



**Discurso del Presidente del Consejo
de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),
Sr. Roberto Kobeh González,
ante la Conferencia de alto nivel sobre
seguridad operacional y medio ambiente 2010+ (HLCSE)**

(Islas Galápagos, Ecuador – 7 de abril de 2010)

Quisiera agradecer al Gobierno del Ecuador el patrocinar, conjuntamente con la OACI, esta primera Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional y medio ambiente. Es un honor para mí estar con ustedes en estas espléndidas Islas Galápagos para tratar dos de los temas de más alta prioridad para la OACI: la seguridad operacional de la aviación y la protección del medio ambiente.

Permítanme referirme, en primer lugar, a la seguridad operacional, que constituye un aspecto central del mandato de la Organización — asegurar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional. Es el principio fundamental que sustenta las actividades de todos los participantes en el transporte aéreo e incluye las iniciativas destinadas a minimizar los efectos perjudiciales de la aviación en el medio ambiente. Este principio es especialmente crucial en el siglo XXI, en que el cambio climático se ha convertido en un reto intimidatorio y universal. A medida que avanzamos hacia el futuro, la seguridad operacional y la sostenibilidad serán dos aspectos cada vez más inseparables.

La semana pasada, en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional, de la OACI, que se celebró en Montreal, altos funcionarios de diversos Estados miembros reiteraron su determinación de apoyar la estrategia de seguridad operacional basada en el Plan global para la seguridad operacional de la aviación, o sea, el GASP.

El GASP tiene tres objetivos específicos, a saber:

- Reducir el número de accidentes mortales y la tasa mundial de mortalidad por causa de los mismos, independientemente del volumen de tráfico aéreo;
- Lograr una disminución significativa de los índices de accidentes, particularmente en las regiones donde siguen siendo elevados;
- Lograr que, para 2011, ninguna región de la OACI tenga un índice de accidentes superior al doble del índice mundial.

Con respecto al primer objetivo, hemos logrado considerables progresos. En la última década, el número de accidentes mortales y de personas que perecieron en los mismos ha disminuido sistemáticamente a pesar del aumento del tráfico.

En lo atinente al segundo objetivo, la realidad es que el índice mundial de accidentes ha permanecido estable en el mismo período, lo cual es inquietante. Si bien hemos logrado reducir el número de accidentes que han ocasionado muertes, los accidentes no mortales continúan produciéndose de modo persistente. Por consiguiente, debemos desarrollar e implantar nuevas estrategias para reducir el índice mundial de accidentes, en la mayor medida y de la forma más rápida posibles. Al mismo tiempo, debemos proporcionar la asistencia necesaria a toda región cuyo índice de accidentes sea superior al doble del índice mundial.

Me complace observar que los resultados de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional apoyan nuestras iniciativas en curso destinadas a cumplir los tres objetivos del GASP. Esencialmente se trata de un cambio fundamental, de un enfoque basado en el cumplimiento de las normas a la implantación de prácticas dinámicas de gestión de la seguridad operacional que facilitan la evaluación y mitigación de riesgos antes de que den como resultado accidentes trágicos o incidentes graves.

Los Estados y los proveedores de servicios ya han empezado a implantar prácticas de gestión de la seguridad operacional en el contexto de las iniciativas concebidas para lograr cambios culturales, organizativos y técnicos que faciliten la transición a un dinámico entorno en materia de seguridad operacional. Los programas estatales de seguridad operacional y los sistemas de gestión de la seguridad operacional constituyen los pilares fundamentales que sustentan la estrategia de seguridad operacional de la OACI y, conforme alcancen un mayor grado de madurez, proporcionarán crecientes beneficios.

En reconocimiento de los beneficios potenciales de estos importantes programas, los altos funcionarios que concurrieron a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional solicitaron a la OACI que iniciara la tarea de elaborar el 19º Anexo al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. Dicho Anexo se destinará apropiadamente a la gestión de la seguridad operacional. Como posiblemente es de su conocimiento, la creación de un nuevo Anexo es una decisión de gran trascendencia, que exige una considerable inversión de tiempo y esfuerzo. No obstante, es algo que se debería hacer y que se hará, para garantizar que las normas y métodos recomendados internacionales de gestión de la seguridad operacional puedan integrarse apropiadamente en las múltiples disciplinas que constituyen el sistema de aviación mundial.

Permítanme subrayar que para lograr una buena gestión de riesgos es indispensable compartir la información de múltiples fuentes. Esto debería ser la norma de todos los participantes en la aviación y no una práctica excepcional. El intercambio de datos de carácter delicado puede redundar en enormes beneficios, pero también puede dar origen a vulnerabilidades. Es por ello que la OACI se está concentrando en aquellos medios que permitan establecer un entorno que fomente el intercambio de información crítica sin imponer un riesgo innecesario a los individuos u organizaciones que proporcionan los datos.

Otro elemento fundamental de la gestión de riesgos es la capacidad de manejar cambios a múltiples niveles. A título de ejemplo, a nivel organizativo debemos modificar la manera en que respondemos a los riesgos. Como mencioné anteriormente, tenemos que tratar de modo dinámico las amenazas emergentes antes de que causen daños, en lugar de responder ante sucesos graves una vez que ya se han producido.

Como último punto, deseo mencionar que los procesos de gestión de riesgos que emplean los Estados y los proveedores de servicios para proteger a las personas pueden también utilizarse para proteger el medio ambiente. Un enfoque de gestión de riesgos basado en datos puede fomentar sinergias, asegurando tanto un sistema de aviación operacionalmente seguro como sostenible desde una perspectiva ambiental.

En la actualidad, cuando hablamos del medio ambiente, lógicamente pensamos en las conversaciones sobre el cambio climático mundial que tuvieron lugar el pasado mes de diciembre en Copenhague. Tendemos a recordar el hecho de que, independientemente de los motivos, la reunión no produjo los resultados esperados. No obstante, lo que pasó desapercibido fue el inmenso avance logrado en los últimos dos años, especialmente en relación con la aviación y el medio ambiente.

Bajo el liderazgo de la OACI y gracias a los esfuerzos concertados de todos los interesados, el sector aeronáutico produjo el primer, y hasta la fecha, el único acuerdo armonizado mundialmente para que un sector haga frente al cambio climático.

En una reunión de alto nivel sobre el medio ambiente, que se celebró en la OACI en el mes de octubre, los Estados que representan el 93% del tráfico aéreo comercial mundial, conjuntamente con los representantes de la industria del transporte aéreo, se fijaron los siguientes objetivos:

- a) alcanzar una meta del 2% de mejora mundial anual en el rendimiento del combustible para el año 2050;
- b) elaborar una norma mundial relativa a las emisiones de CO₂ para aeronaves para el año 2013;
- c) elaborar un marco para la adopción de medidas basadas en criterios de mercado en la aviación internacional;
- d) elaborar medidas para prestar asistencia a los Estados en desarrollo y facilitar su acceso a recursos financieros, transferencia de tecnología y desarrollo de capacidades;
- e) desarrollar y establecer medios para poder utilizar combustibles alternativos a escala mundial, con lo cual la industria de la aviación podría ser el primer sector que utilice combustibles alternativos sostenibles a escala mundial;
- f) continuar la labor para reducir las molestias que causan el ruido y las emisiones de los motores de aeronave en las inmediaciones de los aeropuertos y que afectan a la calidad del aire local.

Hemos actuado de inmediato para alcanzar esos objetivos audaces pero necesarios. En la Octava reunión del Comité de la OACI sobre la protección del medio ambiente y la aviación, que se llevó a cabo el pasado mes de febrero, se recomendaron varias medidas concretas.

Una de ellas consiste en un cronograma para la elaboración de una norma sobre CO₂ aplicable a las aeronaves comerciales, fijándose como meta el año 2013. Esta sería la primera norma mundial relativa al rendimiento de combustible establecida por algún sector de la industria.

El CAEP también propuso normas sobre NO_x (óxidos de nitrógeno), con un nivel de rigurosidad de hasta un 15% mayor que los niveles actuales, aplicables a los nuevos motores de aeronave certificados después del 31 de diciembre de 2013. Estas normas ayudarían a garantizar que, en un futuro próximo, se utilice la tecnología más eficiente en la fabricación de motores de aeronave.

El Consejo de la OACI examinará éstas y otras recomendaciones del CAEP en los próximos meses y las presentará al 37º período de sesiones de la Asamblea en el otoño, en cuya oportunidad los Estados miembros podrían considerar la conveniencia de aumentar aún más la rigurosidad de las disposiciones. En el ínterin, un Coloquio de la OACI sobre el medio ambiente, que se llevará a cabo en el mes de mayo, brindará un foro oportuno para examinar el avance realizado hasta la fecha y estimular un análisis más a fondo de los asuntos sometidos a examen.

Damas y caballeros, deseo concluir mis breves observaciones de esta mañana rindiendo homenaje al Estado del Ecuador por su previsión al haber ampliado su red de aeropuertos. Con ello ha demostrado su gran sensibilidad e imaginación para tender un puente entre los intereses en materia de seguridad operacional y del medio ambiente, para beneficio tanto de pasajeros como de residentes.

Estoy especialmente impresionado con las amplias renovaciones del aeropuerto de Baltra, que es el motivo por el que todos estamos aquí reunidos el día de hoy. Es verdaderamente acertado que el primer aeropuerto ecológico del mundo, como ha sido considerado, esté ubicado en uno de los lugares de mayor diversidad y valor del patrimonio natural de la humanidad. Este aeropuerto es un vívido ejemplo de lo que es posible lograr mediante un esfuerzo concertado para proteger las vidas y el medio ambiente.