



## Consejo Económico y Social

Distr.  
GENERAL

E/CN.17/1996/20/Add.5  
29 de febrero de 1996  
ESPAÑOL  
ORIGINAL: INGLÉS

---

COMISIÓN SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE  
Cuarto período de sesiones  
18 de abril a 3 de mayo de 1996

AVANCES LOGRADOS EN LA APLICACIÓN DEL PROGRAMA DE ACCIÓN  
PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LOS PEQUEÑOS ESTADOS  
INSULARES EN DESARROLLO

Informe del Secretario General

Adición

Desarrollo sostenible del transporte aéreo en los  
pequeños Estados insulares en desarrollo

ÍNDICE

|  | <u>Párrafos</u> | <u>Página</u> |
|--|-----------------|---------------|
| INTRODUCCIÓN .....   | 1 - 2           | 3             |
| I. ACONTECIMIENTOS MUNDIALES DE IMPORTANCIA PARA LOS<br>PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO ..... | 3 - 8           | 3             |
| II. PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO DEL CARIBE ...  | 9 - 14          | 5             |
| III. PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO DEL PACÍFICO .   | 15 - 17         | 6             |
| IV. PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO DE ÁFRICA ....  | 18 - 20         | 7             |
| V. OTROS PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO .....  | 21 - 22         | 7             |
| VI. ASPECTOS CONCRETOS DEL TRANSPORTE AÉREO .....  | 23 - 27         | 8             |
| VII. RECOMENDACIONES PARA LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS .....   | 28 - 35         | 10            |

## INTRODUCCIÓN

1. El Programa de Acción para el Desarrollo Sostenible de los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, su capítulo XII, agrupa el transporte aéreo con otras modalidades de transporte (principalmente el transporte marítimo) y con las comunicaciones. En la medida en que se relacionan con el transporte aéreo, las secciones relativas a las medidas adoptadas a nivel nacional, regional e internacional exigen:

a) Proseguir los esfuerzos para fortalecer los servicios y medios de transporte en los planos nacional y local, prestando especial atención a la protección ambiental, la seguridad y las soluciones innovadoras del uso eficiente de la energía y de bajo costo en materia de transporte;

b) Promover una mayor cooperación a nivel regional, inclusive examinar la posibilidad de consolidar los servicios de las aerolíneas nacionales;

c) Mejorar el acceso a los recursos financieros y técnicos a fin de prestar apoyo a las organizaciones regionales que mantienen coordinación y prestan asesoramiento a los pequeños Estados insulares, en desarrollo en materia de transporte;

d) Fomentar la investigación y el desarrollo en materia de transporte pertinentes al desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo;

e) Adoptar medidas destinadas a encarar los problemas de cuarentena a nivel nacional, regional e internacional 1/.

2. Los principales acontecimientos que han tenido lugar desde la Conferencia de Barbados se relacionan con los incisos a) y b) del párrafo 1 supra.

### I. ACONTECIMIENTOS MUNDIALES DE IMPORTANCIA PARA LOS PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO

3. El transporte aéreo sigue creciendo con más rapidez que la economía mundial en su conjunto. En 1994, el tráfico total de vuelos de itinerario realizados por las aerolíneas del mundo aumentó 9% en relación con 1993 y las estimaciones preliminares para 1995 indican otro aumento de 7% en relación con 1994. Esta cifra se compara con una tasa media anual de crecimiento de 5,5% en los últimos 10 años comprendidos entre 1984 y 1994 2/.

4. Los servicios aéreos internacionales están sujetos por lo general a reglamentaciones económicas mediante convenios y acuerdos intergubernamentales, por lo general de carácter bilateral. Estos suelen regular aspectos como las rutas que se han de explotar, la designación de aerolíneas para explotar rutas, el monto de la capacidad que pueden ofrecer las aerolíneas y las tarifas que se han de cobrar a pasajeros y embarcadores. En los últimos años, algunos Estados, especialmente de América del Norte y Europa han venido adoptando un enfoque "independiente" en cuanto a la reglamentación económica, dando a las aerolíneas mayor libertad para ejercer criterios comerciales y crear condiciones que aumenten la competencia. A fines de 1994, la Organización de Aviación Civil

Internacional (OACI) celebró una conferencia mundial de transporte aéreo, en que los Estados intercambiaron opiniones sobre la reglamentación futura del transporte aéreo. Si bien algunos Estados favorecieron el aumento de la liberalización, muchos pequeños Estados insulares en desarrollo expresaron la preocupación de que una mayor competencia afectaría negativamente a sus aerolíneas nacionales así como la disponibilidad de un transporte aéreo adecuado y normal. A falta de acuerdo sobre un criterio común, la conferencia reconoció que cada Estado determinaría sus propios objetivos y ritmo de cambio en la regulación internacional del transporte aéreo, sobre la base de igualdad de oportunidades y utilizando enfoques bilaterales, subregionales y mundiales según las circunstancias. En la conferencia también se reconoció que los acuerdos liberalizados a nivel subregional o regional proporcionan experiencia valiosa en cuanto al contenido, los procesos y la estructura de los cambios regulatorios.

5. Como resultado del aumento de los costos y de la competencia, se están produciendo cambios estructurales en la industria del transporte aéreo. Estos comprenden la privatización de muchas aerolíneas de propiedad de gobiernos, la formación de alianzas comerciales entre aerolíneas y diversas formas de cooperación entre aerolíneas.

6. Muchos acontecimientos en el transporte aéreo internacional afectarán inevitablemente a los pequeños Estados insulares en desarrollo. Por ejemplo, al alentar a las aerolíneas internacionales a utilizar sus propios criterios comerciales, sus servicios hacia los pequeños Estados insulares en desarrollo y desde ellos se basarán cada vez más en fuerzas de mercado impredecibles y de rápida evolución más que en consideraciones más constantes de servicio público. Los gobiernos de los pequeños Estados insulares en desarrollo pueden encarar la difícil tarea de sopesar la necesidad de proteger o subvencionar sus aerolíneas nacionales con la necesidad de permitir un mayor acceso a las aerolíneas competidoras para lograr otros objetivos nacionales como el desarrollo del turismo. Además, las aerolíneas de los pequeños Estados insulares en desarrollo tendrán que adoptar decisiones difíciles en cuanto a la medida en que deben cooperar entre sí y con las principales aerolíneas internacionales, teniendo presente que estas aerolíneas también pueden ser sus competidoras.

7. También se están produciendo varios cambios tecnológicos en el transporte aéreo, como la introducción de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) de la OACI, y de nuevos adelantos en meteorología aeronáutica, incluidas las transmisiones por satélite del Sistema Mundial de Pronóstico de Áreas. Al igual que otros Estados, los pequeños Estados insulares en desarrollo tendrán que adaptarse a los diversos cambios tecnológicos.

8. Ante estas circunstancias, en las siguientes secciones se resume la situación actual del transporte aéreo de los pequeños Estados insulares en desarrollo, incluidos los acontecimientos importantes acaecidos desde la Conferencia de Barbados. Como muchos pequeños Estados insulares en desarrollo, en términos de transporte aéreo, tienen características comunes, se han examinado por separado cuatro agrupaciones de dichos Estados, a saber, los del Caribe, los del Pacífico, los de África y otros Estados.

## II. PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO DEL CARIBE

9. En vista de la importancia económica del turismo, existe la necesidad particular de prestar servicios aéreos a los principales mercados de turistas, especialmente los de América del Norte. En la práctica, la mayoría de los pequeños Estados insulares en desarrollo ofrecen servicios directos de diversos puntos de América del Norte o, a falta de ellos, servicios directos o de "salto de isla en isla" a aeropuertos centrales, tanto dentro de la región (Antigua y Barbuda), como fuera de ella (Miami), en que pueden hacerse conexiones a otros destinos. Algunos pequeños Estados insulares en desarrollo también ofrecen servicios a Europa y América del Sur. Como las distancias entre las islas son relativamente cortas, la mayoría de los pequeños Estados insulares en desarrollo ofrecen servicios a las islas vecinas.

10. Varios pequeños Estados insulares en desarrollo del Caribe (Antillas Neerlandesas, Aruba, Bahamas, Cuba, Haití, Jamaica, la República Dominicana y Trinidad y Tabago) tienen sus propias aerolíneas de itinerario, mientras que la mayoría de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Caribe oriental ejercen la propiedad común de una aerolínea regional, la Leeward Islands Air Transport (LIAT). Se dispone de información financiera sobre la mitad aproximada de estas aerolíneas de itinerario y, en la mayoría de los casos, sus operaciones recientes no han dado beneficios. Además, existe una serie de empresas que realizan vuelos no regulares dentro de la región. Los pequeños Estados insulares en desarrollo del Caribe también reciben servicios de otras aerolíneas de América del Norte, Europa y otros lugares.

11. Desde la Conferencia de Barbados, se ha producido una serie de acontecimientos importantes relacionados con el transporte aéreo que afectan a los pequeños Estados insulares en desarrollo del Caribe, tanto a nivel gubernamental como de las aerolíneas.

12. Los Jefes de Estado y de Gobierno y los representantes de Estados, países y territorios de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), en su reunión inaugural en la cumbre celebrada en agosto de 1995, aprobaron una Declaración de Principios y Plan de Acción sobre el Turismo, el Comercio y el Transporte. En relación con el transporte, señalaron la importancia de los principios de acceso fácil e igualdad de oportunidades para el transporte aéreo (y marítimo) módico como factores indispensables para la integración económica de la integración de la AEC. En este respecto, se señaló que la meta definitiva sería la prestación de un servicio sostenible, eficaz, rentable, fácil de diferenciar y de calidad considerablemente superior a las comunidades de viajeros y de carga a tarifas razonables. Concretamente, con respecto al transporte aéreo, convinieron en examinar el marco funcional y regulatorio vigente dentro de la región de la AEC; evaluar el ámbito de negociación de acuerdos relativos a servicios aéreos sobre las base de grupos; adoptar medidas para mejorar los servicios en los aeropuertos; considerar la oportunidad de simplificar los requisitos de visado y alentar una mayor cooperación entre las aerolíneas de la AEC.

13. Además, muchos de los Estados anglófonos del Caribe han venido elaborando un acuerdo multilateral en relación con el funcionamiento de servicios aéreos dentro de la comunidad del Caribe. Se prevé que este acuerdo se concertará en 1996, creando un marco de reglamentación del transporte aéreo que permitirá un intercambio más liberal y transparente de derechos de rutas comerciales.

14. Los acontecimientos importantes a nivel de las aerolíneas comprenden:

a) La privatización de Air Jamaica, BWIA (Trinidad y Tabago) y LIAT, reteniendo acciones sus respectivos gobiernos y el anuncio de una alianza comercial entre LIAT y BWIA (que es actualmente el mayor inversionista en la LIAT);

b) La creación de una nueva aerolínea, Carib Express, cuyos propietarios comprenden a la British Airways y los Gobiernos de Barbados, Dominica, Granada, Santa Lucía y San Vicente y las Granadinas, que comenzó a funcionar entre las islas en febrero de 1995;

c) La adquisición de Trans-Jamaican Airlines por Air Jamaica;

d) La creación de alianzas comerciales y de nuevos convenios sobre un código común entre algunos otros pares de aerolíneas.

### III. PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO DEL PACÍFICO

15. La mayoría de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico prestan servicios aéreos a algunos países insulares vecinos, muchos de los cuales pertenecen también a esta categoría de Estados. Algunos también tienen servicios directos a Australia y a Nueva Zelandia, que son importantes mercados de turistas, y algunos tienen servicios a Honolulu o destinos en la costa occidental de los Estados Unidos o a lugares de Asia. Sin embargo, en la mayoría de los casos, la frecuencia de los servicios (número de vuelos por semana) en las rutas internacionales es baja. Muchos de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico también han desarrollado servicios aéreos internos, especialmente los que tienen muchas islas habitadas o que tienen comunidades a las que no se puede llegar por carretera, como Papua Nueva Guinea.

16. La mayoría de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico tienen sus propias aerolíneas, pero algunos no. Esas empresas nacionales son en su mayor parte propiedad de los gobiernos y, en el caso de Air Pacific, con base en Fiji, los gobiernos de otros pequeños Estados insulares en desarrollo son accionistas minoritarios. Se dispone de información financiera sobre alrededor de la mitad de esas aerolíneas y, en la mayoría de los casos, sus operaciones recientes no han sido provechosas, salvo las de Air Pacific en 1994. Por diversos motivos, incluida la introducción de aeronaves de mayor radio de acción, muchas aerolíneas internacionales se han ido retirando gradualmente de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico, con el resultado de que actualmente sólo prestan servicios a unos pocos, siendo el transportista internacional más activo Air New Zealand.

17. Desde la Conferencia de Barbados, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) ha examinado en cierta medida los problemas de transporte que encaran los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico, aunque aún no han surgido propuestas sobre el transporte aéreo. A nivel de las aerolíneas, los importantes acontecimientos en el transporte aéreo que afectan a los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico comprenden:

- a) La ampliación de servicios por Air Pacific, incluso la introducción de servicios a la América del Norte en 1994 y el estudio de la posibilidad de prestar nuevos servicios a destinos de Asia;
- b) La creación planificada de una nueva aerolínea en Palau;
- c) El aumento de vínculos comerciales entre la aerolínea australiana Qantas y algunas de las aerolíneas nacionales, incluso el aumento de las acciones en Air Pacific;
- d) El anuncio, en febrero de 1995, de una amplia alianza comercial entre Air New Zealand y Polynesian Airlines, la aerolínea de Samoa;
- e) La introducción de diversos acuerdos de cooperación entre algunos de los transportistas interinsulares en relación con la utilización de aeronaves (incluida la participación en aeronaves y los vuelos conjuntos) y la distribución de asientos en los diversos vuelos;
- f) Otras formas de cooperación entre aerolíneas dentro de la Asociación de Aerolíneas del Pacífico Meridional.

#### IV. PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO DE ÁFRICA

18. Como Cabo Verde y Santo Tomé y Príncipe están ubicadas frente a la costa occidental y las Comoras, Mauricio y Seychelles se encuentran ampliamente separadas en el Océano Índico, este grupo de pequeños Estados insulares en desarrollo se encuentra disperso desde el punto de vista geográfico. Como resultado de ello, en términos de transporte aéreo, tienen mucho menos en común que los pequeños Estados insulares en desarrollo del Caribe o del Pacífico.
19. Todos los pequeños Estados insulares en desarrollo de África ofrecen servicios aéreos a algunos de los países vecinos del continente africano. La mayoría de ellos también tienen servicios directos a algunos de los mercados de turistas más importantes de Europa, mientras que Mauricio también ofrece servicios a algunos puntos de Asia. Cabo Verde sigue siendo una parada intermedia para algunos servicios transatlánticos de largo alcance. Sin embargo, en la mayoría de los casos, la frecuencia de los servicios en rutas internacionales es baja. Además, todos los pequeños Estados insulares en desarrollo de África cuentan con servicios aéreos internos y tienen sus propias aerolíneas, que ofrecen servicios tanto internacionales como internos. Si bien Air Mauricio registró ganancias en 1993, poco se sabe acerca del rendimiento financiero de las otras aerolíneas.
20. Desde la Conferencia de Barbados, no parece haberse producido ningún acontecimiento importante en el transporte aéreo que afecte concretamente a los pequeños Estados insulares en desarrollo de África.

#### V. OTROS PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO

21. En términos del transporte aéreo, los otros pequeños Estados insulares en desarrollo tienen poco en común con otro Estado o con los del Caribe, el

Pacífico y África. Singapur cuenta con uno de los aeropuertos internacionales más activos del mundo y una de las aerolíneas internacionales más exitosas. Bahrein, debido en parte a su estratégica posición geográfica, presta servicios aéreos internacionales frecuentes a muchos destinos, y Gulf Air (de propiedad conjunta de los Gobiernos de Bahrein, Abu Dhabi, Qatar y Omán) tiene una extensa red de rutas internacionales y produce ganancias. Tanto Chipre como Malta tienen servicios aéreos frecuentes a muchos países mediterráneos y a los importantes mercados de turistas de Europa septentrional, y ambos cuentan con aerolíneas nacionales que obtienen ganancias. Las Maldivas ofrecen servicios a lugares cercanos de la India y de Sri Lanka así como a algunos destinos internacionales, aunque es baja la frecuencia de los servicios.

22. Desde la Conferencia de Barbados, los importantes acontecimientos en el transporte aéreo que afectan a estos otros pequeños Estados insulares en desarrollo comprenden:

- a) El anuncio, por parte de Singapur Airlines, de un pedido de aeronaves por miles de millones de dólares en 1994, al cual siguió otro en 1995;
- b) La consideración de la posibilidad de privatizar Gulf Air.
- c) El inicio de vuelos trasatlánticos por Cyprus Airways y por Air Malta, ambos mediante servicios conjuntos con otras aerolíneas;
- d) El inicio de operaciones internacionales por Air Maldives.

#### VI. ASPECTOS CONCRETOS DEL TRANSPORTE AÉREO

23. En el Programa de Acción para el Desarrollo Sostenible de los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo se pide que se preste especial atención a la protección ambiental, la seguridad y las soluciones innovadoras de uso eficiente de la energía y de bajo costo en materia de transporte, y también se hace referencia concretamente a los problemas de cuarentena.

24. Con respecto a la protección ambiental, no es probable que los principales problemas ambientales relacionados con el transporte aéreo en cualquier parte del mundo, a saber, el ruido de los aviones y los efectos de las emisiones de los motores, tenga importancia en el contexto de los pequeños Estados insulares en desarrollo debido a las corrientes relativamente pequeñas de tráfico en la mayoría de los casos. Para esos Estados, tienen mayor importancia los problemas ambientales asociados con la construcción y ampliación de aeropuertos (como la pérdida de tierras y la erosión de los suelos, los efectos sobre las capas freáticas, los cursos de los ríos y el drenaje de campos; y los efectos sobre la flora y la fauna), especialmente si esto ocurre en zonas costeras, y con operaciones de aeropuertos (como la contaminación del agua causada por el tratamiento inadecuado de contaminantes en las aguas de desecho de los aeropuertos o mediante fugas de los tanques de almacenamiento; la eliminación de materiales ecológicamente nocivos utilizados y la prestación de servicios y el mantenimiento de aeronaves y la eliminación de desechos del aeropuerto y de los aviones que aterrizan). Los pequeños Estados insulares en desarrollo pueden obtener orientación de la OACI sobre la planificación de aeropuertos 3/.



25. Con respecto a la seguridad, los pequeños Estados insulares en desarrollo comparten en gran medida las mismas preocupaciones que otros Estados en desarrollo, si bien las condiciones climatológicas extremas experimentadas por algunos pequeños Estados insulares en desarrollo pueden plantear problemas adicionales. Por conducto de la OACI, los Estados han logrado acuerdos sobre el nivel necesario de normalización en la prestación de servicios aéreos seguros, normales y eficientes. A su vez, esto ha redundado en el logro de altos niveles de confiabilidad en todas las esferas que, en forma colectiva, conforman la aviación civil internacional. Ha sido así con respecto a los aviones, las tripulaciones que los manejan y las instalaciones y servicios de tierra. La normalización necesaria se ha logrado mediante la creación de especificaciones conocidas como Normas y Métodos Recomendados Internacionales, que figuran como anexos a la Convención sobre Aviación Civil Internacional. Una norma es una especificación cuya aplicación uniforme es necesaria para la seguridad o normalidad de la navegación aérea civil internacional, mientras que una práctica recomendada es la que se considera conveniente pero no esencial. Sin embargo, muchos pequeños Estados insulares en desarrollo no han indicado su cumplimiento con esas disposiciones o sus discrepancias respecto de ellas, según se señala en el artículo 38 de la Convención. Además de las Normas y Métodos Recomendados Internacionales, la OACI formula también Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS), que comprenden, en su mayor parte, prácticas de funcionamiento así como material que se considera demasiado detallado para las Normas y Métodos Recomendados Internacionales. En octubre de 1994, el Consejo de la OACI convino en establecer un programa de supervisión de la seguridad que incorporaba, como función básica, las evaluaciones por equipos de la OACI, sobre la vigilancia de la seguridad de los Estados con carácter voluntario con el objeto de determinar las deficiencias y proporcionar asesoramiento y asistencia pertinentes para encarar dichas deficiencias, en la forma que procediera, a fin de que los Estados pudieran aplicar las Normas y Métodos Recomendados Internacionales pertinentes.

26. Con respecto a las soluciones innovadoras sobre el uso eficiente de la energía y de bajo costo en materia de transporte, no se han realizado progresos considerables desde la Conferencia de Barbados.

27. En relación con los problemas de cuarentena, la mayoría de los pequeños Estados insulares en desarrollo adoptan medidas "en cuarentena" definidas por la Organización Mundial de la Salud (OMS) para impedir la propagación de enfermedades - especialmente la fiebre amarilla - transmitidas por vectores. Algunos Estados requieren también la aplicación de insecticidas a las aeronaves a fin de asegurar que se logre este objetivo y de que la zona dentro del perímetro del aeropuerto se mantenga libre de mosquitos vectores de malaria y de otras enfermedades. Sin embargo, más de 20 pequeños Estados insulares en desarrollo aún no han indicado a la OACI su cumplimiento o sus diferencias en relación con el anexo 9 (Facilitación), que contiene varias disposiciones sobre la aplicación de insecticidas a los aviones y medidas de cuarentena, lo que hace difícil determinar la medida en que se aplican los reglamentos de salud al transporte aéreo de esos Estados. La OACI y la OMS colaboran estrechamente en cuestiones de salud pública relacionadas con el transporte aéreo. Los acontecimientos importantes acaecidos desde la Conferencia de Barbados incluyen una recomendación de la División de Facilitación de la OACI en su 11° período de sesiones (abril de 1995) de que la OACI y la OMS deben elaborar directrices conjuntas relativas a la cuarentena y a la aplicación de insecticidas a los

aviones, de manera de permitir a los Estados adoptar medidas adecuadas en interés de la salud pública y el transporte aéreo.

## VII. RECOMENDACIONES PARA LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS

### A. A nivel nacional

28. Según lo dispuesto en la Convención de Aviación Civil Internacional (artículo 38), los pequeños Estados insulares en desarrollo que no hayan respondido a la OACI indicando sus posiciones con respecto a las Normas y Métodos Recomendados Internacionales (que figuran en los anexos de la Convención) deben indicar su cumplimiento con estas disposiciones o sus diferencias al respecto.

29. Los pequeños Estados insulares en desarrollo deben familiarizarse con los adelantos tecnológicos en curso de importancia para el transporte aéreo, como los sistemas CNS/ATM y el programa de seguridad de vuelos de la OACI, con miras a asegurar una participación activa, de carácter individual o subregional, en los programas mundiales relativos a esos adelantos. Los pequeños Estados insulares en desarrollo pueden obtener orientación de la OACI en la formulación de proyectos, la ubicación de donantes para la financiación de dichos proyectos y la ejecución de los proyectos.

30. Siempre que sea posible, debe introducirse el desarrollo de los recursos humanos en esferas como el control del tráfico aéreo, la gestión de aeropuertos, la seguridad de la aviación, las operaciones de vuelo, la navegabilidad, la regulación del transporte aéreo y el derecho aéreo.

31. Los pequeños Estados insulares en desarrollo deben participar en forma más activa en el Programa de Estadísticas de la OACI, que ofrece datos sobre el transporte aéreo que serían valiosos para esos países en su planificación futura. Con este fin, los pequeños Estados insulares en desarrollo deben asegurar que sus aerolíneas internacionales registren sus informes de tráfico con la OACI, sus estadísticas de costos y sus estados financieros, según lo dispuesto en la Convención sobre Aviación Civil Internacional (artículo 67).

### B. A nivel regional

32. Se recomienda que se formulen proyectos regionales para la evaluación y creación de planes maestros de transporte aéreo de agrupaciones de pequeños Estados insulares en desarrollo. Las agrupaciones se basarán en las señaladas supra, es decir:

- a) Pequeños Estados insulares en desarrollo del Caribe;
- b) Pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico;
- c) Pequeños Estados insulares en desarrollo de la costa occidental de África y del Océano Índico respectivamente.

33. En esta recomendación no se incluye a los otros pequeños Estados insulares en desarrollo (Bahrein, Chipre, las Maldivas, Malta y Singapur), excepto en la

medida en que resulte adecuado incluir a las Maldivas en el proyecto regional para pequeños Estados insulares en desarrollo de África en el Océano Índico.

34. Esos proyectos abarcarían todos los temas determinados en el Programa de Acción y tratarían de hacer frente a los retos del transporte aéreo que se plantean a esas agrupaciones de pequeños Estados insulares en desarrollo, como, en orden de prioridad:

- a) Asegurar el cumplimiento con las Normas y Métodos Recomendados Internacionales y la aplicación de medidas relativas al programa de seguridad de vuelos de la OACI;
- b) La disponibilidad de conocimientos sobre gestión de la aviación y de recursos humanos adecuadamente capacitados y las necesidades de capacitación conexas;
- c) Los efectos en los pequeños Estados insulares en desarrollo de los cambios tecnológicos que tienen lugar (CNS/ATM, etc.);
- d) Las dificultades con que se tropieza en la obtención de fondos para proyectos de aviación;
- e) Los problemas asociados con la distancia y el aislamiento (como los costos relativamente altos del transporte, incluidos el combustible y los seguros);
- f) Los efectos sobre los pequeños Estados insulares en desarrollo de los cambios que tienen lugar en la reglamentación económica del transporte aéreo, incluso el estudio de las posibilidades de una mayor cooperación regional con respecto a los aspectos reglamentarios del transporte aéreo, como la negociación conjunta y los acuerdos sobre transporte aéreo;
- g) Los efectos sobre los pequeños Estados insulares en desarrollo de los cambios comerciales que tienen lugar en la industria del transporte aéreo, incluido el estudio de una mayor cooperación (tanto comercial como técnica) entre aerolíneas dentro de la agrupación interesada de pequeños Estados insulares en desarrollo y con otras aerolíneas internacionales;
- h) Hallar estrategias para encarar los posibles conflictos entre las políticas de transporte aéreo de los pequeños Estados insulares en desarrollo y sus políticas de turismo;
- i) La disponibilidad de comunicaciones confiables.

#### C. A nivel internacional

35. La comunidad internacional debe patrocinar estudios, por ejemplo, de fabricantes de aviones, para investigar la viabilidad de desarrollar soluciones innovadoras de uso eficiente de la energía y de bajo costo en materia de transporte que beneficien a los pequeños Estados insulares en desarrollo.

Notas

1/ Informe de la Conferencia Mundial sobre el Desarrollo Sostenible de los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, Bridgetown (Barbados, 25 de abril a 6 de mayo de 1994) (A/CONF.167/9 y Corr.1 y 2) (publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.94.I.18 y correcciones), cap. I, resolución 1, anexo II.

2/ Basado en datos reunidos por la Organización de Aviación Civil Internacional de sus 184 Estados miembros. La unidad de tráfico utilizada es el rendimiento de toneladas-kilómetros (esa es una medida combinada de pasajeros, flete y tráfico postal, en que también se tiene en cuenta la distancia de vuelo).

3/ Por ejemplo, Airport Planning Manual (documento 9184-AN/902), Parte I, Master Planning (segunda edición, 1987), Parte 2, Land Use and Environmental Control (segunda edición, 1985), Parte 3, Guidelines for Consultant/Construction Services (primera edición, 1983).

-----