



**Discurso del Presidente del Consejo de la
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),
Sr. Roberto Kobeh González,
“Retos que enfrenta la aviación civil internacional”**

(Madrid, España, 28 de enero de 2010)

Es para mí un gran placer dirigirme a tan distinguida audiencia integrada por el Gobierno, la industria y representantes de los medios de comunicación.

Deseo expresar mi agradecimiento a los organizadores de este evento por haber tenido la amabilidad de invitarme a compartir algunas ideas sobre los retos que enfrenta el transporte aéreo mundial desde la perspectiva de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Con su permiso, empezaré con una breve descripción del mandato y la función de la OACI.

El 11 de septiembre de 1944, el Presidente estadounidense Franklin Delano Roosevelt invitó a las naciones del mundo a una conferencia destinada a establecer los principios y métodos para la adopción de un nuevo convenio para la aviación internacional.

Cincuenta y dos naciones, incluida España y un sólido contingente europeo, aceptaron la invitación y se reunieron en Chicago durante tres semanas para redactar y, en última instancia, firmar, el 7 de diciembre, el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*.

Fue en virtud del Convenio de Chicago, como también se le llama, que se creó la OACI, con el mandato de garantizar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional.

Hasta el día de hoy, la OACI sirve de foro para la cooperación en todos los ámbitos de la aviación civil a sus 190 Estados miembros, en las disciplinas de seguridad operacional, seguridad de la aviación, regularidad y, desde fines del decenio de los sesenta, la protección del medio ambiente.

El proceso de la OACI ha funcionado sumamente bien y sigue siendo un modelo de cooperación eficaz y eficiente entre los Estados para el logro de metas y objetivos comunes. Esta productiva relación tiene como base la capacidad colectiva de llegar a un consenso, respondiendo al mismo tiempo a opiniones e intereses a menudo muy divergentes. Esto es tanto más impresionante cuanto que el Convenio reconoce que todos los Estados miembros tienen una soberanía total y exclusiva sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio.

Después de 65 años, la aviación civil internacional es tan segura, protegida y sostenible como lo haya sido nunca.

- El porcentaje de accidentes en vuelos regulares el pasado año fue uno de los más bajos desde la creación de la OACI.
- El número de actos de interferencia ilícita y terrorismo tras los sucesos del 11 de septiembre de 2001 ha registrado una baja histórica.
- El hecho de que las aeronaves de reacción actuales sean como mínimo un 70% más eficientes en el consumo de combustible y mucho más silenciosas que sus predecesoras de fines del decenio de los sesenta constituye un tributo a la determinación y a los esfuerzos combinados tanto de los gobiernos como de la industria para reducir al mínimo las repercusiones negativas de la aviación en el medio ambiente.

Por lo tanto, con estos impresionantes resultados, ¿cuáles son los retos que puede enfrentar la aviación civil internacional?

Responderé a esta pregunta refiriéndome, por orden, a la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y el medio ambiente, comenzando por la seguridad operacional.

Hoy en día, los viajes aéreos se consideran, con toda razón, el medio de transporte masivo operacionalmente más seguro. Nuestro paso firme hacia el logro de una seguridad operacional óptima ha entrañado tener que responder satisfactoriamente a los retos en las áreas de tecnología, factores humanos y estructura y cultura organizativas. Ha entrañado igualmente tener que integrar soluciones en un marco normativo mundial que, hasta la fecha, permite a las administraciones de aviación civil, explotadores, fabricantes y otros interesados, trabajar juntos en la elaboración y aplicación mundialmente armonizadas de normas, procedimientos y prácticas de seguridad operacional.

De alguna manera, quizá nos hemos convertido en las víctimas de nuestro propio éxito. Estamos ahora más presionados para mantener y mejorar estos niveles, en circunstancias nuevas y exigentes.

Nuestro reto consiste ahora en desarrollar e implantar nuevos enfoques para la gestión de la seguridad operacional, así como los procesos requeridos para aplicar dichos enfoques. Necesitamos complementar nuestra metodología tradicional, si bien esencial, basada en las normas, con un enfoque dinámico, basado en la actuación.

Este será nuestro objetivo en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional convocada por la OACI para fines de marzo. Me complace añadir que la Presidencia española coordinará la presencia de Europa en esta reunión, en la que sentaremos las bases para la adopción de medidas y programas destinados a prever las posibles carencias y prevenir accidentes.

Una de las formas de lograr este objetivo será reforzar aún más nuestra capacidad para ayudar a los Estados a cumplir con sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional en sus respectivos territorios. Esto es importante debido a la estrecha relación existente entre la aplicación uniforme de los reglamentos y el hecho de que se produzcan accidentes.

Podemos partir de una base sólida. En 1999, la OACI inauguró su Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional para ayudar a los Estados miembros a evaluar su capacidad de vigilancia de sus respectivos sistemas de transporte aéreo. Por primera vez, los Estados soberanos autorizaron a un organismo de las Naciones Unidas a evaluar sus respectivas capacidades de supervisar, en su territorio, la aplicación de las normas convenidas internacionalmente.

El Programa demostró tener éxito desde el principio, a la hora de identificar y ayudar a corregir las deficiencias de los sistemas nacionales de vigilancia de la seguridad operacional. El Programa se amplió en 2004 y, en 2006, se alcanzó un nuevo hito cuando los Estados miembros acordaron unánimemente que los resultados de las auditorías figuraran en el sitio web público de la OACI. Este acuerdo constituyó un reconocimiento tácito de que la transparencia es fundamental para lograr un sistema de transporte aéreo operacionalmente seguro. También sensibilizó a los posibles donantes, ya fueran Estados, la industria u organismos internacionales, a buscar el modo de ayudar a financiar y a aplicar medidas correctivas.

La siguiente fase en esta evolución del sistema de vigilancia de la seguridad operacional será la introducción de un enfoque de supervisión continua. Consistirá en un sistema de presentación de informes y de gestión de datos en línea que permitirá a la OACI seguir de cerca permanentemente las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de sus Estados miembros. También hará posible determinar el nivel de seguridad operacional de las actividades de aviación y evaluar las capacidades de gestión de la seguridad operacional de modo armonizado y uniforme.

Otra iniciativa para avanzar la causa de la seguridad operacional de la aviación es el intercambio de información. Con los años, los diferentes participantes del sector, muchos de los cuales están representados en esta sala, han acumulado una considerable cantidad de información en materia de seguridad operacional. El problema radica en que esta información derivada de las auditorías de los Estados y la industria, de las investigaciones de accidentes, de los análisis de seguridad de vuelo, de informes independientes e investigaciones, no se comparte de modo eficaz.

En vista de que se dispone fácilmente de una moderna tecnología de comunicaciones, no hay razón para que los datos de seguridad operacional no se puedan difundir eficazmente en toda la comunidad internacional. Este intercambio de información podría redundar en reglamentos más precisos, mejores procedimientos operativos y la aplicación de las mejoras prácticas. La OACI apoya firmemente este concepto y espera con interés analizar seriamente la creación de un sistema mundial de intercambio de información sobre seguridad operacional en la conferencia del mes de marzo.

Me apresuro a decir que, al avanzar en esta dirección, debemos asegurar un flujo constante de información de seguridad operacional, logrando un equilibrio entre la protección de los datos y la administración y aplicación de los regímenes jurídicos de los Estados.

Entre las otras cuestiones que estaremos considerando en el mes de marzo figuran las iniciativas de seguridad operacional que se derivan de accidentes recientes que todavía no tienen explicación, tales como el ocurrido en el vuelo de Air France entre Brasil y Francia, el pasado año. Debemos considerar mejorar las actividades de búsqueda y salvamento, capacitación y recuperación de datos de accidentes que ocurren en el mar y en otras áreas remotas o inaccesibles. Personalmente, me preocupa la posible carencia de personal aeronáutico competente a raíz de la jubilación de un gran número de pilotos, mecánicos, controladores y tripulantes de cabina en los próximos años.

Como pueden ver, a pesar de un envidiable historial, el futuro de la seguridad operacional de la aviación se presenta a la vez difícil y apasionante.

Otro importante reto que enfrenta la aviación, y que es a la vez insidioso y más difícil de manejar, es el de la seguridad de la aviación.

El intento de sabotaje del vuelo 253 de Northwest Airlines, ocurrido el 25 de diciembre, nos recordó la realidad de que los terroristas pueden atacar, no sólo en cualquier lugar y en cualquier momento, sino también en formas nuevas y diferentes. También nos recordó que las amenazas a la seguridad trascienden las fronteras nacionales y que sólo pueden enfrentarse mediante una estrategia mundial basada en una cooperación internacional eficaz liderada por la OACI, con el apoyo de los Estados miembros.

Pocas horas después del intento de detonar la bomba, la OACI se puso en comunicación con funcionarios de alto nivel de los Estados en cuestión y tomó una serie de medidas para coordinar y armonizar las respuestas al acto terrorista. Nos comunicamos con las autoridades encargadas de la seguridad en todos nuestros Estados miembros para alentarlas a realizar evaluaciones de riesgos y aplicar medidas de inspección adecuadas.

En este momento, la OACI sigue en estrecha comunicación con sus Estados miembros y la industria para facilitar y dar una firme respuesta a esta última amenaza.

Obviamente, la decisión de implantar medidas de emergencia no resulta nunca fácil, debido a sus enormes repercusiones en las operaciones de transporte aéreo por lo que respecta a costos, retrasos y molestias. Con todo, los sucesos tales como el ocurrido el 25 de diciembre justifican claramente procedimientos más rigurosos para proteger la integridad del sistema y mantener la confianza del público en los viajes aéreos.

Aprovecho esta oportunidad para elogiar a los Estados afectados por sus rápidas y decisivas medidas para contener la situación. Si bien las medidas impuestas resultaron onerosas y perturbadoras, estuvieron justificadas por la magnitud de la amenaza.

Nuestra labor consiste ahora en examinar las medidas o estrategias vigentes y determinar si siguen siendo pertinentes. De ser necesario, deberán adaptarse a las nuevas amenazas o eliminarse y sustituirse por otras nuevas. De esta labor se ocupa, en la OACI, el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, constituido por un equipo multinacional de especialistas en seguridad de la aviación. En su próxima reunión del mes de marzo, se espera que elaboren recomendaciones concretas sobre la forma de prevenir incidentes tales como el intento de sabotaje ocurrido el 25 de diciembre. Buscarán soluciones de procedimiento y tecnológicas, incluyendo la posibilidad de utilizar tecnología de formación de imágenes –comúnmente conocida como escáneres de cuerpo– como medio para inspeccionar a los pasajeros, teniendo en cuenta la privacidad, protección de datos y aspectos sanitarios.

A más largo plazo, la principal dificultad es alcanzar y mantener un equilibrio óptimo entre medidas de seguridad más rigurosas y la facilitación de los viajes aéreos a 2 300 millones de pasajeros al año. Este reto resulta aún más difícil cuando los distintos Estados aplican medidas diferentes. Por ello, la adopción de un enfoque multilateral y armonizado tiene más posibilidades de evitar confusión a los pasajeros, al tiempo que los Estados y la industria siguen actuando con mayor eficacia y eficiencia para reforzar la seguridad del sistema de transporte aéreo. La colaboración es fundamental y deberían alentarse iniciativas tales como la de tener un único control de seguridad.

Otra consideración que hay que tener en cuenta es que cada vez que surge un nuevo tipo de incidente, nos enfrentamos con la posibilidad de introducir otro nivel de seguridad. Obviamente debemos hacerlo cuando sea necesario, pero sin imponer cargas indebidas a la industria. Las medidas para contrarrestar las nuevas amenazas deben ser prácticas así como adecuadas al nivel de amenaza.

Este es un problema que se planteará siempre. El transporte aéreo probablemente seguirá constituyendo un blanco atractivo para las organizaciones terroristas debido a su importancia crítica para la sociedad mundial. Al adoptar un enfoque dinámico, podemos asegurar que los terroristas no exploten los puntos vulnerables de la aviación civil. Aquí están en juego la vitalidad de la industria del transporte aéreo, y su capacidad para apoyar el desarrollo económico y social en todo el mundo.

El tercer reto importante que enfrentamos lo constituye el medio ambiente.

Como lo señalé al principio de mi alocución, la aviación ha mantenido un envidiable historial de iniciativas para reducir las repercusiones del ruido y de las emisiones de las aeronaves. Como en el caso de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, somos conscientes de que se trata también de un reto continuo, especialmente con respecto al cambio climático.

Además, aunque la aviación sólo representa el 2% de las emisiones totales antropogénicas de CO₂, somos un sector de gran visibilidad y ello nos convierte en un blanco fácil para la crítica, como lo hemos visto en los informes de los medios de comunicación y en las declaraciones públicas durante el pasado año, especialmente al aproximarse las conversaciones sobre el cambio climático celebradas en Copenhague el pasado mes de diciembre.

De lo que no se ha informado ampliamente, pero que resulta muy significativo, es que en los meses previos a la cumbre de Copenhague, bajo el liderazgo de la OACI, el sector aeronáutico produjo el primer y, hasta la fecha, el único acuerdo armonizado mundialmente para que un sector haga frente al cambio climático. Parte de este proceso lo constituyó una reunión de alto nivel de Estados que representan el 93% del tráfico aéreo comercial, que se celebró el pasado mes de octubre, y en la que se llegó a un acuerdo sobre un plan para que los gobiernos continuaran trabajando juntos y con la industria para reducir el impacto de la aviación en el cambio climático. Este plan incluye una meta del 2% de mejora anual en el rendimiento del combustible hasta el año 2050; una norma relativa a las emisiones de CO₂ para las aeronaves; un marco para la adopción de medidas basadas en criterios de mercado en la aviación internacional; y medidas para facilitar que los Estados en desarrollo tengan acceso a recursos financieros, transferencia de tecnología y desarrollo de capacidades.

El hecho de que la Conferencia de Copenhague no lograra un acuerdo con respecto al combustible internacional aeronáutico y marítimo hace que esta postura unificada del sector de la aviación sea aún más pertinente.

No obstante, esto es sólo un paso más hacia el camino de la sostenibilidad. A partir del 1 de febrero, el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación, de la OACI, considerará disposiciones aún más rigurosas para reducir las repercusiones de la aviación en el medio ambiente. Posteriormente, en el mes de mayo se celebrará un Coloquio sobre el medio ambiente y en el otoño tendrá lugar el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI y, en esa oportunidad, creo que los Estados miembros desearán hacer aún más rigurosas algunas de esas medidas.

Tengan la certeza de que la OACI continuará asumiendo su función de liderazgo y sacará adelante un ambicioso plan de acción para enfrentar el cambio climático, con miras a lograr que el sistema del transporte aéreo sea sostenible desde la perspectiva medioambiental, así como seguro, protegido y resistente.

Para concluir, damas y caballeros, desearía referirme al reto específico que enfrenta la industria del transporte aéreo en estas difíciles circunstancias económicas. Estamos de acuerdo en que la liberalización se considera como parte de la respuesta a la crisis actual.

Durante los dos últimos decenios, la OACI ha brindado orientación y asistencia a los Estados en sus actividades de liberalización y para crear condiciones favorables en las que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y florecer de manera estable, eficiente y económica, sin comprometer la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

En vista de que cada vez es mayor el número de Estados que ha aceptado la liberalización, utilizando enfoques nacionales, bilaterales, regionales y multilaterales, vemos una tendencia positiva hacia el multilateralismo. Al mismo tiempo, un mayor número de Estados, así como la industria, desean acelerar el ritmo de la liberalización. Nuestro reto consiste ahora en alentar a los Estados y facilitarles la tarea.

Este es también nuestro compromiso –seguir promoviendo, facilitando y ayudando en el proceso de liberalización, trabajando con los Estados, la industria del transporte aéreo y otras partes interesadas de la aviación civil.

La aspiración y objetivo comunes de esta empresa deberían seguir siendo los de brindar al transporte aéreo internacional la mayor libertad económica posible, respetando al mismo tiempo sus características específicas y asegurando altos niveles de seguridad operacional, de protección de la aviación y la sostenibilidad del medio ambiente.