Cooperación Internacional
AFRAA. Asociación de líneas aéreas africanas
AFTN. Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas
AGCS. Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios
AIG. Investigación y prevención de accidentes
AIP. Publicación de información aeronáutica
AIS. Servicio de información aeronáutica
AIS/MAP. Servicio de información aeronáutica y cartas aeronáuticas
ALAE. Asociación de Líneas Aéreas Europeas
AMBEX. Intercambio de boletines AFI
AMCP. Grupo de expertos sobre comunicaciones móviles aeronáuticas
AMHS. Sistema de tratamiento de mensajes ATS
AMSS. Servicio móvil aeronáutico por satélite
ANC. Comisión de Aeronavegación
AOSCF. Fondo para los gastos de los servicios administrativos y operacionales
APANPIRG. Grupo regional Asia/Pacífico de planificación y ejecución de la navegación aérea
APEC. Cooperación Económica Asia-Pacífico
APIRG. Grupo regional AFI de planificación y ejecución
APT. Telecomunidad de Asia y el Pacífico
ASAS. Sistema de garantía de la separación a bordo
ASECNA. Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar
ASMA. Asociación Médica Aeroespacial
ASOP. Asistencia operacional
ATC. Control de tránsito aéreo
ATM. Gestión del tránsito aéreo
ATN. Red de telecomunicaciones aeronáuticas
ATS. Servicios de tránsito aéreo
AVSEC. Seguridad de la aviación
CAA. Administración de aviación civil
CAAC. Comisión Árabe de Aviación Civil
CAEP. Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación
CAFAC. Comisión Africana de Aviación Civil
CAMP. Plan general de aviación civil
CAPS. Servicio de compras de aviación civil
CAR. Región Caribe
CCI. Cámara de Comercio Internacional
CCSI. Comité de Coordinación de los sistemas de información
CEAC. Conferencia Europea de Aviación Civil
CEPA. Comisión Económica para África
CEPE. Comisión Económica para Europa
CESPAP. Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico
CFIT. Impacto contra el suelo sin pérdida de control
CINA. Comisión Internacional de Navegación Aérea
CLAC. Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
CMCC. Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático
CMDN. Conjunto de material didáctico normalizado
CNS/ATM. Comunicaciones, navegación, vigilancia y gestión del tránsito aéreo
COCESNA. Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea
COM. Comunicaciones
COMESA. Mercado Común para África oriental y meridional
COSCAP. Programa de desarrollo de la cooperación en materia de seguridad operacional y mantenimiento de la aeronavegabilidad
COSPAS. Sistema espacial para la búsqueda de naves en peligro
CPDLC. Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto
CTIE. Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos
CVR. Registrador de la voz en el puesto de pilotaje
DAC. Dirección de aviación civil
DCI. Dependencia Común de Inspección
DGAC. Dirección general de aviación civil
DME. Equipo radiotelemétrico
DOT. Departamento de Transporte
EATCHIP. Programa europeo de armonización e integración del control del tránsito aéreo
EUROCONTROL. Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea
FAA. Administración Federal de Aviación
FAI. Federación Aeronáutica Internacional
FASID. Documento sobre las instalaciones y servicios
FF. Fondos fiduciarios
FIR. Región de información de vuelo
FMS. Sistema de gestión de vuelo
GASP. Plan global para la seguridad aeronáutica

- GEPNA.** Grupo Europeo de Planificación de la Navegación Aérea
GLONASS. Sistema orbital mundial de navegación por satélite
GNSS. Sistema mundial de navegación por satélite
GPS. Sistema mundial de determinación de la posición
GPWS. Sistema de advertencia de la proximidad del terreno
GREPECAS. Grupo regional CAR/SAM de planificación y ejecución
HF. Altas frecuencias
IAOPA. Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves
IATA. Asociación del Transporte Aéreo Internacional
IAVW. Vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales
IBAC. Consejo internacional de aviación de negocios
IBIS. Sistema de notificación de la OACI de los choques con aves
IFALPA. Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea
IFATCA. Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo
IFL. Lista internacional de frecuencias
ILS. Sistema de aterrizaje por instrumentos
IPCC. Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático
ISCS. Sistema internacional de comunicaciones por satélite
ISO. Organización Internacional de Normalización
LUT. Terminal local de usuario
MCC. Centro de control de misión
MET. Meteorología
MIDANPIRG. Grupo regional MID de planificación y ejecución de la navegación aérea
MLS. Sistema de aterrizaje por microondas
MOTNEG. Grupo de planificación regional de la red de telecomunicaciones meteorológicas para las operaciones en Europa
MoU. Memorando de acuerdo
MSA. Acuerdo de servicios administrativos
MSAW. Sistema de advertencia de altitud mínima de seguridad
NOTAM. Aviso a los aviadores
NAT SPG. Grupo sobre planeamiento de sistemas Atlántico septentrional
OCDE. Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
OCR. Reconocimiento óptico de caracteres
OFZ. Zona despejada de obstáculos
OIPC/INTERPOL. Organización Internacional de Policía Criminal
OMA. Organización Mundial de Aduanas
OMI. Organización Marítima Internacional
OMM. Organización Meteorológica Mundial
OMS. Organización Mundial de la Salud
OMT. Organización Mundial del Turismo
OPMET. Información meteorológica relativa a las operaciones
OPS. Operaciones
PANS. Procedimientos para los servicios de navegación aérea
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
RAC. Reglamento del aire y servicios de tránsito aéreo
RNAV. Navegación de área
RNP. Performance de navegación requerida
RVSM. Separación vertical mínima reducida
SADC. Comunidad de Desarrollo del África Meridional
SADIS. Sistema de distribución por satélite
SAM. Región Sudamérica
SARPS. Normas y métodos recomendados
SARSAT. Localización por satélite para búsqueda y salvamento
SFOR. Fuerza de estabilización
SIDS. Estados insulares en desarrollo
SIP. Proyecto especial de ejecución
SPPD. Servicios de apoyo a la formulación de políticas y programas
SSR. Radar secundario de vigilancia
TCB. Dirección de cooperación técnica
TCCA. Espacio aéreo transatlántico común (TCAA)
UE. Unión Europea
UIT. Unión Internacional de Telecomunicaciones
UNCTAD. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
UNIDROIT. Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado
UPU. Unión Postal Universal
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
VMC. Condiciones meteorológicas de vuelo visual
VNAV. Navegación vertical
VOR. Radiofaro omnidireccional VHF
VSAT. Terminal de apertura muy pequeña
WAFC. Centro mundial de pronósticos de área
WAFS. Sistema mundial de pronósticos de área
WGS-84. Sistema geodésico mundial — 1984
WRC-2000. Conferencia mundial de radiocomunicaciones (2000)
Y2K. Problema del año 2000

Capítulo I

Resumen del año

En este capítulo se resumen los principales acontecimientos y tendencias registrados en materia de aviación civil y la labor de la OACI durante 1999. En las tablas del Apéndice 12 se dan las estadísticas detalladas relativas a los datos presentados en este capítulo.



En 1999, el producto interior bruto (PIB) mundial aumentó en aproximadamente el 3,0% en términos reales (Figura 1). En los países industrializados, el PIB aumentó casi de acuerdo con la media mundial, con el apoyo del vigoroso y continuo crecimiento del PIB en Norteamérica (4,2%). El crecimiento del PIB en los países en desarrollo fue de un 3,8%, nivel inferior al registrado durante la mayor parte de los años noventa.

El crecimiento económico de África fue ligeramente más débil, con un aumento del PIB del 2,7%.

La región Asia/Pacífico, que tiene la mayor participación en la economía mundial, recobró parte de su fuerza económica, con un crecimiento aproximado del PIB del 3,5% en 1999. Las economías de los países en desarrollo de la región Asia/Pacífico, que representaron casi dos tercios del producto total de la región, contribuyeron en gran medida a este aumento, ya que su PIB medio aumentó en un 6,0%, pero este crecimiento oculta importantes diferencias entre países. El crecimiento del PIB de China seguía en cabeza, situándose en más de un 7,1%. Varias economías de Asia sudoriental se recuperaron gradualmente de una recesión sufrida en 1998, al igual que el Japón cuyo PIB se estabilizó lentamente, registrando un crecimiento aproximado del 0,3% en 1999. Las cuatro nuevas economías industrializadas de Asia recobraron impulso, alcanzando un crecimiento medio del PIB del 7,7%. La economía de Australia creció más lentamente situándose en un 4,4%, mientras que el porcentaje de crecimiento de Nueva Zelanda del 5,6% representó una fuerte recuperación.

Europa logró un crecimiento medio del PIB del 2,3%, tasa alcanzada también dentro de la Unión Europea. Las economías de los países de Europa central y oriental crecieron en total un 2,5%. La mayoría de los países de la Comunidad de Estados Independientes experimentó un crecimiento medio del PIB del 2,9%, tras un período de declive económico. En otras regiones prevaleció la tendencia a un desarrollo económico más débil. Latinoamérica y el Caribe, como región, sufrió un estancamiento (crecimiento del PIB del 0,2%) y tuvo la actuación económica más débil del decenio. El Oriente Medio (crecimiento del PIB del 2,5%) se mantuvo básicamente estable con respecto al año anterior.

Se estima que el volumen mundial del comercio de bienes y servicios aumentó en un 4,6% en 1999, lo que supone un crecimiento similar al de 1998. Estos acontecimientos reflejan una cierta disminución del crecimiento entre los principales países que mantienen relaciones comerciales y la volatilidad de las economías que están muy orientadas hacia la exportación, tanto en las economías avanzadas como en las que están en desarrollo.



Figura 1. Evolución del PIB mundial (precios constantes) cambios de año en año, 1990-1999

El turismo internacional siguió prosperando en 1999, año en que se calcula que 657 millones de turistas viajaron a países del extranjero, gastando casi \$455 000 millones*, según los resultados preliminares de la Organización Mundial del Turismo. El turismo mundial registró un vigoroso crecimiento del 3,2%, tanto en las llegadas internacionales como en los ingresos (Figura 2).

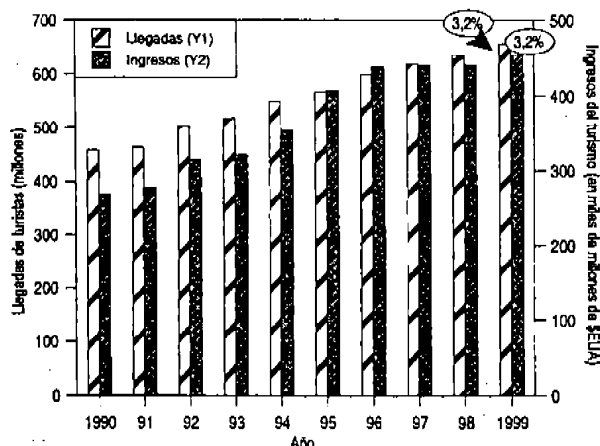


Figura 2. Ingresos y llegadas del turismo internacional dólares estadounidenses, 1990-1999



Servicios regulares

En 1999, las líneas aéreas de los 185 Estados contratantes de la OACI transportaron en sus servicios regulares un total de aproximadamente 1 560 millones de pasajeros y unos 28 millones de toneladas de carga. El total general y el total internacional de toneladas-kilómetros de pasajeros, carga y correo efectuadas aumentaron en un 6% con respecto a 1998 (Tablas 1 y 2). En la Figura 3 se muestra la tendencia de 1990 a 1999.

En 1999, la capacidad global aumentó en un porcentaje ligeramente inferior al del tráfico (Figura 4). Por lo tanto, el coeficiente medio de ocupación-pasajeros en todos los servicios regulares

(interiores más internacionales) aumentó ligeramente al 69% en 1999; con todo, hubo pocos cambios en el coeficiente medio de carga en peso, que se mantuvo en el 60% (Tabla 3).

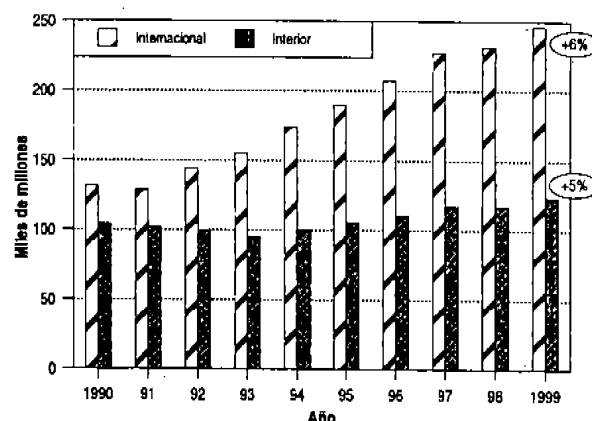


Figura 3. Tráfico regular toneladas-kilómetros efectuadas, 1990-1999

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

Por lo que respecta a cada país (Tablas 5 y 6) los datos indican que en 1999 aproximadamente el 46% del volumen total del tráfico regular de pasajeros, carga y correo, correspondió a las líneas aéreas de los Estados Unidos, el Japón y el Reino Unido (34%, 6% y 6% respectivamente). En los servicios internacionales, aproximadamente el 40% de todo el tráfico lo transportaron las líneas aéreas de los Estados Unidos, el Reino Unido, Alemania y el Japón (18%, 8%, 7% y 7%, respectivamente).

Tráfico comercial no regular

Se estima que el total de pasajeros-kilómetros efectuados en vuelos internacionales no regulares aumentó en un 11% en 1999, habiéndose mantenido en un 14% la proporción del tráfico no regular del total del tráfico internacional de pasajeros (Figura 5 y Tabla 7). El tráfico interior de pasajeros en vuelos no regulares representa solamente cerca del 8% del total del tráfico no regular de pasajeros y un 2% del total del tráfico interior de pasajeros a escala mundial.

* Todas las cantidades mencionadas en este capítulo son en dólares estadounidenses.

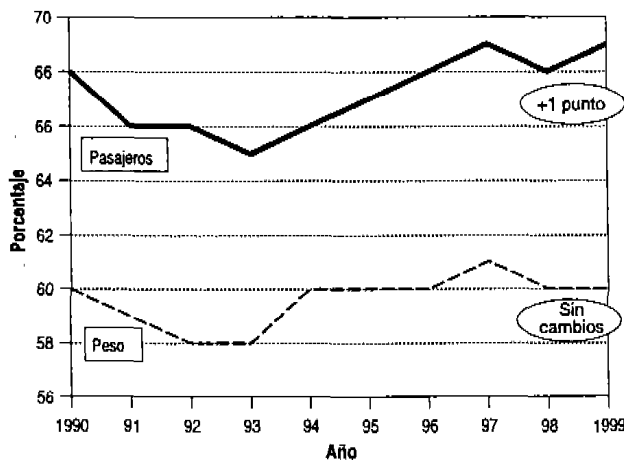


Figura 4. Tráfico regular
coeficientes de carga, 1990-1999

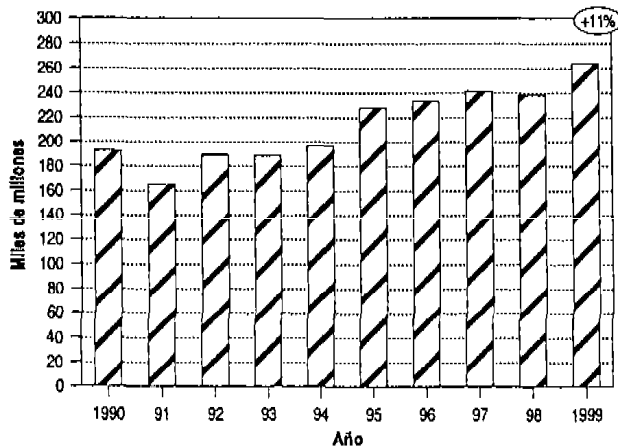


Figura 5. Tráfico internacional no regular
pasajeros-kilómetros efectuados, 1990-1999

Tráfico de los aeropuertos

En 1999, los 25 aeropuertos más grandes del mundo atendieron unos 1 045 millones de pasajeros, según los cálculos preliminares (Tabla 8). Durante el mismo período, dichos aeropuertos (de los cuales 17 están en Norteamérica, 5 en Europa y 3 en Asia) también atendieron unos 11 millones de movimientos de transporte aéreo comercial.



Los datos preliminares correspondientes a 1999 indican que las líneas aéreas regulares de todo el mundo, consideradas en conjunto, registraron beneficios de explotación por sexto año consecutivo (Tabla 9 y Figura 6).

Se calcula que en 1999 los ingresos de explotación de las líneas aéreas regulares de los Estados contratantes de la OACI fueron de \$306 500 millones y los gastos de explotación de esas mismas líneas aéreas han sido de \$294 000 millones, lo cual representa un beneficio de explotación del 4,1% de los ingresos de explotación. Esto se produce después de un beneficio de explotación del 5,4% en 1998.

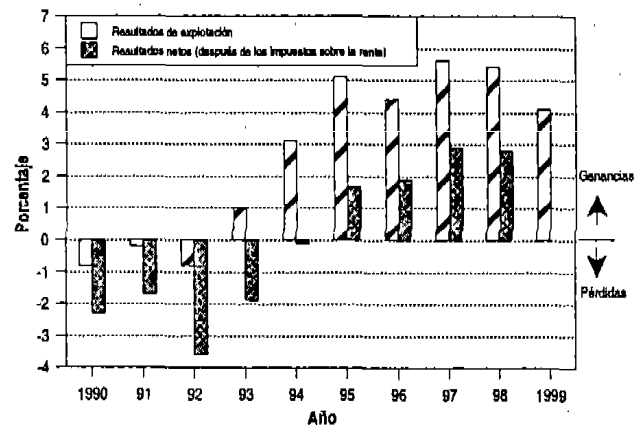


Figura 6. Líneas aéreas regulares
resultados de explotación y netos,
1990-1999

Los ingresos de explotación por tonelada-kilómetro disminuyeron de 80,6 centavos en 1998 a, según se estima, unos 78,9 centavos en 1999, en tanto que los gastos de explotación por tonelada-kilómetro disminuyeron de 76,2 centavos a unos 75,6 centavos.



Transportistas

Se estima, tomando como base los horarios publicados en las guías multilaterales de las líneas aéreas, que a fines de 1999 había en todo el mundo, aproximadamente 721 transportistas que prestaban servicios regulares de pasajeros (internacionales o interiores, o ambos) y que unos 86 prestaban servicios regulares exclusivamente de carga. En comparación con el mismo período en 1998, esto representa un aumento general neto de unos 22 transportistas.

En 1999 continuó la tendencia a privatizar parcial o totalmente las líneas aéreas de propiedad gubernamental. Siete líneas aéreas se privatizaron con éxito y se dieron a conocer los objetivos de privatización de otras dos líneas aéreas. Durante el año continuaron los preparativos para la privatización de unos 30 transportistas de propiedad gubernamental que se habían escogido como objetivo en años anteriores. Con todo, la privatización de varias líneas aéreas tuvo que aplazarse debido a las condiciones económicas o la situación financiera de las líneas aéreas interesadas, o por circunstancias locales.

Las líneas aéreas continuaron ampliando sus vínculos de cooperación, incluyendo el desarrollo de alizanzas mundiales, la compartición de códigos, servicios conjuntos y participación mancomunada en programas de servicios de pasajeros frecuentes.

Aeronaves encargadas

Entre 1990 y 1999, el número de aeronaves de transporte comercial en servicio aumentó en un 49%, de 12 238 a 18 204 (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 53%, de 9 407 a 14 406 (Figura 7 y Tabla 10).

En 1999 se encargaron 987 aeronaves de reacción (en comparación con 1 463 en 1998) y se entregaron 1 074 aeronaves (en comparación con 929 en 1998). A fines de 1999, el número de aeronaves encargadas y pendientes de entrega era de 3 306 en comparación con 3 565 a fines de 1998.

El compromiso financiero que representan los pedidos de aeronaves de reacción hechos con los principales fabricantes de aeronaves en 1999 se calcula en aproximadamente \$51 000 millones.

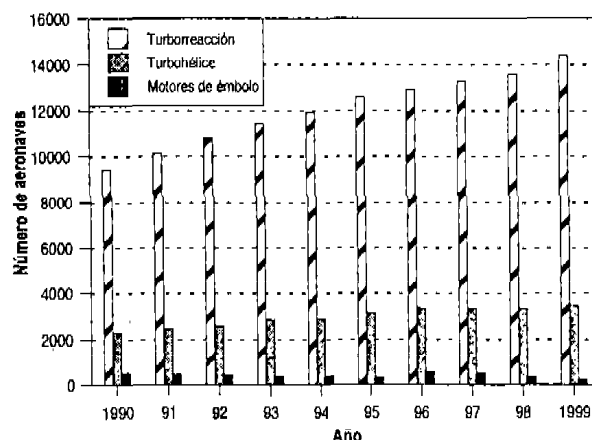


Figura 7. Flota total de transporte aéreo comercial 1990-1999

En 1999 se registraron 86 pedidos de aeronaves de turbohélice y 79 entregas del mismo tipo de aeronaves.

Principales transacciones por tipo de aeronave, 1999

Aeronaves	Encargadas	Entregadas	Pendientes de entrega
Airbus A 319/320/321	273	217	991
Boeing 737	213	296	847
Canadair RJ	166	73	355
Embraer EMB-145	102	79	163
De Havilland Canada DHC-8	57	25	76

Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Las finanzas de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea siguieron mejorando en 1999, apoyadas por el aumento en el número de organismos financieramente autónomos que se han creado expresamente para sustituir al gobierno en la explotación de estos componentes de infraestructura (ya sea a nivel nacional, regional o local). Durante el año se aceleró la creciente participación de los intereses privados en la explotación de los aeropuertos, principalmente mediante arreglos muy favorables o de tipo arrendamiento en lugar de la compra o transferencia directa de la propiedad. Se prevé que continúe esta tendencia a la participación del sector

privado en el suministro de infraestructuras, fundamentalmente por lo que respecta a los aeropuertos más que a los servicios de navegación aérea, cuyo proceso de transferencia de las operaciones a organismos autónomos se ha iniciado más recientemente.

- ★ *La Secretaría comenzó la labor relativa a un estudio sobre la privatización en la provisión de aeropuertos y servicios de navegación aérea que, en primer lugar, se presentará a la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea que se celebrará en Montreal, del 19 al 28 de junio de 2000. La OACI celebró también un seminario sobre la privatización de los aeropuertos que tuvo lugar en la Ciudad de Guatemala, del 13 al 16 de diciembre de 1999 para los Estados de las Américas.*



El número de acuerdos bilaterales de servicios aéreos notificados en 1999 indicaba una reducción por cuarto año consecutivo, lo que se debe posiblemente a una mayor confianza de los Estados en los acuerdos bilaterales y regionales de servicios aéreos vigentes. Según los informes, en 1999 los Estados concluyeron 44 acuerdos bilaterales de servicios aéreos (de los cuales 32 eran acuerdos concertados por primera vez y 12 eran acuerdos de sustitución), en comparación con los 54 acuerdos firmados en 1998 (42 nuevos, 12 de sustitución). El número de enmiendas de los acuerdos vigentes registró también una disminución, habiéndose notificado 21 en 1999 frente a 31 en 1998. En 1999 se notificaron 2 Memorandos de acuerdo (MOU) bilaterales.

Por lo que respecta a las regiones participantes, únicamente 6 nuevos acuerdos, 3 acuerdos de sustitución, 6 enmiendas y 1 MOU correspondieron a Estados pertenecientes a la misma región de la OACI mientras que 26 nuevos acuerdos, 9 acuerdos de sustitución, 15 enmiendas y 1 MOU se concertaron entre Estados de diferentes regiones de la OACI. Continuando una tendencia, más del 60% de los 67 acuerdos bilaterales y enmiendas notificados en 1999 supuso una liberalización de los respectivos marcos de reglamentación en diversos grados. Por ejemplo, en 6 se concedía pleno acceso a los mercados y en 5 se preveía la introducción del concepto de "cielos abiertos", mientras que en otros 30 figuraban una o más características tales como aumento de la capacidad, la designación múltiple,

disposiciones sobre la falta de restricciones en materia de fijación de precios y carga y arreglos de compartición de códigos. Se amplió la cobertura de 2 acuerdos de cielos abiertos para incluir disposiciones sobre transporte intermodal relacionadas con la venta de servicios a los pasajeros en viajes combinados por vía aérea y transporte de superficie (por ferrocarril y autobús).

- ★ *En el mes de noviembre, el Consejo adoptó una resolución en la que definía la postura de la Organización sobre transporte aéreo en el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS). En la resolución se pedía a la Organización Mundial del Comercio (OMC) que tuviera en cuenta la liberalización progresiva que se ha estado produciendo en el transporte aéreo internacional a escala bilateral y regional en los últimos años, así como la responsabilidad constitucional de la OACI respecto al transporte aéreo internacional y, en particular, su seguridad y protección.*

- ★ *La Secretaría asistió a la Tercera Conferencia ministerial de la OMC celebrada en Seattle, Estados Unidos, del 30 de noviembre al 3 de diciembre, así como a las reuniones preparatorias anteriores a la conferencia. Aunque la conferencia no fijó un orden del día para una nueva y completa ronda de negociaciones comerciales multilaterales, en 2000 continuará el examen del Anexo sobre servicios de transporte aéreo del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) por la OMC, como parte de un orden del día adoptado en virtud de una decisión ministerial anterior.*

Un importante acontecimiento registrado en 1999 fue el progreso de la liberalización del transporte aéreo a nivel regional. El Consejo de ministros de transporte árabes de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) alcanzó un acuerdo destinado a liberalizar los servicios aéreos dentro de los países árabes a lo largo de un período de cinco años, poniendo gradualmente fin a las restricciones a las tercera, cuarta y quinta libertades del aire de los transportistas de los Estados miembros de la CAAC. En Latinoamérica, el Grupo de trabajo sobre transporte aéreo creado por la Conferencia de ministros de transporte, comunicaciones y obras públicas de Sudamérica adoptó una resolución para continuar su labor con miras a elaborar una política comercial aeronáutica común para la región, que se presentará en una reunión de los ministros de transporte prevista para el mes de noviembre de 2000.

En África, los 21 Estados que integran el Mercado Común para África Oriental y Meridional (COMESA) alcanzaron un acuerdo para introducir

gradualmente la liberalización del transporte aéreo en la subregión. En la primera fase se permitiría el libre movimiento de los servicios de carga aérea y servicios no regulares de pasajeros dentro de COMESA, dos servicios regulares diarios de pasajeros entre cualesquiera pares de ciudades sin restricciones de capacidad, y la designación múltiple de las líneas aéreas. La liberalización completa de los servicios de transporte aéreo dentro de COMESA está prevista para octubre de 2000. Además, el Consejo de ministros de la Unión Aduanera y Económica del África central, adoptó, en Bangui, un acuerdo sobre la liberalización del transporte aéreo entre sus seis Estados miembros. Por último, en una reunión de la Comisión Económica para África (CEPA) celebrada en Yamoussoukro (noviembre de 1999), en la cual el Secretario General estuvo presente e hizo uso de la palabra, los ministros de transporte africanos adoptaron un acuerdo provisional en materia de aviación para toda la región destinado a liberalizar los cielos africanos con miras a alcanzar la plena integración para 2002. El acuerdo entrará en vigor 30 días después de su ratificación, que está previsto tendrá lugar en la próxima reunión de los ministros africanos de la Organización de la Unidad Africana (OUA) en Togo, en junio de 2000.

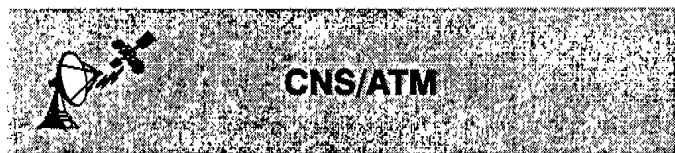
En otros lugares, los líderes del foro de la Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) respaldaron una propuesta de su grupo de trabajo sobre transporte destinada a aumentar la competencia de los servicios aéreos dentro de la región. La propuesta reduciría las restricciones de acceso a los mercados, tanto para los pasajeros como para los servicios de carga aérea, y permitiría la designación múltiple de las líneas aéreas y arreglos de cooperación. La Unión Europea (UE) y Suiza firmaron un acuerdo de transporte aéreo sobre la base de las reglas del "acervo comunitario" sobre transporte aéreo dentro de la UE. El acuerdo, sujeto a los procedimientos nacionales de ratificación y a la aprobación del Parlamento Europeo, se aplicaría a todas las rutas entre cualquier punto de la UE y cualquier punto del territorio suizo, así como a todos los transportistas matriculados en Suiza o en un Estado miembro de la UE. Se ha redactado un proyecto de acuerdo entre la UE y 10 Estados de Europa central y oriental para ampliar el espacio aéreo europeo común, a fin de que sea examinado por los ministros de transporte. La Asociación de Líneas Aéreas Europeas (ALAE) publicó una declaración de políticas sobre un espacio aéreo transatlántico común (TCAA) destinada a dar impulso a las negociaciones entre la UE y los Estados Unidos para elaborar un marco único de reglamentación. En la propuesta TCAA se identifican aspectos esenciales para la liberalización, incluyendo la libertad de proporcionar servicios, la

propiedad de las líneas aéreas y el derecho de establecimiento, la política en materia de competencia y el arrendamiento de aeronaves. Propugna la liberalización entre los mercados de la UE y los Estados Unidos de forma progresiva y regional, con disposiciones para que otros Estados con criterios semejantes se unan posteriormente.

A nivel nacional, el Gobierno de Australia anunció una política de aviación más liberal que prevé la negociación de arreglos recíprocos de cielos abiertos con Estados que tengan criterios semejantes cuando esto va en beneficio de los intereses nacionales de Australia. En esta política se prevé la designación múltiple de las líneas aéreas y el acceso a los mercados sin limitaciones, la fijación de precios, la carga y la compartición de códigos. En diciembre, el Gobierno de los Estados Unidos patrocinó una conferencia ministerial multilateral en Chicago sobre el tema "La aviación en el siglo XXI — Más allá de los cielos abiertos" para "profundizar en los aspectos críticos de la aviación en el próximo siglo", el Presidente del Consejo de la OACI asistió a dicha reunión e hizo uso de la palabra en la misma. Las deliberaciones se centraron en la necesidad de una mayor liberalización e infraestructura adecuada, la primacía de la seguridad y protección de la aviación y el carácter de la liberalización y los medios para alcanzarla.

En 1999 siguieron tomándose medidas en materia de reglamentación de la competencia en el transporte aéreo. La Comisión Europea inició una investigación oficial de las supuestas prácticas anticompetitivas relativas a la utilización de los sistemas de reserva por computadora (SRC) por Air France, que tiene parte de la propiedad del proveedor CRS Amadeus. La Comisión impuso también una multa a British Airways (BA) por abusar de su posición dominante como comprador de servicios de agentes de viajes, a raíz de la investigación del programa de descuentos implantado por BA. En los Estados Unidos, el Ministerio de Justicia abrió un expediente antimonopolio contra American Airlines, por monopolizar e intentar monopolizar servicios de pasajeros con origen y destino en su centro aeroportuario de Dallas/Fort Worth. En octubre, el Ministerio de Transporte (DOT) publicó un informe sobre las repercusiones de las actividades comerciales aeroportuarias en la competencia de las líneas aéreas, incluyendo recomendaciones sobre los medios para mejorar el acceso competitivo a los aeropuertos. El DOT expuso también las formas de seguir reduciendo las barreras para entrar en la industria de las líneas aéreas, al responder a un estudio sobre la competencia de las líneas aéreas realizado por la Junta de investigaciones de transporte. American Airlines y BA retiraron su solicitud

presentada a las autoridades estadounidenses para la aprobación reglamentaria de su propuesta alianza, después de que el DOT anunciara que negaría la inmunidad antimonopolio a la alianza entre ambas partes.



La planificación para la implantación de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) continuó en 1999 mediante las actividades individuales y combinadas de los Estados contratantes y la labor de varios grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). Los elementos específicos de los sistemas CNS/ATM y los planes de implantación se están integrando en los planes regionales de navegación aérea y en el Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM (Plan mundial). Además, se están realizando considerables esfuerzos para llevar a cabo análisis de costo-beneficios con miras a facilitar la implantación de los nuevos sistemas.

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

En la mayoría de las regiones de la OACI se hicieron pruebas de las comunicaciones por enlace de datos controlador — piloto (CPDLC), de la vigilancia dependiente automática (ADS) y del sistema de tratamiento de mensajes ATS (AMHS). Las pruebas ADS, junto con la extensa labor de preparación de los procedimientos ADS destinados a utilizar la ADS para fines de separación, deberían

llevar a la aplicación de la ADS en el espacio aéreo oceánico para fines de vigilancia de conformidad y separación. Estas innovaciones deberían conducir con el tiempo a una utilización más eficaz del espacio aéreo, aumentando asimismo la capacidad.

★ *Mediante los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), la OACI siguió de cerca los progresos realizados por los Estados en la aplicación de las disposiciones de los Anexos 4 y 15, en las que se exige que todas las coordenadas aeronáuticas que se publiquen tengan por referencia el Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84). Se espera que la implantación mejore en 2000, y la OACI continuará siguiendo de cerca los progresos realizados por los Estados y prestándoles asistencia, según corresponda.*

Comunicaciones

★ *El Consejo adoptó los SARPS para el enlace de datos HF (HFDL) elaborados en la quinta reunión del Grupo de expertos sobre comunicaciones móviles aeronáuticas (AMCP), que fueron aplicables (como parte de la Enmienda 74 del Anexo 10) el 4 de noviembre.*

Concluyó la labor relativa a la elaboración de una enmienda de los SARPS del Anexo 10 para ampliar el suministro del SMAS a un mayor número de aeronaves y para prever una mejor utilización del espectro RF; se prevé que el Consejo adoptará la enmienda en marzo de 2000. Además, continuó la labor relativa al VDL en Modo 3 (integración de voz/datos por TDMA) y al VDL en Modo 4 (enlace de datos para aplicaciones de vigilancia). Se estuvo investigando la aplicación a la navegación aérea de los sistemas de satélite de la próxima generación, mediante la definición de los criterios de aceptabilidad para dichos sistemas.

Navegación

En varios Estados y organizaciones internacionales continuó avanzándose en el desarrollo e implantación de los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS). El Grupo de expertos sobre el GNSS de la OACI siguió elaborando SARPS para el GNSS y, en su tercera reunión celebrada en abril, recomendó el primer conjunto de SARPS para su inclusión en el Anexo 10, Volumen I.

Siguieron desarrollándose sistemas de aumento por satélite. Se espera que esta forma de

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

Vigilancia

Se comunicó durante el año que continuaba mejorando notablemente la capacidad de vigilancia, lo cual comprende la evolución de los conceptos del sistema de a bordo de garantía de la separación (ASAS) y de la vigilancia dependiente automática-radiodifusión (ADS-B), basados en la técnica de señales espontáneas ampliadas SSR en Modo S. Se están elaborando en las regiones planes de vigilancia aeronáutica (ASP) destinados a implantar de forma coherente las instalaciones de vigilancia, incluyendo el Modo S, el sistema anticollisión de a bordo (ACAS) y la vigilancia dependiente automática.

Espectro aeronáutico

La OACI ha trabajado activamente con la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), a escala mundial y regional, para asegurarse de que las decisiones relativas a la gestión del espectro garanticen la disponibilidad a largo plazo del espectro de radiofrecuencias para los servicios de navegación aérea, comunicaciones y vigilancia (radar). La postura de la OACI se formuló de común acuerdo con los Estados contratantes. El Presidente del Consejo de la OACI envió una carta personal a los ministros encargados de la aviación civil para solicitar su participación y apoyo a la postura de la OACI en la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (2000) (CMR-2000) de la UIT.

Gestión del tránsito aéreo

Como parte del proceso evolutivo conducente a la implantación de un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) sin límites perceptibles, los

sistemas de control de tránsito aéreo (ATC) de todo el mundo siguieron actualizándose con equipo moderno capaz de apoyar conceptos ATM avanzados.

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

Se avanzó en varios conceptos para el funcionamiento de los sistemas ATM. Los Estados Unidos adelantaron la labor relativa a la implantación del concepto de vuelo en modo libre, mientras que en Europa se siguió desarrollando la estrategia ATM para 2000+. El Grupo de expertos sobre el concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATMCP) se reunió dos veces como grupo de trabajo plenario e inició su labor destinada a describir un concepto operacional ATM de "puerta a puerta" que facilitará la implantación evolutiva de un sistema mundial ATM sin límites perceptibles.



Para el año 2005 podrán entrar en servicio aviones de gran tamaño con envergaduras superiores a 65 m (mayores que el B747-400) y capaces de transportar más de 550 pasajeros, los cuales tendrán una repercusión en la infraestructura de los aeropuertos. A fin de dar cabida a tales aviones, algunos Estados han emprendido proyectos de ampliación de aeropuertos utilizando los textos de orientación vigentes de la OACI. La reciente enmienda del Anexo 14, Volumen I, que incluye nuevas especificaciones relativas a este asunto, debería facilitar las actividades de los Estados a este respecto.

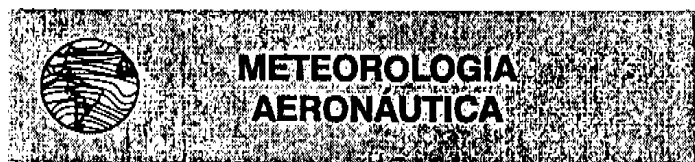
Se requiere que los Estados evalúen y publiquen la resistencia de los pavimentos de los aeropuertos utilizando el sistema ACN/PCN de la OACI. En vista de que los actuales procedimientos para el diseño y evaluación de los pavimentos indicaron algunas limitaciones cuando los mismos se utilizan para analizar la compleja carga de algunos nuevos aviones de gran tamaño provistos de seis ruedas o más en cada pata del tren de aterrizaje (p. ej., el Boeing 777), se siguen examinando procedimientos más eficaces y mundialmente aceptables. En este contexto, se han registrado progresos en los proyectos de investigación en gran escala sobre prueba de pavimentos de dos Estados.

A raíz del *Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono*, la producción de halones, uno de los tres agentes complementarios de extinción de incendios recomendados en el Anexo 14, Volumen I, para las operaciones de salvamento y extinción de incendios en los aeródromos, cesó el 31 de diciembre de 1993. Desde entonces sólo se dispone de las existencias restantes de halones y halones reciclados que pueden utilizarse únicamente para usos esenciales y se sigue buscando un sustituto apropiado. A este respecto, la OACI continúa siguiendo de cerca las investigaciones de la industria a fin de mantener actualizadas las especificaciones conexas.

El continuo crecimiento del tránsito aéreo impone crecientes exigencias al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria. Existe una creciente tendencia a la participación del sector privado en los aeropuertos, en parte para tener acceso a fondos de inversión destinados a satisfacer estas exigencias. En vista de que esta intervención tiene repercusiones en la seguridad operacional, los Estados deben asegurarse de que cuentan con la legislación y reglamentos de seguridad operacional adecuados. En este contexto, la labor de la OACI relativa al otorgamiento de licencias/certificación de aeródromos, que se encuentra actualmente bastante adelantada, debería ayudar a los Estados a garantizar la seguridad operacional y a cumplir con las obligaciones que les impone el Convenio.

y occidental preparados mediante terminales de computadora interactivos. En conjunto, se logró la cobertura mundial mediante tres radiodifusiones por satélite de la OACI, y aproximadamente en 130 Estados se instalaron terminales de apertura muy pequeña. Estas radiodifusiones proporcionan directamente a los Estados información a escala mundial elaborada por los WAFS e información meteorológica para las operaciones (OPMET), tal como METAR, TAF y SIGMET. La implantación de las radiodifusiones por satélite y el suministro de pronósticos SIGWX por los WAFC han permitido el cierre de 5 de los 15 centros regionales de pronósticos de área (RAFC), siendo el más reciente el RAFC de El Cairo, y en las regiones interesadas se han elaborado planes de transición para la transferencia gradual de las responsabilidades, de los RAFC restantes a los WAFC.

En los Estados responsables de los centros de avisos de cenizas volcánicas 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.

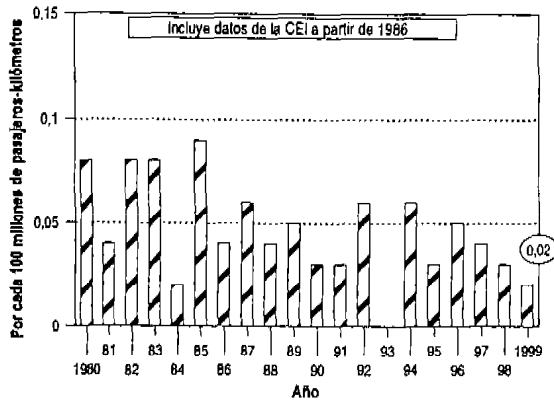


En 1999 continuó la centralización y comercialización de los servicios de pronóstico meteorológica en todo el mundo. La creciente utilización en los Estados de los mejores sistemas automatizados de observación meteorológica para las observaciones meteorológicas generales ha suscitado la presentación de solicitudes destinadas a que la OACI examine la función de estos sistemas en el suministro de observaciones para la aviación. 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). Por consiguiente, el WAFC de Londres está publicando cartas SIGWX para las regiones de África, Europa, el Oriente Medio, el Atlántico septentrional y Asia meridional

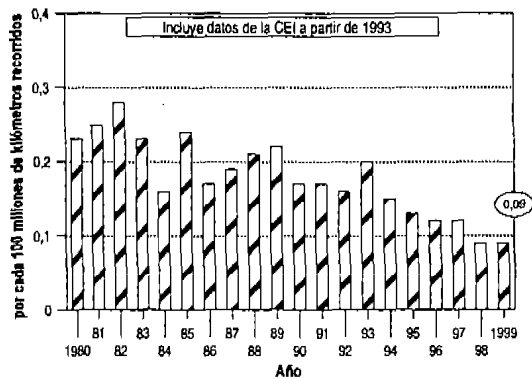


El sistema COSPAS-SARSAT de satélites continuó desempeñando un papel importante en la detección de los transmisores de localización de emergencia y los lugares de accidentes de aviación.

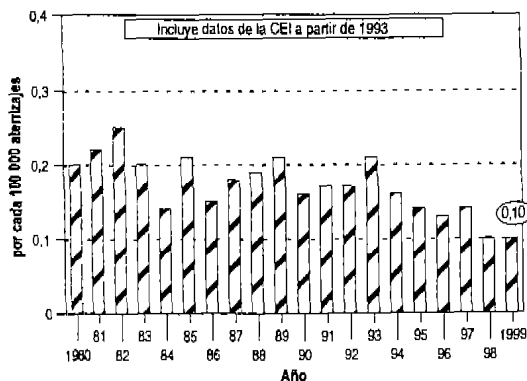
Continuó ampliándose la capacidad del sistema. Hubo 7 satélites en órbita terrestre a baja altitud y 3 satélites geoestacionarios en servicio, y se estaban construyendo varios otros de remplazo con perfeccionamientos técnicos. A fines de año, 35 terminales locales de usuario (LUT) y 20 centros de control de misiones (MCC) estaban en servicio. Si bien ya había cobertura mundial en la banda de 406 MHz, se proyectaba contar con un número mayor de LUT y MCC para aumentar la cobertura del sistema en tiempo real y reducir el tiempo total de respuesta. Se ha desarrollado un componente geoestacionario del sistema, que proporcionará una alerta casi instantánea. Desde que comenzó a utilizarse a título experimental en septiembre de 1982, el sistema COSPAS-SARSAT ha contribuido al salvamento de más de 10 000 personas en incidentes aéreos, marítimos y terrestres.



Número de pasajeros muertos
por cada 100 millones de pasajeros-km
en servicios regulares



Número de accidentes mortales
por cada 100 millones de km
en servicios regulares



Número de accidentes mortales
por cada 100 000 aterrizajes
en servicios regulares

Figura 8. Estadísticas de accidentes de aviación
1980-1999



La creciente congestión de los aeropuertos y del espacio aéreo siguió afectando a las operaciones en muchas zonas del mundo. Los viajes aéreos han estado creciendo más rápidamente que la capacidad actual de los aeropuertos y del espacio aéreo. La implantación prevista de los sistemas CNS/ATM debería contribuir considerablemente a reducir la congestión de los aeropuertos y del espacio aéreo a escala mundial.

★ Con miras a ayudar a reducir la congestión en la parte pública de los aeropuertos, la OACI concluyó la elaboración de nuevas especificaciones técnicas para documentos de viaje de "tecnología avanzada", como por ejemplo la tarjeta pasaporte y otras "tarjetas inteligentes" destinadas a implantar sistemas para la inspección fronteriza automatizada de los pasajeros. Tales sistemas permitirán que los viajeros frecuentes eviten las colas en los mostradores de inmigración, especialmente en los aeropuertos que registran elevados volúmenes de tráfico en los períodos punta.



Tráfico regular

La información preliminar sobre los accidentes de aviación en vuelos regulares en el mundo entero en que perecieron pasajeros indica que en 1999 se produjeron 20 accidentes de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 2 250 kg, en los que murieron 489 pasajeros. En comparación, en 1998 se produjeron 20 accidentes mortales en los que perecieron 905 pasajeros (Tabla 11). En relación con el volumen de tráfico, el número de pasajeros muertos por cada 100 millones de pasajeros-kilómetros disminuyó de 0,035 en 1998 a 0,02 en 1999. Con todo, hubo pocos cambios en el número de accidentes mortales por cada 100 millones de kilómetros recorridos y el número de accidentes mortales por cada 100 000 aterrizajes, que se mantuvieron a los niveles registrados en 1998 de 0,09 y 0,10, respectivamente (Figura 8).

Los índices de seguridad varían considerablemente según los distintos tipos de aeronaves utilizados en los servicios regulares de pasajeros. Por ejemplo, en los vuelos de los turbo reactores, que representan aproximadamente el 95% de la totalidad del tráfico regular, en términos de pasajeros-kilómetros realizados, se produjeron 8 accidentes en 1999, con un total de 347 pasajeros muertos; en los vuelos de aeronaves de turbohélice y motores de émbolo, que constituyen aproximadamente el 5% del tráfico regular total, se registraron 12 accidentes con un total de 142 pasajeros muertos. Por lo tanto, el índice de víctimas en el caso de los vuelos con turbo reactores fue muy inferior al de los aviones con motores de hélice.

Tráfico comercial no regular

Los servicios comerciales no regulares de transporte aéreo incluyen tanto los vuelos no regulares de las líneas aéreas regulares como los vuelos de los transportistas comerciales no regulares. Los datos de que dispone la OACI sobre la seguridad de los vuelos no regulares de pasajeros indican que en 1999 se produjo un total de 22 accidentes mortales de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 2 250 kg en los que perecieron 129 pasajeros (incluyendo 6 accidentes de aeronaves que realizaban servicios exclusivamente de carga y que llevaban pasajeros a bordo), mientras que en 1998 se produjeron 20 accidentes mortales (incluida una colisión en vuelo contada como un accidente) con 191 pasajeros muertos.

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 1999 se produjeron 8 accidentes mortales (de los cuales 5 correspondieron a aeronaves que realizaban servicios exclusivamente de carga y que llevaban pasajeros a bordo) en los que perecieron 53 pasajeros.

inició el 1 de enero, y las actividades de auditoría comenzaron en el mes de marzo. En el programa se pide la realización de auditorías obligatorias y regulares de la vigilancia de la seguridad operacional de todos los Estados contratantes y un mayor grado de transparencia en la divulgación de los resultados de las auditorías. Este programa reemplaza el Programa OACI de evaluación de la vigilancia de la seguridad operacional de carácter voluntario establecido en marzo de 1996.

- ★ Al 31 de diciembre, 49 Estados contratantes habían sido objeto de auditoría por parte de equipos OACI en los tres aspectos que abarca actualmente el programa: licencias al personal e instrucción aeronáutica, operaciones de aeronaves y aeronavegabilidad. Además, los Estados han sido objeto de auditoría para determinar que cuentan con una organización y sistema de reglamentación de la aviación civil bien concebidos.

Los informes resumidos que contienen una síntesis de las conclusiones y medidas correctivas propuestas a los Estados objeto de auditoría se ponen a disposición de todos los Estados contratantes.

PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIA PARA EL AÑO 2000 (Y2K)

- ★ En el mes de junio se presentó un informe de situación a la reunión de las Naciones Unidas para coordinadores nacionales Y2K celebrada en Nueva York, en el que se reiteraba que la seguridad seguía siendo la prioridad número uno de la comunidad aeronáutica mundial al prepararse para el cambio de fecha en el año 2000. En el informe se destacaba el Plan de acción para el año 2000 de la OACI, que se concentraba en difundir información acerca del problema de cambio de fecha, elevar el nivel de conciencia acerca de sus consecuencias en el sector de la aviación civil internacional, evaluar los progresos realizados por los Estados a la hora de resolver el problema y prestarles apoyo en sus actividades, así como a las de las organizaciones de transporte aéreo, y alentar la elaboración de planes nacionales de contingencia, trabajando al mismo tiempo, por intermedio de los grupos regionales de planificación, para elaborar planes de contingencia regionales.



- ★ De conformidad con la Resolución A32-11 de la Asamblea, el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional se

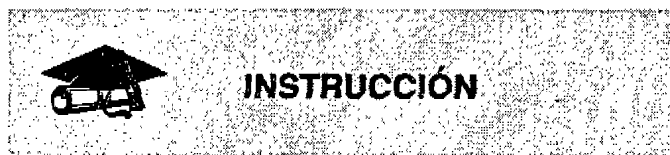
★ Las actividades de la OACI encaminadas a una planificación eficaz de contingencia para el año 2000 se centraron en los niveles de planificación nacional, regional y mundial. A nivel nacional, se proporcionó asesoramiento e información a los Estados para ayudarles en sus preparativos. Al mismo tiempo, se les instó a elaborar planes nacionales de contingencia ATS en el caso de que no los tuvieran ya. Las oficinas regionales de la OACI elaboraron planes regionales de contingencia, trabajando por intermedio de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). A nivel mundial, se celebraron dos reuniones del Grupo de planificación mundial de contingencia para el año 2000 OACI/IATA cuyos principales objetivos eran armonizar los planes de contingencia en las interfaces regionales y establecer el marco para las dependencias regionales y mundiales de coordinación para el año 2000. Todas las regiones de la OACI habían concluido sus planes de contingencia antes del cambio de fecha del año 2000. El nivel sin precedentes de cooperación internacional entre la OACI, sus Estados contratantes, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), los diferentes organismos de aviación y la industria culminó en un cambio de fecha sin interrupciones ni contratiempos.

La mayoría de los planes de contingencia para el año 2000 estaban destinados a asegurar que el cierre de las principales instalaciones y servicios en toda una región no tuviera por efecto el cierre total del espacio aéreo. Esto garantizaba que las rutas internacionales estratégicas permanecerían abiertas. Además, se estableció coordinación regional para facilitar la seguridad de vuelo y la continuidad del ATS internacional mediante la compilación y análisis de información y una coordinación eficaz. Se creó una dependencia de coordinación mundial para el año 2000 en la Sede de la OACI. El establecimiento de esta dependencia resultó posible gracias a la significativa contribución del Gobierno del Canadá y se dispone ahora de la misma como infraestructura permanente de gestión de crisis que puede reactivarse con muy poco preaviso.

humanos en la seguridad de la aviación internacional celebró una conferencia en Amsterdam, Países Bajos, que se centró en normalizar el proceso de selección, instrucción y supervisión del rendimiento. La Administración Federal de Aviación (FAA) publicó un documento titulado "Plan de ensayo y evaluación para medir la eficacia y eficiencia en los puestos de control", como primera descripción de los aspectos críticos de los puestos de control de seguridad en los aeropuertos y la correspondiente medición del rendimiento.

EUROCONTROL inició el Proyecto de reducción del error humano en la gestión del tránsito aéreo (HERA). Este proyecto multinacional tiene por objeto elaborar un instrumento de análisis de incidentes para mejorar la fiabilidad humana dentro de un sistema altamente fiable. Se espera que la validación del proyecto tenga lugar durante 2000.

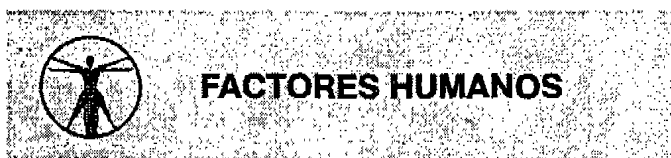
El Cuarto simposio mundial sobre seguridad de vuelo y factores humanos de la OACI se celebró en Santiago (Chile), del 12 al 15 de abril de 1999. Asistieron al mismo más de 500 participantes procedentes de 58 Estados contratantes y 6 organizaciones internacionales. Las recomendaciones del simposio proporcionaron a la OACI una base para formular un plan de acción quinquenal de seguimiento sobre seguridad de vuelo y factores humanos para el período 2000-2004. El Presidente del Consejo de la OACI pronunció el discurso de apertura del simposio.



INSTRUCCIÓN

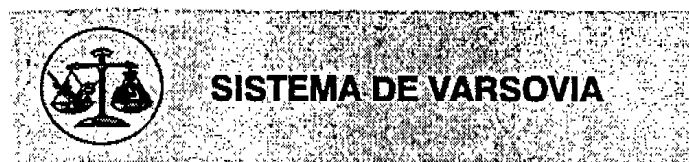
Se determinó la necesidad de preparar y proporcionar conjuntos de material didáctico normalizado de alta calidad a los inspectores de la vigilancia de la seguridad operacional gubernamentales de los Estados que experimentan dificultades con la aplicación de las normas de la OACI relativas a la vigilancia de la seguridad operacional debido a la insuficiencia de inspectores gubernamentales de la seguridad operacional debidamente calificados.

★ La Academia de la Administración Federal de Aviación y la OACI iniciaron una actividad de colaboración destinada a preparar conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN) para los inspectores de la seguridad operacional gubernamentales. En 1999 se concluyó el primero de cuatro CMDN. Los cursos restantes se terminarán durante el primer semestre de 2000.



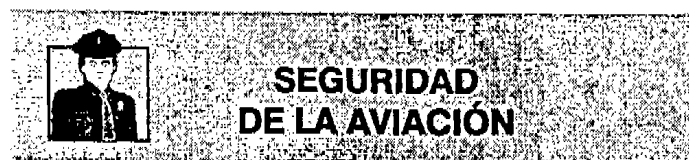
FACTORES HUMANOS

En 1999, la industria prestó más atención a los aspectos de factores humanos en la seguridad de la aviación. El Grupo técnico asesor sobre factores



SISTEMA DE VARSOVIA

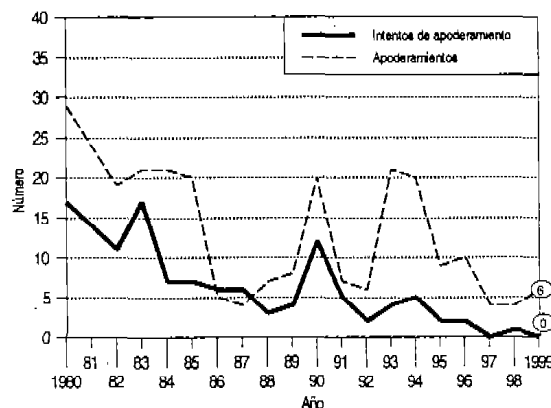
★ Del 10 al 28 de mayo se celebró en Montreal una Conferencia internacional de derecho aeronáutico con miras a adoptar un nuevo instrumento jurídico internacional para modernizar y refundir el "Sistema de Varsovia" de responsabilidad civil de los transportistas aéreos. La Conferencia adoptó el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999. A fines de 1999, el Convenio había sido firmado por 61 Estados y un organismo regional de integración económica (La Comunidad Europea), y había sido ratificado por un Estado.



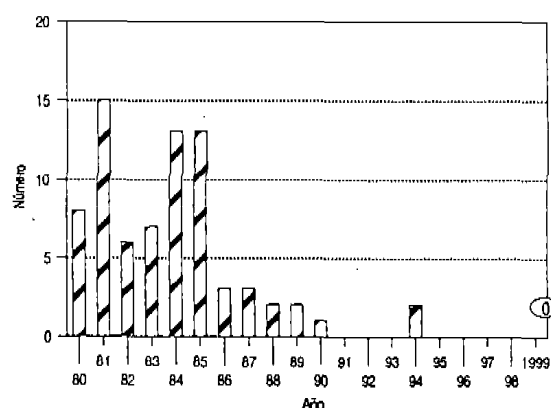
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Durante el período que abarca el informe, 6 actos de interferencia ilícita fueron notificados o confirmados oficialmente por los Estados afectados. Los mismos comprendían 3 apoderamientos ilícitos en vuelos internacionales y 3 apoderamientos de aeronaves nacionales (Tabla 12). Estos actos se incluyeron en las estadísticas anuales con objeto de facilitar el análisis de las tendencias y los acontecimientos (Figura 9).

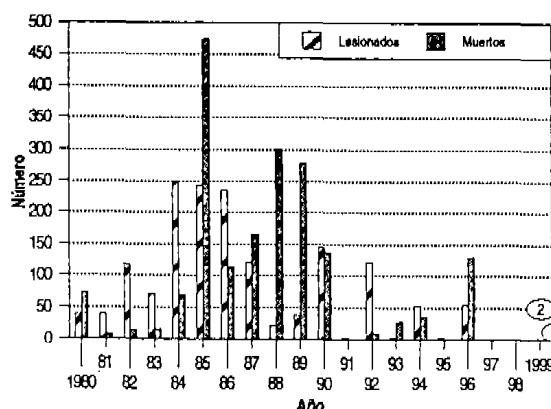
★ Desde el comienzo de las actividades del Mecanismo de asistencia financiera, técnica y material a los Estados en la esfera de la seguridad de la aviación, en 1989, 137 Estados han solicitado asistencia, de los cuales 110 han recibido misiones de evaluación técnica y en 34 de ellos se han realizado visitas durante misiones de seguimiento y se han organizado 139 actividades de instrucción en las que participaron 3 046 estudiantes. En 1999, estas actividades se han financiado con las contribuciones voluntarias de 4 Estados donantes que ascendieron en total a \$454 924 y mediante los fondos que 3 Estados donantes ofrecieron para sufragar los gastos de 4 puestos de trabajo.



Apoderamientos ilícitos



Casos de sabotaje



Número de muertos y lesionados

Figura 9. Estadísticas de seguridad de la aviación 1980-1999

- ★ *En el mes de marzo, el Consejo adoptó una declaración en la que se insta a todos los Estados a abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y a guiarse por los principios, reglas, normas y métodos recomendados (SARPS) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos, así como los convenios conexos sobre seguridad de la aviación, para garantizar el desarrollo seguro y eficiente de la aviación civil. En la declaración se insta también a los Estados que aún no lo hayan hecho a ratificar el Artículo 3 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, disposición en la que se pide a los Estados que se abstengan de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo.*
- ★ *A raíz de la entrada en vigor del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección el 21 de junio de 1998, el Consejo examinó una lista de expertos designados para integrar la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE). De conformidad con la decisión del Consejo, el Presidente del Consejo nombró a los miembros de la Comisión procedentes de los siguientes Estados: Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Austria, Canadá, Egipto, los Estados Unidos, Francia, Japón, Kuwait, México, el Reino Unido, la República Checa, Suiza y Zambia. El primer período de sesiones de la CTIE se celebró en la Sede de la OACI del 13 al 15 de diciembre. Durante el período de sesiones, la Comisión adoptó su Reglamento interno, examinó su mandato y método de trabajo, examinó la situación del Anexo técnico al Convenio, consideró las funciones del Grupo ad hoc de especialistas en detección de explosivos y determinó su futuro programa de trabajo.*



PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

En el mes de abril, el Consejo de la Unión Europea adoptó el Reglamento del Consejo (CE) Núm. 925/1999 sobre la matrícula y operación, dentro de la Comunidad, de determinados tipos de aviones de reacción subsónicos civiles que han sido modificados y nuevamente homologados como aviones que satisfacen las normas en cuanto al ruido del Capítulo 3 del Anexo 16. Con todo, al adoptar el reglamento, el Consejo de la Unión Europea decidió posponer por un año la fecha de su aplicación hasta el 4 de mayo de 2000, refiriéndose

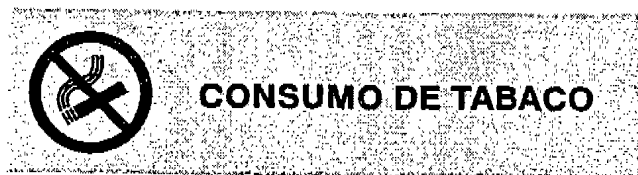
a las consultas en curso con los Estados Unidos y la evolución de este asunto dentro de la OACI. Los nuevos acontecimientos registrados en Europa acerca del ruido de las aeronaves se señalaron a la atención del Consejo y, en el mes de marzo fueron objeto de intercambio de correspondencia entre el Presidente del Consejo de la OACI y el Presidente del Consejo de la Unión Europea, en la que se solicitaba que estas cuestiones se examinaran más a fondo dentro de la OACI.

También en el mes de abril, el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) concluyó un informe especial sobre *La aviación y la atmósfera global* que se preparó en colaboración con el Grupo de expertos sobre evaluación científica del Protocolo de Montreal, respondiendo a una solicitud de la OACI. Este informe da a los Estados, a la OACI y a otros organismos normativos de las Naciones Unidas una base informativa común de autoridad para tratar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves.

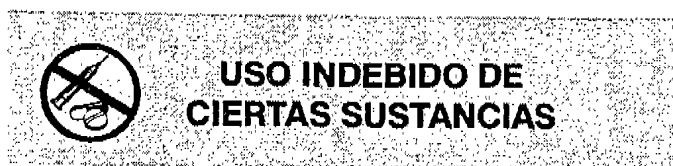
A raíz de la adopción, en diciembre de 1997 del Protocolo de Kyoto relativo a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, continuaron las negociaciones sobre la elaboración de las reglas que regirán los nuevos mecanismos previstos en el protocolo, con miras a concluirlos a fines de 2000. Dichas reglas incluyen las operaciones de comercio de los derechos de emisión, que podrían ser pertinentes a la aviación.

- ★ *En el mes de febrero, y basándose en las recomendaciones de la cuarta reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/4, abril de 1998), el Consejo adoptó nuevas normas y métodos recomendados en los que se reducían en un promedio del 16% (aplicables a los nuevos diseños de motores después de 2003) los niveles de los óxidos de nitrógeno que podrán emitir los motores de aeronaves y se aumenta el rigor de las normas relativas al ruido aplicables a los aviones ligeros monomotores de hélice.*
- ★ *Por lo que respecta al ruido, en el mes de junio el Consejo amplió el mandato del CAEP para que, además de la labor en curso relativa a una norma sobre el ruido más rigurosa que la prevista en el Capítulo 3, el Comité pudiera analizar a escala mundial la cuestión de las restricciones a las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3. Desde entonces, el CAEP ha concedido elevada prioridad a esta tarea.*
- ★ *Por lo que respecta a las emisiones de los motores, y tal como lo solicitó la Asamblea de 1998, el CAEP está poniendo especial énfasis en elaborar opciones*

en materia de políticas para limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación civil. Al hacerlo, el CAEP está teniendo en cuenta el informe especial del IPCC y los requisitos del Protocolo de Kyoto. Esta labor comprende el seguimiento de los avances de la tecnología y el estudio de la ulterior evolución del Anexo 16 para tener en cuenta expresamente las emisiones que tienen repercusiones a escala mundial; y la elaboración de textos de orientación sobre medidas operacionales para reducir las emisiones así como una metodología para evaluar los beneficios ambientales de la implantación de los sistemas CNS/ATM. Esta labor comprende también el análisis de la posible función de las opciones basadas en el mercado, tales como los gravámenes relacionados con las emisiones (derechos o impuestos), las operaciones de comercio de los derechos de emisión y los acuerdos voluntarios, con miras a presentar un informe sobre este asunto a la Asamblea de 2001.



Para fines de año, se habían realizado nuevos progresos en lo que se refiere a lograr un ambiente exento del humo del tabaco en los vuelos de pasajeros a escala mundial, en muchos casos a raíz de cambios voluntarios introducidos en las normas de las líneas aéreas. Todos los transportistas de Australia, Nueva Zelandia, los países nórdicos y Norteamérica han implantado la prohibición absoluta de fumar en la totalidad de sus sistemas. En Asia, Europa y Oriente Medio, en la gran mayoría de los vuelos se prohíbe ahora fumar. En Sudamérica, los vuelos que están exentos del consumo de tabaco siguen siendo una minoría. En la región África, las líneas aéreas de unos 15 Estados han prohibido el consumo de tabaco en sus vuelos de pasajeros.



Durante el año, el *Manual sobre prevención del uso problemático de sustancias psicoactivas en el lugar de*

trabajo en la esfera de la aviación (Doc 9654) se promovió en conferencias y reuniones internacionales sobre medicina aeronáutica civil celebradas en China, Dinamarca, los Estados Unidos, Hungría, República de Corea y Sri Lanka.



El Programa de cooperación técnica de la OACI para 1999 ascendió a \$60,5 millones, de los cuales \$54,3 millones (un 90%) correspondieron al programa ejecutado.

Durante el año, la Dirección de cooperación técnica (TCB) ejecutó 126 proyectos en 72 países en desarrollo y se aprobaron en total 12 proyectos nuevos y revisiones de proyectos de gran envergadura. La TCB empleó 366 expertos de 41 países para trabajar en los proyectos sobre el terreno. Se otorgaron 581 becas y los gastos de las compras para los proyectos sobre el terreno ascendieron a \$21,23 millones.

En 1999 y por intermedio de la Oficina Europa y Atlántico septentrional y su programa de cooperación técnica, la OACI desempeñó un papel importante en la normalización de los servicios de navegación aérea en la zona de los Balcanes. En Bosnia y Herzegovina, mediante la ejecución de un proyecto de cooperación técnica financiado por la Comisión Europea, la OACI está ayudando al Departamento de aviación civil a tomar medidas y ejecutar las tareas diarias necesarias para contar con una infraestructura de aviación civil segura y eficiente de conformidad con los SARPS de la OACI. Las actividades de la OACI en Bosnia y Herzegovina tienen efectos trascendentales en la población del país y benefician asimismo a los transportistas aéreos nacionales e internacionales que vuelan a este país o que lo sobrevuelan. Un logro importante del proyecto es la devolución a Bosnia y Herzegovina de su espacio aéreo superior y la preparación de un plan exhaustivo para la estructura del espacio aéreo y las rutas de los servicios de tránsito aéreo que habrá de implantarse en coordinación con las fuerzas de estabilización. Respondiendo a una solicitud del Representante especial de las Naciones Unidas para la administración civil en Kosovo de proporcionar asistencia para abrir el

aeropuerto de Pristina, la OACI envió una misión a dicho aeropuerto en noviembre de 1999. La misión, que estaba integrada por expertos en ingeniería de aeródromos, ingeniería mecánica y eléctrica, facilitación y seguridad de la aviación, comunicaciones/navegación/vigilancia, equipo de meteorología y gestión del tránsito aéreo, examinó y evaluó las instalaciones y servicios del aeropuerto y preparó un informe que abarcaba los aspectos de seguridad y protección de la aviación, instalación, gestión y administración. A raíz de la misión de la OACI, el aeropuerto de Pristina se abrió para las operaciones civiles diurnas únicamente en condiciones meteorológicas de vuelo visual y siguiendo las reglas de

vuelo visual, siempre que la información aeronáutica relativa a las condiciones y procedimientos operacionales se difundiera de conformidad con las disposiciones de la OACI (Anexo 15).

En Somalia, la Autoridad encargada de la aviación civil, de la OACI, continuó sus actividades en 1999 para el funcionamiento de un centro de información de vuelo, instalaciones y servicios AEROCOM y AEROMET, así como instrucción, desarrollo de capacidades, y rehabilitación de la infraestructura aeroportuaria y los servicios aeronáuticos en los aeropuertos de Somalia. Los servicios de información de vuelo se proporcionan desde instalaciones remotas con base en Nairobi.

LA ORGANIZACIÓN

- ★ En enero se creó la Subsección de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional llevando así a la práctica el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, incluido un mecanismo sistemático de notificación y vigilancia de la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con la seguridad operacional. En el marco del programa, que se estableció de conformidad con la Resolución A32-11 de la Asamblea, la auditoría de los Estados se inició en el mes de marzo y, a fines de año, 49 Estados habían sido objeto de auditoría. Se espera que para fines de 2001 todos los Estados contratantes hayan sido objeto de auditoría.
- ★ La Comisión de Aeronavegación celebró su Cincuentenario en el mes de febrero. La Comisión está integrada por 15 expertos técnicos nombrados por el Consejo teniendo en cuenta su experiencia y conocimientos personales. La Comisión recomienda al Consejo el modo de proceder más apropiado para elaborar y enmendar las normas y métodos recomendados (SARPS) que figuran en 16 de los 18 Anexos al Convenio y los procedimientos conexos.
- ★ En el mes de mayo se adoptó y firmó en Montreal el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, en una Conferencia internacional de derecho aeronáutico convocada por la OACI para refundir y modernizar el sistema del Convenio de Varsovia, que se había enmendado y ampliado a lo largo de los años.
- ★ El 28 de mayo se firmó en Montreal, con efecto a partir del 1 de noviembre de 1996, el Acuerdo suplementario entre la Organización de Aviación Civil Internacional y el Gobierno del Canadá relativo a la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional. Este Acuerdo reemplaza el Acuerdo suplementario firmado los días 12 y 16 de septiembre de 1980. Las partes convinieron en que el Gobierno del Canadá alquilara del propietario y que la Organización ocupara la totalidad del edificio durante un período de 20 años y un mes. Cada año, el Gobierno del Canadá toma a su cargo el 75% del alquiler y de los costos de funcionamiento y todos los impuestos sobre el patrimonio; la Organización toma a su cargo el 25% del alquiler y de los costos de funcionamiento, que han de abonarse al Gobierno del Canadá.
- ★ El 17 de agosto de 1999 entró en vigor, para los Estados que lo habían ratificado, el Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional [párrafo final, texto ruso], firmado en Montreal el 30 de septiembre de 1977. Treinta días más tarde, el 16 de septiembre de 1999, entró en vigor el Protocolo relativo al texto auténtico cuadrilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), firmado en Montreal el 30 de septiembre de 1977, para aquellos Estados que habían aceptado y ratificado el Protocolo relativo al párrafo final (texto ruso). Al haber entrado en vigor ambos protocolos, el Convenio es ahora igualmente auténtico en los textos español, francés, inglés y ruso.
- ★ En el mes de septiembre, el Consejo confirió el 33° Premio Edward Warner, máximo galardón en el mundo de la aviación civil, al Sr. Jerome F. Lederer (Estados Unidos de América), en reconocimiento a su eminente contribución a la mejora de todos los aspectos de la seguridad operacional de la aviación civil internacional.
- ★ En el mes de septiembre se celebró la Reunión departamental sobre la investigación y prevención de accidentes (AIG), a la que asistieron 252 expertos mundiales en aviación que representaban a 84 Estados contratantes y 11 organizaciones internacionales. Dichos expertos convinieron en una serie de recomendaciones dirigidas a reforzar la prevención de accidentes mediante sistemas de notificación perfeccionados y formas más eficaces de compartir la información relacionada con la seguridad operacional, así como a perfeccionar las especificaciones técnicas para la investigación de accidentes e incidentes.

- ★ El 3 de octubre de 1999 entró en vigor el Protocolo que modifica el Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, firmado en Roma el 7 de octubre de 1952, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1978.
 - ★ El 7 de diciembre se celebró el Día de la aviación civil internacional con el tema “Promoción de la amistad y el entendimiento mundiales”.
 - ★ En 1999 y por intermedio de la Oficina Europa y Atlántico septentrional, la OACI desempeñó un papel importante en la normalización de los servicios de navegación aérea para Bosnia y Herzegovina. Se concluyó un proyecto financiado por la Comisión Europea (CE), destinado a ayudar al Departamento de aviación civil a realizar las tareas diarias y garantizar la seguridad y eficiencia del transporte aéreo de conformidad con los SARPS de la OACI. Además, la gestión del espacio aéreo superior se devolvió a las autoridades de Bosnia y Herzegovina.
 - ★ Durante todo el año se realizaron intensas actividades en preparación para el cambio de fecha en el año 2000. Los esfuerzos concertados del Grupo de planificación mundial de contingencia para el año 2000 OACI/IATA, las oficinas regionales y grupos regionales de planificación de la OACI y la planificación nacional, junto con el establecimiento de una dependencia de coordinación mundial para el año 2000 en la Sede de la OACI durante el período de transición, permitieron que la aviación civil internacional pasara con éxito al año 2000 y beneficiaron de forma considerable y duradera la seguridad y eficacia de las operaciones de vuelo a escala mundial. Esto fue el resultado de un nivel de cooperación sin precedentes entre la OACI, sus Estados contratantes, el ACI, la IATA, diversos organismos aeronáuticos y la industria de la aviación civil.
 - ★ De conformidad con la Resolución A32-1 de la Asamblea, Acrecentamiento de la eficacia de la OACI, el Consejo continuó sus actividades destinadas a simplificar los métodos y procedimientos de trabajo del Consejo y la Asamblea sin debilitar la Organización ni perjudicar su función. En su programa de trabajo, el Consejo puso mayor énfasis en las cuestiones de política y dedicó más tiempo a los asuntos de navegación aérea. Delegó poderes en la Comisión de Aeronavegación y en el Presidente del Consejo para que se ocuparan de diversas cuestiones aeronáuticas. La Organización hizo mayor uso de la Malla Mundial (World Wide Web) con miras a mejorar las comunicaciones con los Estados. Se realizaron economías en la producción de documentos, contratación y administración del edificio. El Consejo aprobó medidas destinadas a introducir una mayor variedad de recompensas e incentivos para el personal.
-