



**Discurso del Presidente del Consejo de la
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),
Sr. Roberto Kobeh González,
ante la XVIIª Asamblea ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)**

(Ciudad de Panamá, 6 de noviembre de 2006)

Es para mí un gran placer estar aquí, en la Ciudad de Panamá, para dirigirme a esta XVIIª Asamblea ordinaria de la CLAC.

Antes que nada, deseo agradecer al Gobierno de Panamá, por la cálida bienvenida que hemos recibido.

Cuando asumí las funciones de Presidente del Consejo hace algunos meses, después de prestar servicio durante ocho años como Representante de México, me sentí honrado y privilegiado por el hecho de haber sido elegido para ocupar un puesto en el que podría contribuir, en otra calidad, a conformar el destino de una Organización que ha garantizado el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional durante casi 62 años. Mis nuevas funciones han ampliado ya mi perspectiva respecto a los principales retos que enfrenta la comunidad de la aviación, y desearía compartir hoy con ustedes algunas de mis opiniones sobre lo que depara el futuro para los Estados y otras partes interesadas del mundo del transporte aéreo.

El principal reto consistirá quizá en gestionar el desarrollo sostenible de la industria en los años venideros. La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) notificó recientemente que, en el primer semestre de 2006, el tráfico internacional de pasajeros había aumentado en un 6,7% con respecto al mismo período de 2005. Los pronósticos a mediano plazo de la OACI indican que el tráfico regular de pasajeros aumentará en un 6,1%, 5,8% y 5,6% en 2006, 2007 y 2008, respectivamente. En ese período, se prevé que la economía de la Región Latinoamérica y el Caribe alcanzará tasas de crecimiento del 4,3%, 4,1% y 4,0%, y que el tráfico regular de pasajeros de las líneas aéreas de la región reflejará la actividad económica, registrando tasas de crecimiento del 5,0%, 4,7% y 4,2%. A largo plazo, se prevé que el tráfico de dichas líneas aéreas aumentará en una tasa anual media del 4,0% hasta el año 2015.

Gran parte de ese crecimiento se debe a la liberalización de la industria. La liberalización está avanzando y es irreversible. La forma de hacerle frente se expresó con claridad en la política de la OACI expuesta en la Declaración de principios universales de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo, celebrada en 2003. Dicha política tiene por objetivo 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 fomenta también la igualdad de oportunidades, de modo que los pequeños transportistas puedan mantenerse activos en los mercados mundiales, sin perjuicio de los transportistas de mayor magnitud, y más dominantes.

El continuo desarrollo a escala mundial ejercerá en nosotros una creciente presión para mantener y mejorar nuestra capacidad de hacer frente, de manera eficaz y oportuna, a los problemas de siempre, siendo el primero de ellos, claro está, el de la seguridad operacional de la aviación, que es vital para la industria mundial del transporte aéreo. A todos nos preocupa salvar y proteger las vidas de los

pasajeros, tripulaciones y 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 y flexible industria del transporte aéreo.

Como mencioné, hace algunos días tomé parte en el tercer Foro anual internacional de seguridad operacional de la aviación de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos. El tema del simposio era “*Safety From Top to Bottom*” (*Seguridad operacional de arriba abajo*). Este tema me incitó a decir que, para mantener y mejorar nuestro admirable historial de seguridad operacional de la aviación necesitamos 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.

La seguridad está 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.

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 estamos pasando 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 mejorarla.

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, incluidos cinco miembros de la CLAC, 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.

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 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 liberalización, globalización y privatización de la industria están haciendo cada vez más difícil obtener los recursos necesarios en términos de personal calificado 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 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. Hemos elaborado normas y textos de orientación conexos para el establecimiento de sistemas 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. Consideramos que ésta es la vía del futuro.

La cooperación mundial es esencial para enfrentar con éxito los tremendos desafíos del futuro. La seguridad de la aviación también es esencial. El frustrado complot terrorista perpetrado en el Reino Unido el pasado mes de agosto, en el que podrían haberse utilizado líquidos para fabricar explosivos, puso de manifiesto la vulnerabilidad del sistema mundial del transporte aéreo y la necesidad de una continua vigilancia. La seguridad de la aviación requiere de la cooperación internacional, pues las amenazas son globales. Ningún operador está exento de amenazas. Por ello, la cooperación, intercambio de información y medidas prácticas y duraderas, son fundamentales para mantener la seguridad de la aviación y la confianza del público.

La OACI adoptó rápidamente medidas en este caso. En una reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) de la Organización, celebrada del 11 al 15 de septiembre, el Consejo le pidió que concediera máxima prioridad a hacer frente a la amenaza. En dicha reunión se acordó que los miembros del grupo de expertos estudiarían la posibilidad de elaborar una nueva lista de artículos que los pasajeros no pueden transportar a bordo de las aeronaves comerciales y que, de ser el caso, será examinada por el Consejo a fines de este mes.

A fin de mantener el liderazgo de la OACI ante la comunidad aeronáutica mundial, la Organización 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 concreto, la intención es concentrarnos 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;
- 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 objetos 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.

En organizaciones internacionales como la OACI, la cooperación es la base fundamental si queremos tener éxito en nuestras gestiones.

Yo visualizo una importancia creciente que tendrán los organismos regionales y las funciones de las Oficinas regionales de la OACI en las actividades prioritarias de la Organización.

Deseo invitar a la CLAC a tener muy en cuenta en sus actividades, las áreas que hemos considerado de relevante importancia, como la seguridad operacional y de la aviación, la estrategia unificada, los complejos temas del medio ambiente, la competencia lingüística y en todas aquellas áreas en que la capacitación juega un papel fundamental.

Creo que la participación y cooperación de los organismos regionales como la CLAC con la OACI, con otras regiones y con Estados interesados, rendirán excelentes frutos para lograr un transporte aéreo más seguro y eficiente que contribuya al desarrollo de nuestros pueblos.

Damas y caballeros, les agradezco su amable atención y les deseo una Asamblea coronada por el éxito.