



PARA PUBLICACIÓN INMEDIATA

PIO 13/04

LA 35ª ASAMBLEA DE LA OACI FORTALECE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LA PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN EN EL MUNDO

MONTREAL, 8 de octubre de 2004 — La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) clausuró hoy su 35º período de sesiones adoptando resoluciones para fortalecer y fomentar una mayor transparencia en sus programas mundiales sobre seguridad operacional y protección de la aviación, avalando a la vez planes de acción a largo plazo en otras áreas importantes del transporte aéreo mundial. La Asamblea, que se celebró en la Sede de la OACI en Montreal, se inició el 28 de septiembre.

“La asistencia récord de 1 304 delegados de 175 Estados contratantes y 36 delegaciones de observadores es un voto inequívoco de confianza en la capacidad de esta Organización para mantener al día el marco de reglamentación tan indispensable para la seguridad operacional y el desarrollo ordenado de la aviación civil internacional en el siglo XXI”, dijo el Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI y Presidente de la Asamblea.

“En esta Asamblea, una parte importante de nuestra tarea consistió en examinar, avalar y edificar sobre los resultados obtenidos en los últimos tres años para alcanzar nuestros objetivos generales: nivel óptimo de seguridad operacional y protección de la aviación; continuación de la liberalización progresiva del transporte aéreo en todo el mundo; un sistema de gestión del tránsito aéreo interoperable, armonizado y fluido en el mundo entero; máxima compatibilidad entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente; y mayor desarrollo de un marco jurídico mundial unificado”, explicó.

Seguridad operacional

Al reiterar que la seguridad operacional de la aviación es el objetivo primordial de la Organización, la Asamblea reconoció que el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) había elevado el nivel de la vigilancia de la seguridad operacional en el mundo entero. El USOAP consiste en auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad operacional, llevadas a cabo por la OACI en todos los 188 Estados contratantes para evaluar el nivel de aplicación de las normas de la Organización. Desde su creación el 1 de enero de 1999, el USOAP se ha mostrado eficaz para determinar las deficiencias en materia de seguridad operacional y animar a los Estados a adoptar medidas correctivas. Hasta la fecha, se han auditado 181 Estados contratantes y cinco territorios y 152 de ellos han recibido auditorías de seguimiento. En 2002 se evaluó el programa y se determinó que se ajustaba a la norma ISO 9001.

La Asamblea apoyó la decisión de que el programa –que antes se limitaba a otorgamiento de licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad– se ampliara para abarcar todas las normas de la OACI relacionadas con la seguridad operacional, a partir del 1 de enero de 2005. Se incluirán los aeropuertos, el control de tránsito aéreo y otros elementos clave del sistema de transporte aéreo. Se pidió que para una mayor conciencia respecto a la seguridad operacional se distribuyeran, entre los Estados que hayan sido objeto de auditoría, los informes de auditoría completos, en lugar del resumen como se hace actualmente.

Los resultados del USOAP destacaron la necesidad de modificar el enfoque a fin de pasar de la elaboración de nuevas normas a la facilitación de la aplicación de las actuales. En 2003, el Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS), de carácter voluntario, fue creado para proporcionar asistencia financiera a los Estados que no puedan obtener financiación por medios tradicionales para proyectos relacionados con la seguridad operacional, que se hayan determinado mediante el USOAP. También se apoyó una modificación para concentrarse en normas basadas en la performance en lugar de especificaciones técnicas detalladas.

Se consideró que el programa de la OACI para la prevención de los accidentes de impacto contra el terreno sin pérdida de control (CFIT) –una de las principales causas de accidentes de aviación– constituía un elemento que contribuye significativamente a la reducción de la frecuencia de accidentes en el mundo entero. La Asamblea pidió a la Organización que agilizara la elaboración de normas y orientación al respecto.

En lo que atañe a la necesidad de fomentar el intercambio de información relativa a la seguridad operacional, derivada de los informes sobre incidentes –lo que contribuye a mejorar la seguridad en cuestión–, así como la necesidad de proteger la confidencialidad de dicha información, la Asamblea adoptó una resolución para que la OACI elabore orientación jurídica para los Estados en el establecimiento de leyes y reglamentos nacionales en los que pueda lograrse el equilibrio entre el acceso a la información y su protección.

Se reconoció, por primera vez, la salud de los pasajeros y la tripulación en los vuelos internacionales como elemento integrante de la seguridad de los viajes por vía aérea. Se adoptó una resolución para revisar las normas relativas a cuestiones de salud, crear otras nuevas cuando corresponda y apoyar la continuación de la investigación sobre las repercusiones del transporte aéreo en la salud.

Seguridad de la aviación

La Asamblea destacó que la seguridad de la aviación debería seguir tratándose como un asunto de suma prioridad e instó a la OACI y a los Estados contratantes a que, mediante una mayor cooperación mundial, intensificaran sus esfuerzos para proteger a la aviación civil internacional contra la interferencia ilícita.

Para asegurar la sustentabilidad a largo plazo del *Plan de acción de la OACI para fortalecer la seguridad de la aviación*, creado a raíz de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, la Asamblea instó a que el programa se incorporara lo antes posible en el presupuesto regular de la Organización, dado que su aplicación dependía en gran medida de contribuciones voluntarias.

También solicitó mayor intercambio de los resultados del Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) entre los Estados miembros. Dicho programa se había iniciado en noviembre de 2002 y a finales de 2004 habían sido objeto de auditoría 60 Estados.

En lo que atañe a los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), la Asamblea instó a todos los Estados contratantes a ejercer controles estrictos y efectivos sobre sus movimientos y almacenamiento en todo el mundo, asegurándose al mismo tiempo de la destrucción de los MANPADS existentes.

Por último, la Asamblea instó a los Estados a mantenerse al día respecto a las disposiciones del Anexo 17 (Seguridad) al Convenio de Chicago y, si aún no lo han hecho, a pasar a ser partes en los convenios internacionales relativos a la seguridad de la aviación, siendo el último de ellos el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección.

Medio ambiente

La Asamblea reconoció el considerable progreso logrado, posteriormente a la Asamblea del año 2001, en la reducción del ruido y de las emisiones de gases y destacó el papel de líder que desempeña la OACI en todos los asuntos relacionados con la aviación y el medio ambiente.

En el presente año, el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), de la OACI, recomendó nuevas normas relativas a los óxidos de nitrógeno (NO_x) que son 12% más rigurosas que los niveles convenidos en 1999. Se han producido amplios textos de orientación para asistir a los Estados en la aplicación de un “enfoque equilibrado” respecto a la gestión del ruido, que abarca cuatro elementos principales: reducción del ruido en la fuente; planificación y gestión de la utilización de los terrenos; procedimientos operacionales de atenuación del ruido; y restricciones sobre las operaciones de las aeronaves.

Respecto a la compleja y difícil cuestión de las medidas basadas en criterios de mercado para limitar o reducir las repercusiones ambientales de las emisiones de los motores de las aeronaves, la Asamblea acogió con beneplácito el progreso en lo que atañe a las medidas voluntarias y el comercio de los derechos de emisión. Solicitó a la OACI que examinara la eficacia de los gravámenes en concepto de emisiones y elaborara nueva orientación al respecto para el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea, en 2007. También instó a los Estados a no imponer unilateralmente derechos por emisiones de gases con efecto de invernadero antes de que la cuestión se examine y sea objeto de nuevas deliberaciones en la Asamblea de 2007. No obstante, reconoció que no quedaba excluida la aplicación de tales derechos mediante mutuo acuerdo entre Estados que sean miembros de una organización de integración económica regional, en el caso de explotadores de dichos Estados.

Cooperación técnica

Dado el crecimiento sostenido del Programa de cooperación técnica, la tendencia a la privatización de algunos elementos del sistema de transporte aéreo y la urgencia de financiar medidas correctivas determinadas por el USOAP, la Asamblea resolvió que la OACI debería extender el programa a entidades no estatales (públicas o privadas). Esto exige que los nuevos asociados participen en proyectos de aviación civil en los Estados contratantes de la OACI destinados a aumentar la seguridad operacional y la protección y eficiencia de la aviación civil internacional. El Programa de cooperación técnica para 2003 ascendió a \$110 millones EUA y se prevé que alcance en 2004 unos \$194 millones EUA –un aumento de \$84 millones EUA.

Asuntos jurídicos

La Asamblea puso énfasis en la necesidad de una rápida modernización del Convenio de Roma de 1952 a fin de tratar, entre otras cosas, la responsabilidad por daños causados a terceros por aeronaves extranjeras.

Presupuesto

La Asamblea aprobó el siguiente presupuesto trienal de \$197 millones EUA para la Organización:

2005	-	\$64 669 000 EUA
2006	-	\$65 820 000 EUA
2007	-	\$66 511 000 EUA

Planes para el futuro

La Asamblea examinó y apoyó los resultados de importantes conferencias que establecieron la futura orientación del transporte aéreo mundial.

- En febrero de 2002 se celebró una Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación con un objetivo global de “prevenir, combatir y erradicar los actos de terrorismo que afecten a la aviación civil; restaurar la confianza del público en los viajes aéreos y fortalecer al sector del transporte aéreo”. Basándose en las recomendaciones de la conferencia, el Consejo estableció un *Plan de acción de la OACI para fortalecer la seguridad de la aviación*, que incluía un programa de auditorías periódicas, obligatorias, sistemáticas y armonizadas para evaluar la seguridad de la aviación en todos los Estados contratantes y ayudar a determinar y corregir deficiencias en la aplicación de las normas relativas a la seguridad de la aviación.
- La quinta Conferencia mundial de transporte aéreo, en marzo de 2003, estableció un firme consenso sobre un marco para la liberalización económica del sector de transporte aéreo y aprobó una declaración de principios universales para “crear un ambiente en el que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y florecer de manera estable, eficiente y económica sin comprometer la seguridad operacional y la protección de la aviación y respetando a la vez las normas sociales y laborales”.
- La 11ª Conferencia de navegación aérea, en septiembre de 2003, condujo a la formulación de una estrategia para crear un sistema de navegación aérea mundialmente armonizado y fluido, basado en un concepto operacional destinado a garantizar la seguridad y eficiencia óptimas del sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM), ya que la demanda de capacidad del espacio aéreo aumentará en los próximos años. A partir del 28 de noviembre de 2002, entraron en vigor nuevas rutas aéreas entre Australasia y Europa, abreviando los tiempos de viaje entre ambas regiones con horarios de vuelo más convenientes para los pasajeros, considerables ventajas económicas para las líneas aéreas, beneficios ambientales debido a la reducción del consumo de combustible y mayor seguridad operacional. Aumentó el número de líneas aéreas que utilizan las nuevas rutas polares, acortando las distancias entre América del Norte y Europa hacia las regiones Asia y Pacífico.

Consejo

La Asamblea eligió un nuevo Consejo, órgano directivo de la Organización, por un período de tres años, integrado por los 36 miembros siguientes: Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Austria, Brasil, Camerún, Canadá, Chile, China, Colombia, Egipto, España, Estados Unidos, Etiopía, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Ghana, Honduras, Hungría, India, Italia, Japón, Líbano, México, Mozambique, Nigeria, Pakistán, Perú, Reino Unido, República de Corea, Santa Lucía, Singapur, Sudáfrica y Túnez.

Funcionarios

La Asamblea eligió por aclamación como Presidente al Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI. También quedaron elegidos como Primer vicepresidente el Sr. E. Stimpson, Delegado jefe suplente de los Estados Unidos, Segundo vicepresidente el Sr. A. Borsato, Delegado jefe de la Argentina, Tercer vicepresidente el Sr. S. Kumpeera, Delegado jefe de Tailandia, Cuarto vicepresidente el Sr. M. Al-Ghaith, Delegado jefe de los Emiratos Árabes Unidos.

— FIN —

<p>Organismo especializado de las Naciones Unidas, la OACI fue creada en 1944 para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en el mundo entero. Formula las normas y reglamentos necesarios para la seguridad operacional, protección, eficiencia y regularidad de la aviación, así como para la protección del medio ambiente. Constituye un foro para la cooperación en todos los campos de la aviación civil entre sus 188 Estados contratantes.</p>
--