



**Discurso del Presidente del Consejo
de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),
Sr. Roberto Kobeh González,
ante el tercer Foro anual internacional de seguridad operacional de la aviación
de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos**

(Chantilly, Virginia – 2 de noviembre de 2006)

Le agradezco mucho Sra. Blakey su cordial presentación. Para mí siempre ha sido un placer encontrarme con usted, y en especial hoy. Esta es mi primera intervención pública desde que asumí las funciones de Presidente del Consejo de la OACI, y me complace mucho que tenga lugar ante tan distinguido público y sobre un tema de crucial importancia para el transporte aéreo mundial como es la seguridad operacional de la aviación.

En primer lugar, es mi deseo rendir tributo a mi querido amigo y colega el Dr. Assad Kotaite, quien se jubiló el 31 de julio de este año después de haber prestado servicio durante 30 años en calidad de Presidente del Consejo de la OACI. Es para mí un honor y un privilegio suceder a este pilar de la aviación civil internacional, para quien el fomento de la seguridad operacional de la aviación constituyó una misión vitalicia.

Asimismo, deseo reconocer la admirable contribución de los Estados Unidos a la causa de la seguridad operacional de la aviación durante todos estos años. Desde la creación de la OACI en 1944, los Estados Unidos han sido uno de los más ardientes defensores de la Organización.

Al hablar de seguridad operacional de la aviación, los miembros de la comunidad mundial de la aviación tendrán distintos puntos de vista acerca del tema, sin embargo, todos compartimos una misma preocupación, la de salvaguardar y proteger las vidas de los pasajeros, las tripulaciones y las personas en tierra. Sin el excelente historial de seguridad operacional que hemos alcanzado gracias a nuestra ardua labor en el último medio siglo y aun desde antes, no gozaríamos de los enormes beneficios económicos, sociales y culturales de la vibrante industria del transporte aéreo.

El tema de este simposio, “*Safety From Top to Bottom*” (*Seguridad operacional de arriba abajo*), representa la esencia de lo que significa mantener y mejorar nuestra admirable actuación. En pocas palabras, es necesario contar con un firme compromiso de los administradores de alto nivel de las líneas aéreas, los aeropuertos, los proveedores de servicios, los fabricantes, los encargados de la reglamentación y todas las demás partes interesadas, sin distinción de tamaño, a fin de que las operaciones aeronáuticas sean lo más seguras que resulte humanamente posible.

El compromiso con la seguridad operacional debe fluir de arriba abajo en forma de cascada y penetrar en todos los niveles de una organización. Todos hemos de estar concentrados en la seguridad operacional, ya sea en el puesto de pilotaje o detrás de la pantalla de control de tránsito aéreo, en la línea de ensamblaje de los fabricantes y en el hangar de mantenimiento, a bordo de la aeronave o en la plataforma, en una oficina gubernamental o un órgano legislativo. Porque la seguridad operacional comienza en la mente. Es un estado mental, una actitud, y debe ser un elemento integrante de la cultura de una organización.

En la OACI, la seguridad operacional es, siempre lo ha sido, y continuará siendo, nuestra prioridad principal. Está consagrada en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. En 15 de los 18 Anexos al Convenio se trata de la seguridad operacional y la eficiencia de la navegación aérea, y el Anexo sobre Seguridad (protección) de la aviación también se relaciona con la seguridad operacional, puesto que un vuelo que no está protegido no es operacionalmente seguro. La seguridad operacional es la base de los primeros seis objetivos estratégicos de nuestro Plan de actividades, en virtud del cual la Organización debe mejorar la seguridad operacional de la aviación civil en el mundo mediante una serie de medidas concretas basadas en la prevención, cooperación y aplicación congruente de las normas y métodos recomendados de la OACI, o SARPS.

Tras haber participado durante más de 40 años en la aviación civil nacional e internacional, estoy convencido de que muchos accidentes no habrían ocurrido si los SARPS de la OACI contenidos en los Anexos se hubieran aplicado uniformemente y de manera congruente. Me complace mencionar que actualmente en la OACI hemos pasado claramente a concentrarnos en la aplicación de las normas existentes. Evidentemente, las normas existentes seguirán actualizándose cuando sea necesario, a fin de mantenerse al ritmo de la evolución de la industria de la aviación, y las nuevas normas habrán de reflejar requisitos de alto nivel que conlleven beneficios claros para la seguridad operacional. Sin embargo, la aplicación prevalecerá como la vía privilegiada para mejorar la seguridad operacional.

El Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) desempeñará un papel aún más importante en este esfuerzo mundial, después de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil (DGAC) celebrada en marzo de este año. En una decisión memorable, los DGAC de 153 Estados participantes convinieron en permitir que la OACI publique los resultados del USOAP en el sitio web público de la Organización lo antes posible, o a más tardar en marzo de 2008. Actualmente, unos 80 Estados han autorizado a la OACI a publicar la información sobre las auditorías realizadas en sus territorios y ahora es posible consultar en línea los informes resumidos. Tengo la seguridad de que muchos otros responderán de manera positiva en los próximos meses.

Esto constituye un avance sin precedentes en términos del aumento de la transparencia e intercambio de información entre los Estados, así como con la industria y el público viajero, que deberá alentar a los Estados a corregir más rápidamente las deficiencias de seguridad operacional que aún persisten en sus sistemas de aviación y facilitará la prestación más rápida y eficaz de asistencia de los Estados y los donantes a aquellos que necesitan urgentemente financiación o recursos humanos.

La transparencia e intercambio de información constituyen asimismo la base de la *Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional* adoptada en el 35º período de sesiones de la Asamblea de la OACI celebrada en 2004. En la estrategia se recalca que el libre flujo de información relacionada con la seguridad operacional debe ser acogido por todos los que participan en el transporte aéreo, a todo nivel y en todas las disciplinas. Esta es una condición fundamental para crear o fortalecer las alianzas a fin de corregir las deficiencias, básicamente mediante organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional regionales o subregionales. La OACI, las administraciones nacionales de aviación civil, la industria y las instituciones de financiación deben cooperar con la prestación de asistencia y orientación técnica y financiera en el ámbito de la aviación.

Un buen ejemplo del potencial de la transparencia para mejorar la seguridad operacional es el Artículo 21 del Convenio de Chicago. En el Artículo 21 se dispone que cada Estado contratante debería comprometerse a suministrar, a petición de cualquier otro Estado contratante o de la OACI, información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada. Cuando estos datos de matrícula se comparten, pueden proporcionar una idea más clara de la situación de cualquier aeronave. Por lo tanto, los Estados pueden tomar decisiones más informadas, relativas a la explotación de dichas

aeronaves en su espacio aéreo. La OACI ayudará en este proceso y presentará una propuesta para facilitar el intercambio de datos relativos a las matrículas de las aeronaves, algunos de los cuales ya se han publicado en el sitio web de la OACI.

A la vez que avanzamos hacia una mayor apertura, la industria del transporte aéreo crece continuamente, en gran medida como resultado de la liberalización y la expansión de los mercados, principalmente en Asia. La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha hecho saber anteriormente que el tráfico internacional de pasajeros durante la primera mitad del año 2006 aumentó en un 6,7% con respecto al mismo período en 2005. Asimismo, para el año 2015, la OACI prevé que el tráfico de pasajeros habrá aumentado en unos 2 800 millones de pasajeros por año y 30 millones de movimientos de aeronaves. Al mismo tiempo, la privatización de las líneas aéreas, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea están haciendo que las inspecciones de las operaciones sean más complejas y requieran de más mano de obra. Cada vez es más difícil obtener los recursos necesarios en términos de personal cualificado y de financiación para garantizar la aplicación adecuada de los métodos de vigilancia de la seguridad operacional en el ámbito de la reglamentación y de la industria.

La respuesta, por supuesto, está en los sistemas de gestión de la seguridad operacional, o SMS, que constituyen la forma más eficaz de atender a la necesidad de supervisión efectiva contando con una fuerza laboral relativamente pequeña. Muchos Estados contratantes de la OACI están implantando o considerando la posibilidad de implantar sistemas de gestión de la seguridad operacional para complementar la estructura actual en materia de reglamentación. Les alentamos a hacerlo, y la OACI ofrece asistencia concreta en forma de normas y textos de orientación conexos para el establecimiento de sistemas de gestión de la seguridad operacional, incluido un conjunto relacionado de disposiciones de gestión de la seguridad operacional para las operaciones de aeronaves, servicios de tránsito aéreo y aeródromos, así como un modelo de legislación para facilitar la implantación de los SMS.

En todas nuestras comunicaciones sobre este tema, insistimos en que la gestión de la seguridad operacional no atañe individualmente a los Estados. Debe llevarse a cabo en forma coordinada y en cooperación, dentro del marco de la OACI. Todas las partes que intervienen en la aviación civil tienen responsabilidades con respecto a la vigilancia y el cumplimiento de la seguridad operacional.

La cooperación mundial es esencial para enfrentar con éxito los tremendos desafíos del futuro. Yo soy particularmente sensible a la temida escasez de pilotos cualificados y experimentados que podría sobrevenir como resultado del continuo aumento de las operaciones de las líneas aéreas, suscitado por el continuo incremento del tráfico de pasajeros. Asimismo, el cumplimiento de los requisitos relativos a la competencia lingüística, que serán aplicables en marzo de 2008, exigirá esfuerzos intensos para asegurar la instrucción apropiada y la certificación tanto de los pilotos como de los controladores de tránsito aéreo.

Cada uno de ustedes enfrentará una amplia gama de desafíos propios de su industria o de su área de responsabilidad. A fin de liderar la comunidad aeronáutica mundial en un esfuerzo de cooperación, colaboración y coordinación para enfrentar estos desafíos, la OACI viene desde hace ya un tiempo implantando su primer Plan de actividades diseñado para modernizar la Organización y aumentar su eficiencia y eficacia. Nos concentraremos en programas e iniciativas basados en el rendimiento, aquellos que den mayores beneficios por la inversión de recursos humanos y financieros limitados, mediante métodos de trabajo y prácticas de gestión que lleven a la obtención de resultados identificables. La OACI será más dinámica en responder a las necesidades y expectativas de sus 189 Estados contratantes.

En pocas palabras, nos centraremos en cumplir con las responsabilidades que nos incumben como organización mundial en los siguientes ámbitos clave:

- la implantación, a nivel mundial, de los sistemas de gestión de la seguridad operacional destinados a lograr resultados mensurables en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación;
- la elaboración, entre los Estados, de medidas globales de seguridad de la aviación, basadas en el rendimiento;
- la búsqueda de medidas unificadas y coordinadas para reducir los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente; y
- la implantación de sistemas de gestión del tránsito aéreo armonizados y de mejoras en la eficiencia basadas en el rendimiento.

Muchos de estos temas serán objeto de debate en el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea de la OACI en 2007. Sé que muchos de ustedes estarán allí presentes y les invito a empezar a reflexionar sobre su contribución a lo que espero será una Asamblea muy constructiva y con visión de futuro.

Damas y caballeros, el segundo Foro anual de seguridad operacional de la aviación de la FAA, celebrado el año pasado por esta época, contribuyó significativamente al debate en torno a la seguridad operacional de la aviación. Espero con interés seguir el desarrollo de esta tercera edición, que nos ofrecerá formas igualmente estimulantes e innovadoras de promover la causa de cielos operacionalmente más seguros en todo el mundo. La comunidad de la aviación depende de reuniones como ésta para encontrar soluciones realistas y prácticas ante el reto global de la seguridad operacional, y estoy convencido de que ustedes sabrán satisfacer sus expectativas, para bien de todos nosotros.

Les agradezco de nuevo su gentil invitación y la oportunidad que me brindan de participar en lo que confío será un foro muy productivo.