



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

(Punta Cana, República Dominicana, 2 de noviembre de 2010)

Es un gran placer para mí expresar algunos pensamientos antes de que ustedes inicien la XIX Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Pero permítanme primeramente agradecer a la CLAC y a las autoridades de la República Dominicana por su amable invitación y hospitalidad para participar en esta Asamblea.

La XIX Asamblea tiene lugar en el contexto del crecimiento del transporte aéreo en Latinoamérica, signo seguro de que la economía también está creciendo.

Algunos de ustedes recordarán que, en mi declaración de apertura del 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, el 28 de septiembre, observé que la mayor parte del crecimiento de la población mundial en los próximos decenios ocurrirá en los países en desarrollo. La tendencia sin duda generará un aumento correspondiente de los viajes aéreos.

Éstas son buenas noticias para Latinoamérica, pero el proceso de desarrollo de la aviación civil requerirá grandes inversiones en nuevas aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea para atender a cada vez más millones de pasajeros. Requerirá capacitar a decenas de miles de trabajadores de la aviación para administrar y operar sistemas y tecnologías complejos, y exigirá una colaboración aún más estrecha, entre los Estados, la industria y también los pasajeros, para mantener la integridad del sistema de transporte aéreo a medida que crece para atender la demanda cada vez mayor.

Ése fue el propósito de la Asamblea de la OACI: unir a la aviación para alcanzar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil y la protección del medio ambiente.

Empecemos con la seguridad operacional. A pesar de que Latinoamérica ha hecho mejoras, la región todavía no ha alcanzado el objetivo, fijado en el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación, de una tasa de accidentes inferior al doble de la media mundial. Con el aumento previsto del tráfico que ya he mencionado, no hay otra posibilidad que pensar y actuar de manera diferente. De lo contrario el número de accidentes inevitablemente aumentará.

En la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional celebrada en marzo pasado en la Sede de la OACI, se propuso una estrategia de largo alcance, que luego fue adoptada por la Asamblea. La estrategia consta de cinco elementos clave que ustedes tal vez deseen considerar cuando deliberen sobre la estrategia latinoamericana.

El primer elemento es que los Estados se comprometan a adoptar el enfoque de observación continua en relación con sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional. Esto ayudará a identificar deficiencias más eficientemente y corregirlas más eficazmente, haciendo más fácil asignar recursos específicamente a los asuntos que requieren atención.

El segundo elemento apoya el concepto de transparencia con la creación de un mecanismo verdaderamente internacional para intercambiar información sobre seguridad operacional, que se basa en métodos de medición y de análisis universalmente armonizados. Se dio un paso importante en esta dirección durante la Asamblea con la firma, por la OACI, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos, la Comisión Europea y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, de un Memorando de acuerdo para establecer un sistema mundial de intercambio de información sobre seguridad operacional.

El tercer elemento es la elaboración de un código de conducta para garantizar que la información delicada relacionada con la seguridad operacional se use con el único propósito de mejorarla. La región de Latinoamérica ha tomado la iniciativa aquí con la creación del primer Grupo regional de seguridad operacional de la aviación –Panamericano (RASG-PA). El grupo a su vez ha establecido un mecanismo para intercambiar información, llegando a un consenso sobre las principales cuestiones relacionadas con la seguridad operacional de la aviación y asegurando que todas las partes interesadas de la industria adopten estrategias de mitigación en forma coordinada. Aliento a todas sus Administraciones a desempeñar un papel activo en este proceso.

El cuarto elemento reafirma la función productiva que pueden desempeñar las organizaciones regionales de vigilancia en la mejora de dicha seguridad. Para los Estados que no poseen los recursos ni los conocimientos especializados para actuar independientemente a fin de resolver los problemas de seguridad operacional, los órganos regionales especializados son los más adecuados para coordinar y alinear varias iniciativas aprovechando estratégicamente los conocimientos especializados y los recursos de los Estados interesados.

Y, por último, el quinto elemento apoya la creación de un nuevo Anexo dedicado enteramente a la gestión de la seguridad operacional. Este nuevo Anexo facilitará un enfoque coordinado de la promulgación de las prácticas necesarias para asegurar los niveles más altos de seguridad en todo el sistema aeronáutico internacional.

Quisiera agregar que la Asamblea también aprobó el plan de la OACI de establecer un enfoque multidisciplinario para resolver problemas críticos de seguridad en la pista, decisión fundamental dado que la mayoría de los accidentes e incidentes graves que dan origen a pérdida de vidas ocurren durante las fases de vuelo de despegue y aterrizaje. Con esta iniciativa se logrará reunir a representantes de líneas aéreas, aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea y autoridades reguladoras. En mayo de 2012, la Organización será anfitriona del Simposio mundial sobre seguridad operacional en la pista, en Montreal, al que seguirán varios seminarios prácticos regionales cuyo propósito es identificar y, además, resolver problemas que atañen a dicha seguridad.

Paso ahora a la seguridad de la aviación civil. También en este caso tenemos que coordinar estrechamente nuestros escasos recursos para hacer frente a las amenazas actuales y a las emergentes; fortalecer los mecanismos actuales de cooperación entre los Estados y la industria; usar tecnologías modernas para detectar artículos prohibidos, respetando a la vez la intimidad y la seguridad de las personas; reforzar y promover la seguridad de los documentos de viaje; y tratar de alcanzar a la vez un alto nivel de seguridad de la aviación y la facilitación eficiente del transporte de pasajeros.

En la Asamblea se adoptó una Declaración sobre seguridad de la aviación que ayudará a lograr estos objetivos, la cual se formuló en respuesta al incidente del 25 de diciembre y a amenazas parecidas. La Declaración reafirma el compromiso internacional de mejorar, por medio de la colaboración y en forma preventiva, la seguridad de la aviación, empleando tecnologías de inspección para detectar

artículos prohibidos, perfeccionando las normas internacionales, mejorando el intercambio de información y ofreciendo a los Estados que lo necesitan asistencia en creación de capacidades.

La Asamblea también dio su pleno apoyo a la nueva estrategia de seguridad de la aviación de la OACI, mediante la cual se destacan prioridades clave, como las de identificar y prevenir nuevas formas de ataques antes de que ocurran, simplificar los controles de seguridad, de manera que sigan siendo eficaces sin que se dupliquen innecesariamente, y mejorar las capacidades de los Estados para supervisar la seguridad de la aviación.

Complementan estas dos iniciativas una Conferencia diplomática celebrada en Beijing, bajo los auspicios de la OACI, que adoptó dos instrumentos de derecho aeronáutico internacional para la represión de los actos de interferencia ilícita relacionados con la aviación civil. Los tratados penalizan además los actos que utilicen las aeronaves civiles como armas y el uso de materiales peligrosos para atacar aeronaves u otros blancos en tierra.

Desde el punto de vista regional, me complace que el Grupo regional AVSEC/FAL para las Américas haya fusionado sus actividades con el Grupo FAL/AVSEC de la CLAC; éste es el espíritu de colaboración y coordinación que se busca fomentar con el Memorando de cooperación recién firmado entre la CLAC y la OACI antes de la Asamblea de la OACI.

Volviendo al tema de la Asamblea de la OACI, lograr la unidad de la aviación en cuanto a seguridad operacional y seguridad de la aviación fue relativamente fácil. El avance en el terreno del medio ambiente fue más difícil. Sin embargo, los Estados miembros adoptaron una resolución histórica, que convirtió a la OACI en el primer organismo de las Naciones Unidas en guiar a un sector hacia la concertación de un acuerdo mundialmente armonizado para encarar sus emisiones de CO₂.

La resolución se basa en los logros alcanzados después de la última Asamblea de la OACI celebrada en 2007, que comprendieron la meta de mejorar el rendimiento de combustible en un 2% anual hasta el año 2050, un marco mundial para desarrollar e implantar en la aviación combustibles alternativos sostenibles y la meta de crear para 2013 una norma sobre CO₂ para los motores de aeronave.

Entre las iniciativas nuevas cabe mencionar el desarrollo de un marco de medidas basadas en criterios de mercado y una meta de mediano plazo de mantener al mismo nivel, las emisiones globales netas de la aviación internacional a partir de 2020.

Asimismo, entre otros aspectos importantes figuran mecanismos de asistencia y transferencia de tecnología a países en desarrollo y exenciones respecto de las medidas basadas en criterios de mercado para Estados cuyas emisiones son bajas en virtud de su poco tránsito aéreo internacional.

Este logro excepcional servirá de base para la ponencia que presentará la OACI ante la 16ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), programada para celebrarse en México en diciembre.

El último punto que me gustaría mencionar ahora es la posibilidad de aumentar la eficiencia de los sistemas de navegación aérea para seguir mejorando la seguridad operacional, y la seguridad y sostenibilidad de la aviación. A nivel mundial, debemos acelerar la implantación del Plan mundial de navegación aérea de la OACI, que requiere un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) interoperable y homogéneo, es decir, uno que sea válido para todos los usuarios durante todas las fases del vuelo y que satisfaga niveles acordados de seguridad operacional, permita operaciones económicas óptimas, sea sostenible desde el punto de vista del medio ambiente y satisfaga las necesidades de la seguridad nacional.

Nuestras Oficinas regionales NACC y SAM están ejecutando varias iniciativas para implantar las mejoras previstas en el Plan de la OACI. La CLAC puede desempeñar un papel importante en la promoción de estas iniciativas coordinando sus actividades estrechamente con las dos Oficinas regionales.

Ustedes recordarán que el Consejo decidió reforzar todas las Oficinas regionales y darles mayor autonomía, para lo cual se proporcionaron al Secretario General recursos adicionales, incluido un total de 17 puestos. Las Oficinas regionales de México y Lima recibirán un miembro más del personal para ayudar a los Estados a implantar los proyectos de cooperación técnica. Se delegarán otras tareas de gestión a las diferentes regiones.

Señoras y señores: en todas las iniciativas y actividades que he mencionado y en muchas otras, la cooperación ha sido y sigue siendo el catalizador para obtener resultados eficaces y duraderos. La cooperación ha sido también la característica de la relación productiva entre la OACI y la CLAC durante varios decenios.

Nuestras dos organizaciones han buscado objetivos parecidos, aunque a diferentes niveles, alrededor de una causa común: el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional. A través de los años, nuestra relación ha madurado, como ha madurado nuestra dedicación a la cooperación y la coordinación cada vez mayores para hacer frente a las dificultades nuevas y emergentes. Hoy, especialmente en una Latinoamérica que está ampliándose y redefiniéndose, la aviación civil debe adaptarse rápida y eficazmente a un entorno político, tecnológico, económico y social en constante evolución.

Agradezco su amable atención y les deseo una reunión muy productiva.