



**PRESENTACIÓN DE LOS INFORMES ANUALES DEL CONSEJO A LA ASAMBLEA  
CORRESPONDIENTES A 2001, 2002 Y 2003 Y DEL INFORME SUPLEMENTARIO  
SOBRE EL PRIMER SEMESTRE DE 2004 DURANTE EL 35º PERÍODO DE SESIONES  
DE LA ASAMBLEA A CARGO DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO  
DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI),  
DR. ASSAD KOTAITE**

(Montreal, 30 de septiembre de 2004)

Distinguidos delegados y observadores, damas y caballeros:

Con gran orgullo por la labor cumplida y una fe inquebrantable en el futuro, presento ante esta Asamblea los Informes anuales del Consejo correspondientes a los años 2001, 2002 y 2003, con un Informe suplementario sobre el primer semestre de 2004.

En el 33º período de sesiones de la Asamblea, afirmé que el trienio que estábamos completando en ese momento había sido el más productivo en el cumplimiento del mandato de la OACI, es decir el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional. Hoy, no tengo reservas en calificar al trienio actual como el que nos ha presentado mayores desafíos. Todavía no se había extinguido el humo de las cenizas del Centro de comercio mundial de Nueva York cuando afrontamos la mayor amenaza a la seguridad de la aviación que jamás haya sufrido el transporte aéreo. En los meses que siguieron a esos sucesos, establecimos un marco abarcador para la seguridad de la aviación en todo el mundo. En todos los demás ámbitos, sentamos las bases para el futuro de la aviación civil internacional en otros sectores clave de la seguridad operacional, la liberalización, la navegación aérea, el medio ambiente y el marco jurídico internacional.

En mi presentación, me agrada referirme a esos planes básicos y las medidas que debemos adoptar para el logro de nuestra visión colectiva, que establecieron hace unos 60 años quienes redactaron el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. Antes de referirme a ellos, quisiera expresar una vez más mi reconocimiento al Estado de Saint Kitts y Nevis, que se incorporó a la OACI durante el trienio, convirtiéndose así en el 188º miembro de la Organización. Me agrada también destacar que los logros extraordinarios de este último trienio fueron posibles gracias a la dedicación, el profesionalismo y el entusiasmo de los hombres y mujeres de la aviación de todo el mundo, que trabajan en el sector gubernamental, las empresas del transporte aéreo y las organizaciones conexas. Encarnan el verdadero espíritu de cooperación y consenso que constituyen la piedra angular de esta gran Organización, foro de la comunidad aeronáutica internacional. Qué mejor modo de concluir un panorama de la dedicación y el compromiso que poner de relieve las personas o instituciones que han hecho aportes verdaderamente excepcionales al desarrollo seguro y ordenado del transporte aéreo durante toda su vida. Son los beneficiarios del prestigioso Premio Edward Warner. En 2002, galardonamos a la Academia Internacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (IAASM), en reconocimiento a su eminente contribución al desarrollo de la aviación civil internacional a través de sus importantes realizaciones en materia de medicina aeronáutica. Este año, el distinguido con el 37º Premio Edward Warner es el profesor Brian O'Keefe, ciudadano australiano. La recompensa reconoce su papel destacado en el campo de los sistemas de navegación aérea. En nombre de los Estados que ustedes representan, expreso mi reconocimiento por sus esfuerzos y sus logros.

### **Seguridad de la aviación**

La seguridad de la aviación, como la seguridad operacional, afecta fundamentalmente la decisión del público de volar. Son aspectos inseparables entre sí. El 11 de septiembre de 2001, los ataques

terroristas contra blancos civiles que se perpetraron en los Estados Unidos de América, utilizando aeronaves comerciales como armas de destrucción masiva, plantearon un desafío sin precedentes a la comunidad mundial en cuanto a la seguridad de la aviación y la viabilidad del sistema mundial de transporte aéreo.

La confianza del público en los viajes aéreos se resquebrajó profundamente. Se produjo un colapso de la industria aeroespacial y del transporte aéreo, con la pérdida de cientos de miles de puestos de trabajo en todo el mundo. Algunos transportistas de gran trayectoria quebraron, y otros acudieron ante los tribunales para protegerse. La presión inmensa tras los horribles sucesos del 11 de septiembre, la desaceleración de la economía mundial, los conflictos armados en Afganistán e Iraq y las preocupaciones que despertó el brote del Síndrome respiratorio agudo severo (SRAS) en las Regiones de Asia y el Pacífico, tuvieron un efecto muy negativo para el sector aeronáutico.

Respondimos de manera rápida y eficaz. En pocos meses, se reforzó el Anexo 17 del Convenio de Chicago y se adoptaron numerosas normas nuevas con respecto a la seguridad de la aviación en otros Anexos, incluido el mejoramiento de la seguridad de la aviación en la zona del puesto de pilotaje y la instalación de puertas reforzadas con traba de seguridad en el puesto de pilotaje.

En febrero de 2002, se celebró una Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación, con el objetivo general 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 identificar y corregir deficiencias en la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a la seguridad de la aviación. El Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) comenzó en noviembre de 2002 y, para finales del año en curso, se habrán auditado 60 Estados.

Se procura que exista una coordinación adecuada entre el USAP, el Mecanismo de seguridad de la aviación (AVSEC) y la Dirección de cooperación técnica de la OACI para lograr un enfoque cohesivo, lógico y armonizado para mejorar la seguridad de la aviación.

La estrategia mundial a largo plazo para la seguridad de la aviación se basa en seguir concentrándose en tres aspectos fundamentales. Uno consiste en la pronta evaluación de las amenazas nuevas y emergentes para la seguridad de la aviación, como la que plantean los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), para desarrollar la capacidad de diseñar medidas preventivas con respecto a los aeropuertos, las aeronaves y los sistemas de control del tránsito aéreo. El segundo aspecto consiste en controlar y actualizar continuamente los procesos de seguridad existentes para garantizar que sean acordes con el nivel de amenazas detectado. Y el tercer aspecto consiste en acelerar el despacho de pasajeros en los aeropuertos, manteniendo al mismo tiempo el más alto nivel de seguridad.

La duodécima Reunión departamental de facilitación celebrada en El Cairo en marzo del presente año trató este último punto y recomendó que, para el año 2010, todos los Estados contratantes expidan pasaportes de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones de la OACI. Eso forma parte de las disposiciones básicas de la OACI para los documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM), que incluyen otra recomendación de la Reunión departamental, la de incorporar la biometría para un mayor refuerzo de los aspectos relativos a la seguridad de sus documentos de viaje. Actualmente se está efectuando una consulta a los Estados acerca de las recomendaciones de la Reunión departamental antes de que las adopte el Consejo. Actualmente más de 100 Estados expiden DVLM.

Una estrategia de largo plazo debe abarcar además la dimensión jurídica de los desafíos a la seguridad. Los sucesos del 11 de septiembre revelaron que existían vacíos y puntos débiles en el sistema jurídico internacional aceptado universalmente, que estableció la OACI con los años. Si bien no se trata de cuestiones puramente jurídicas, es necesario seguir estudiando los ataques biológicos o químicos a los pasajeros y a la tripulación a bordo de las aeronaves; los ataques electrónicos o por medio de computadoras a las redes de control del tránsito aéreo o a las aeronaves; y la organización, instigación, financiación o el patrocinio de ataques que afecten a la aviación civil o el encubrimiento de los perpetradores.

Aspiramos a contar con un sistema de seguridad mundial eficaz, con el apoyo de todos los Estados, que prevengan que se cometan otros actos de interferencia ilícita contra cualesquiera de los componentes del sistema de transporte aéreo.

### **Seguridad operacional**

La seguridad operacional es la razón de ser de la OACI. Para que la seguridad operacional sea óptima, es fundamental que se apliquen y se hagan cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Desde el nacimiento de la OACI, ha sido un desafío constante fomentar la aplicación de los SARPS. La iniciativa principal para lograr ese objetivo es el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, o USOAP.

El USOAP es la actividad central del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica y el punto central del último trienio en lo que respecta a la seguridad operacional. Consiste en la realización de auditorías periódicas, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad operacional para determinar en qué medida aplican los Estados los SARPS relativos a la seguridad operacional. Dispone además la creación de planes de acción para corregir las deficiencias.

El programa se creó en virtud de una resolución del 32º período de sesiones de la Asamblea, en la que también se solicitaba a la OACI que ampliara el programa en el momento oportuno. Inicialmente, el programa abarcaba tres Anexos del Convenio: el Anexo 1 – *Licencias al personal*, el Anexo 6 – *Operación de aeronaves* y el Anexo 8 – *Aeronavegabilidad*.

El 33º período de sesiones de la Asamblea confirmó que se ampliara el programa para incluir el Anexo 11 – *Servicios de tránsito aéreo* y el Anexo 14 – *Aeródromos*. También encargó al Secretario General que realizara un estudio con respecto a la ampliación del programa para que incluyera otros ámbitos relativos a la seguridad operacional y, en particular, sobre la inclusión en las auditorías de los elementos básicos del Anexo 13 – *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, lo más pronto posible, sin que aumentara significativamente el costo de la ampliación.

Desde su inicio en enero de 1999, se han auditado 181 Estados contratantes y cinco territorios, y en 152 de ellos se han realizado auditorías de seguimiento. No cabe duda de que el programa ha sido un instrumento fundamental para ayudar a la OACI y a sus Estados contratantes a identificar claramente problemas relativos a la seguridad operacional y a emprender la creación de planes de acción para rectificar las deficiencias.

Sin embargo, al preparar la ampliación del programa, pronto resultó evidente que las auditorías relativas a los Anexos 11 y 14 estaban altamente interrelacionadas con las disposiciones de otros Anexos y, por consiguiente, no podían realizarse en forma aislada. Asimismo, si bien al establecer el programa el enfoque original de realizar las auditorías Anexo por Anexo demostró ser eficaz y necesario, podría resultar costosa y lenta la ampliación del programa según ese mismo enfoque.

El Consejo de la OACI recomienda entonces que el USOAP no se base ya en un enfoque Anexo por Anexo sino en un enfoque sistémico completo. Con un enfoque sistémico completo, se analizarían todas las disposiciones relativas a la seguridad operacional de los Anexos, centrándose en la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional en general de un Estado y en sus aspectos específicos que resulten críticos para la seguridad operacional. Se abarcarían entonces todos los Anexos, a excepción del Anexo 9, *Facilitación*, y del Anexo 17, *Seguridad*, ya incluidos en el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación de la OACI.

El pasaje a un enfoque sistémico completo exigiría postergar la ampliación inicial para inaugurar un programa abarcador a partir de 2005. De esa manera, se puede asegurar la continuidad de la eficiencia y eficacia del programa, manteniendo al mismo tiempo los costos generales de explotación en un nivel aceptable. Se presentará a esta Asamblea una propuesta de enfoque sistémico completo para que lo considere conjuntamente con una estrategia unificada para aumentar la transparencia.

El USOAP es un elemento que contribuye en gran medida a nuestros esfuerzos por incrementar la seguridad operacional en todo el mundo. Me complace comunicarles que, tras la evaluación realizada en 2002, la Sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional obtuvo la certificación ISO 9001, la primera que obtiene la OACI.

Por último, en lo que respecta a las normas, la Organización continuó con su labor diligente de revisar y actualizar las normas, destacándose la creación de las nuevas normas de competencia lingüística en el uso de la radiotelefonía.

Aspiramos a que todos los Estados contratantes apliquen de manera uniforme y armonizada las normas y métodos recomendados de la OACI actuales y en evolución para garantizar un nivel óptimo y parejo de seguridad operacional en todo el mundo.

### **Liberalización del transporte aéreo**

Las iniciativas de seguridad de la aviación y de seguridad operacional que acabo de describir sin duda han ayudado a restaurar la confianza del público en los viajes aéreos y, por consiguiente, han contribuido a la recuperación que se está produciendo en el sector del transporte aéreo. El saneamiento financiero a largo plazo del sector aeronáutico se puede profundizar aún más mediante otras iniciativas de liberalización y privatización que hemos impulsado durante los últimos tres años. Asentándose en las bases establecidas por su predecesora en 1994, la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo, celebrada en marzo de 2003, afrontó con éxito el desafío de centrarse en la cuestión de “cómo liberalizar” en lugar de preguntarse “si liberalizar o no”.

Lo hizo creando un sólido consenso como marco para la liberalización económica de las empresas del transporte aéreo en los años por venir. Los aspectos esenciales de esa iniciativa mundial se resumen en la Declaración de principios mundiales de la Conferencia, en la que se enuncia el objetivo de “crear un contexto en el que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y florecer de una forma estable, eficiente y económica sin comprometer la seguridad operacional ni la seguridad de la aviación y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales”.

En la Declaración, se establecen las funciones y responsabilidades individuales y colectivas de los Estados en la labor para alcanzar el fin último de otorgar al transporte aéreo internacional la mayor libertad económica posible. Al hacerlo, deberán contemplarse las necesidades del público viajero y de las empresas del sector, respetando sus características específicas y procurando limitar los efectos adversos del transporte aéreo para el medio ambiente.

El amplio respaldo de los proyectos de “modelos” de la OACI en la elaboración de acuerdos de servicios aéreos internacionales debería traducirse en una mayor armonización de la normativa del transporte aéreo internacional y en la coordinación mundial del proceso de liberalización en curso.

Con respecto a la cuestión crucial de la propiedad y el control de las empresas de transporte aéreo, la Conferencia recomendó concretamente que se liberalizara la designación de los transportistas aéreos y su autorización a acceder a los mercados, a juicio de cada Estado y a su propio ritmo. La Conferencia convino además en cuestiones clave relativas a la liberalización, como el acceso a los mercados, la competencia leal y las salvaguardas, los intereses de los consumidores, la distribución de productos, la solución de controversias y la transparencia.

Aspiramos a la liberalización continua y progresiva del transporte aéreo en todo el mundo en forma segura, protegida, inclusiva y sustentable desde el punto de vista económico.

### **Navegación aérea**

Durante el último trienio, hemos hecho excelentes progresos en el logro de nuestro desafío permanente de simplificar e integrar las rutas aéreas en todo el mundo.

A partir del 28 de noviembre de 2002, comenzaron a utilizarse nuevas rutas aéreas entre Australasia y Europa, que permitieron reducir los tiempos de viaje entre las dos regiones. Esa estructura de rutas revisada entre Asia, Oriente Medio y Europa, al sur de la cordillera del Himalaya (EMARSSH), fue uno de los mayores proyectos de modificación de rutas que haya emprendido la OACI, con la participación de 32 Estados miembros de la OACI, empresas de comunicaciones, empresas cartográficas y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). También se introdujo la separación vertical mínima reducida (RVSM) en las rutas principales entre Europa y Asia, al sur de la cordillera del Himalaya, con lo que se logró una transición sin discontinuidades en el espacio aéreo de Oriente Medio. Como resultado, los pasajeros cuentan con cronogramas de vuelo más convenientes, las líneas aéreas han obtenido ventajas económicas considerables, se han obtenido beneficios ambientales a consecuencia de la reducción en el consumo de combustible y se ha incrementado la seguridad operacional. Deseo subrayar en este sentido la función crucial que desempeñaron las Oficinas regionales de la OACI pertinentes en la coordinación fructífera de esas iniciativas.

China y Viet Nam completaron la aplicación, a modo de prueba, de una estructura de rutas revisada y una organización del espacio aéreo en el Mar del sur de China, con el espíritu de cooperación en que se basa el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional.

Con el patrocinio de la OACI, se concertó un acuerdo histórico entre Grecia, Turquía y otras partes para mejorar la red de rutas del servicio de tránsito aéreo (ATS) sobre el mar Egeo y las zonas adyacentes, que permitió aumentar la capacidad del espacio aéreo, mejorar la eficiencia y mantener un nivel de seguridad de vuelo parejo y elevado. El nuevo grupo de rutas ATS contribuyó a que se pudiera satisfacer el aumento en la demanda de tráfico aéreo antes, durante y después de los Juegos Olímpicos de verano de 2004 en Atenas. Éste es otro ejemplo excelente de cómo compartir las instalaciones en un marco multilateral.

Para mantener la afluencia de tránsito en las principales rutas aéreas internacionales entre Europa y el sudeste asiático durante las actividades militares en Iraq, la OACI coordinó las tareas de los Estados contratantes de la zona del Golfo y de la IATA para diseñar rutas aéreas de alternativa en torno a la zona afectada, concentrándose especialmente en la seguridad de los vuelos civiles.

En Afganistán, la OACI contribuyó a la apertura del espacio aéreo a los vuelos civiles luego del conflicto armado en la zona. La Organización suscribió con ese país un proyecto de cooperación técnica y un acuerdo de servicios administrativos para la reconstrucción del aeropuerto de Kabul y la reintroducción de servicios de control del tránsito aéreo.

El 1 de enero de 2004, se reanudaron los vuelos civiles entre la India y el Pakistán luego de la firma de un Memorando de acuerdo entre los dos países el 1 de diciembre de 2003 en Nueva Delhi. En mi calidad de Presidente del Consejo, estuve en contacto regularmente con la India y el Pakistán en la negociación del acuerdo.

Más líneas aéreas están utilizando la nueva estructura de rutas aéreas sobre el Polo Norte, que reduce notablemente las distancias de los vuelos que unen a Norteamérica y Europa con las regiones de Asia y el Pacífico.

Todos estos logros importantes se complementaron con los resultados innovadores de la Undécima Conferencia de navegación aérea celebrada en septiembre del año pasado, que condujo a la formulación de una estrategia para el establecimiento de un sistema de navegación aérea sin discontinuidades y armonizado a escala mundial.

En este nuevo sistema, un elemento central es un concepto operacional para los servicios de navegación aérea en todo el mundo. La aplicación de este concepto durante los próximos 25 años y en los años siguientes garantizará la seguridad operacional y la eficiencia óptima del sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y resultará esencial a medida que aumente la demanda de la capacidad del espacio aéreo en los años venideros.

La Conferencia reafirmó que la seguridad operacional es el elemento más importante para el rendimiento general de los sistemas de ATM. Entre otras consideraciones, se incluyen la eficiencia, la regularidad, la eficacia con relación a los costos y la protección del medio ambiente.

Aspiramos a contar con un sistema de gestión del tránsito aéreo mundial interfuncional acorde con las recomendaciones de la Undécima Conferencia de navegación aérea.

### **Protección del medio ambiente**

La protección del medio ambiente constituye un desafío mundial en todas las actividades humanas. En su sexta reunión, celebrada en febrero del corriente año, el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) recomendó una declaración de los objetivos de la Organización sobre el medio ambiente que refleje la pujanza de la labor desarrollada por la OACI con respecto al medio ambiente desde 1968.

En la declaración se afirma que, al llevar a cabo sus responsabilidades, la OACI procurará:

- “a) limitar o reducir el número de personas afectadas por ruidos significativos de las aeronaves;
- b) limitar o reducir el efecto negativo de las emisiones aeronáuticas en la calidad del aire local; y
- c) limitar o reducir el efecto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial”.

La CAEP/6 recomendó concretamente nuevas normas más rigurosas relativas a las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), que establecen niveles un 12% más bajos que los acordados en 1999. Se convino además en un proceso para determinar los objetivos a medio y largo plazos para reducir las emisiones de las aeronaves y en la necesidad de seguir desarrollando instrumentos para determinar la interdependencia entre las emisiones y el ruido. Con respecto a la cuestión de las opciones basadas en criterios de mercado, se aprobó un modelo de acuerdo sobre medidas voluntarias para reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) provenientes de la aviación.

En lo que respecta a la gestión del ruido, la CAEP/6 presentó textos de orientación sustanciales para asistir a los Estados en la aplicación de un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido, que comprende cuatro elementos principales: la reducción del ruido en la fuente; la planificación y gestión de la utilización de los terrenos; los procedimientos operacionales de atenuación del ruido y las restricciones a las operaciones de aeronaves. La Asamblea adoptó ese “enfoque equilibrado” en su 33º período de sesiones, en 2001, y el enfoque resultó un factor clave que ayudó al Consejo de la OACI a solucionar una controversia entre los Estados Unidos y 15 Estados miembros de la Unión Europea con respecto a las aeronaves provistas de equipo para la atenuación del ruido. En mi calidad de Conciliador designado por el Consejo con el mandato de solucionar la controversia, me complace declarar que la conclusión exitosa de esas negociaciones simboliza la determinación de los Estados de lograr la máxima compatibilidad entre la robustez financiera de las empresas del transporte aéreo, la calidad de vida y la protección del medio ambiente.

La mayor presencia de organismos de las Naciones Unidas en el proceso del CAEP de este año subraya la función de liderazgo y las responsabilidades de la OACI en el ámbito de la aviación y la protección del medio ambiente.

Aspiramos a lograr la máxima compatibilidad entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente.

### **Marco jurídico**

El derecho es fundamental para la aviación civil. El Convenio de Chicago y el conjunto de instrumentos jurídicos aeronáuticos complementarios que se encuentran en vigor actualmente constituyen una parte integral del marco mundial para garantizar el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil en todo el mundo. Adaptar los instrumentos jurídicos a circunstancias cambiantes constituye un gran desafío.

En respuesta a los sucesos del 11 de septiembre, la Dirección de asuntos jurídicos de la OACI emprendió la formulación de un plan de seguro aeronáutico por riesgo de guerra llamado Globaltime para afrontar el retiro o la reducción sustancial de la cobertura de seguros comerciales luego de los ataques. El concepto consistía en proporcionar cobertura de seguros a corto y mediano plazos, con sujeción a condiciones razonables, para permitir que el mercado asegurador privado se recuperara gradualmente. El mercado finalmente se recuperó. Como la cobertura de seguros comerciales disponible actualmente comparte elementos importantes con el plan Globaltime, puede concluirse que el plan mundial de la OACI tuvo un efecto estimulante en el mercado asegurador privado y contribuyó a su estabilización. Además, si bien no se ha puesto en ejecución, el Globaltime sigue disponible, en caso de ser necesario.

En apoyo de las empresas del transporte aéreo, se firmó además un tratado internacional sobre la financiación y el arrendamiento de aeronaves durante una Conferencia diplomática celebrada en Ciudad del Cabo (Sudáfrica), bajo el patrocinio conjunto de la OACI y el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT). El nuevo instrumento jurídico establece la creación de un sistema internacional de registro, que reducirá los riesgos que implica el otorgamiento de préstamos para

los financistas, bancos y otras entidades financieras que participan en la compra y el arrendamiento de aeronaves, reduciéndose de ese modo el costo del crédito. La OACI desempeñó un papel decisivo en la labor preparatoria de la creación del Registro internacional, ubicado en Dublín, Irlanda.

Otro acontecimiento destacado del último trienio fue la entrada en vigor, el 4 de noviembre de 2003, del *Convenio de Montreal* de 1999, en remplazo del *Convenio de Varsovia* de 1929 sobre la indemnización en casos de accidentes aéreos internacionales. Las víctimas y sus familiares cuentan con una mejor protección e indemnización conforme al nuevo instrumento jurídico, que establece un equilibrio delicado entre las necesidades e intereses de los Estados, el público viajero, los transportistas aéreos y la industria del transporte.

Se publicaron textos de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores, con una cláusula jurisdiccional modelo para el procesamiento de los delincuentes. Por último, se está elaborando un Proyecto de Convenio para modernizar el Convenio de Roma de 1952 a fin de que lo apruebe una Conferencia diplomática en 2005 ó 2006.

Aspiramos a contar con un marco jurídico mundial unificado, que se mantenga en vigor y se adapte continuamente a los requisitos de la aviación civil internacional.

## **Recursos**

Todos los Estados contratantes deben afrontar otro desafío, que es el de conciliar sus recursos humanos, técnicos y financieros individuales con las responsabilidades soberanas que les corresponden según el Convenio de Chicago. Ayudarlos a adaptarse a un entorno cada vez más complejo es un desafío que esta Organización asume muy seriamente.

La medida en que la OACI pueda afrontar ese desafío en particular depende del respaldo que los Estados otorguen al Presupuesto por programas propuesto y del pago puntual de sus cuotas. El presupuesto para el trienio 2005-2007 se estima en \$196,9 millones EUA. Al 15 de septiembre, la cotización desfavorable del dólar estadounidense con relación al dólar canadiense y a otras divisas utilizadas para establecer el presupuesto había producido un aumento en los cálculos de \$2,6 millones EUA, llevando el total a \$199,5 millones EUA.

El Secretario General y el Consejo han realizado un enorme esfuerzo para reducir los gastos y así contrarrestar el efecto combinado de los tipos de cambio desfavorables, el aumento en la demanda de servicios, la integración ulterior de los programas de auditoría de seguridad operacional y de seguridad de la aviación en el Presupuesto del Programa regular y el aumento de los costos en general. El resultado es una propuesta de Presupuesto del Programa regular que tiene en cuenta todas las medidas de eficiencia que podrían adoptarse para que la Organización continúe sirviendo a sus Estados contratantes cuanto mejor pueda. Como destacué el martes en mi discurso de apertura de esta Asamblea, la OACI sólo podrá responder a las necesidades de los Estados contratantes si cuenta con los recursos necesarios para hacerlo.

Uno de los puntos brillantes en el horizonte financiero es el Programa de cooperación técnica para 2003 que ascendió a \$110 millones EUA. Para 2004, se prevé que el programa ascenderá a unos \$194 millones EUA, es decir un aumento de \$84 millones EUA. Ese aumento sustancial se refleja principalmente en las regiones de las Américas y en África. La magnitud del programa se mantuvo en el mismo nivel para la Región Oriente Medio y en las Regiones de Asia y el Pacífico. Este crecimiento sin precedentes refleja la confianza que los Estados depositan en el Programa de cooperación técnica.

El Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica, o IFFAS, se creó para proporcionar asistencia financiera a los Estados que no puedan obtener, por los medios tradicionales, financiación para los proyectos relativos a la seguridad operacional identificados mediante el USOAP. El nuevo mecanismo funciona independientemente del Presupuesto por programas de la OACI y se financia con las contribuciones voluntarias de los Estados contratantes, las organizaciones internacionales, así como las partes del sector público y privado vinculadas con la aviación civil internacional.

Aspiramos a contar con recursos suficientes para los programas y una asignación dinámica de los recursos de la Organización para brindar apoyo a los Estados contratantes para adaptarse a prioridades que cambian continuamente.

### **Posición de la OACI**

De cara al futuro, podemos ser cautelosamente optimistas. El más reciente pronóstico a mediano plazo de la OACI es que el tráfico de pasajeros de las líneas aéreas del mundo repuntará en 2004, con un aumento del 6,2% y seguirá creciendo al 5,4% en 2005 y al 5,2% en 2006.

El desafío para la Organización durante el próximo trienio será fortalecer los logros extraordinarios de los últimos tres años y establecer con firmeza la infraestructura que sustentará el desarrollo de la aviación civil internacional a largo plazo.

Como indican los Informes anuales del Consejo, hemos creado o perfeccionado las bases para el futuro de la aviación civil internacional en ámbitos críticos como lo son la seguridad operacional y seguridad de la aviación, la navegación aérea, el transporte aéreo, el medio ambiente y el marco jurídico.

Durante este período de sesiones de la Asamblea, tendrán ustedes la oportunidad de examinar un Presupuesto por programas y un Plan de acción estratégico revisado que determinarán la posición de esta Organización para cumplir con su misión vital con dirección, eficiencia y eficacia. Con sus decisiones sobre éstas y otras cuestiones, podrán ustedes asegurar que su Organización esté en una buena posición para seguir ejerciendo el liderazgo necesario para modelar el futuro de los viajes aéreos.

Quisiera concluir mi presentación felicitando a todos los Estados contratantes por sus respectivas contribuciones a la visión que tan admirablemente expresaron hace 60 años los creadores del Convenio. Durante este 35° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, reafirmemos nuestro compromiso con el principio de cooperación multilateral y armonizada para el logro de nuestro objetivo común a escala mundial, la contribución de la aviación civil internacional a cada ser humano de nuestro planeta.