



**Discurso inaugural del Presidente del Consejo
de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),
Sr. Roberto Kobeh González,
ante la Conferencia *Wings of Change* de la IATA/FIDAE**

(Santiago de Chile, 28 de marzo de 2012)

***“Seguridad operacional, seguridad de la aviación e infraestructura — Cuestiones clave para
Latinoamérica”***

Es verdaderamente un placer para mí regresar a Chile, una vez más, para tomar parte en la Conferencia *Wings of Change* de la IATA/FIDAE. Deseo dar las gracias al Gobierno de Chile y a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional por haber tenido la amabilidad de invitarme a participar en este evento.

Desde la última de dichas conferencias en Santiago, la situación de la economía mundial ha sido una gran preocupación para los gobiernos y la industria. Sin embargo, pese a los grandes obstáculos, tales como la implantación en Europa de medidas de austeridad severas y una recuperación económica más lenta de lo que se pensaba en otras partes del mundo, estamos presenciando un marcado crecimiento del sector de transporte aéreo.

Según las últimas cifras de la OACI, en 2011 el tráfico mundial total aumentó un 6,4% y los pronósticos revelan que la industria de las líneas aéreas crecerá un 6,2% y 6,1% en 2012 y 2013, respectivamente.

En cuanto a las líneas aéreas de Latinoamérica, el año pasado el tráfico aumentó un 7,5%, es decir, más que el promedio mundial, y se espera que la tendencia persista con 7,3% y 6,8% para este año y el próximo.

Éstas son buenas noticias para la aviación civil de Latinoamérica y de todo el mundo, y lo son aún más dada la extraordinaria eficiencia del sistema de transporte aéreo mundial.

En todos los sentidos, este sistema es más seguro que nunca y se sabe que 2011 es el año más seguro que se haya registrado.

Después de los sucesos del 11 de septiembre de 2001, el sistema de transporte aéreo mundial está, además, muy protegido. Tenemos mejor capacidad para prever, detectar e interceptar ataques terroristas y protegernos contra los mismos – y también podemos responder de manera más apropiada cuando se producen dichos ataques.

En cuanto a la protección del medio ambiente, las aeronaves de hoy son por lo menos un 70% más eficientes, en términos de rendimiento de combustible, que durante los años sesenta y más silenciosas.

Muchos otros sectores económicos o industriales podrían envidiar este historial y, sin embargo, debemos hacer mejor las cosas, mucho mejor.

Para 2030, el número de pasajeros alcanzará los 6 000 millones anuales sólo para los servicios regulares; alrededor del doble de lo que es ahora. El número de salidas de aeronave también se duplicará muy por encima de los 50 millones anuales.

A mediados del siglo, se prevé que la población mundial alcance los 9 000 millones. No podemos sino imaginar cuál será la demanda de viajes aéreos para entonces.

La presión en el sistema de transporte aéreo crecerá de manera exponencial para todos: líneas aéreas, aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea, instalaciones de mantenimiento, etc. También mencionaría la disponibilidad de personal cualificado para operar todos estos sistemas.

Por lo tanto, el crecimiento es a la vez positivo y desafiante. El hecho de que más aviones transporten más personas a más lugares de destino, en una espiral siempre creciente, exigirá que formulemos, y que respondamos adecuadamente, algunas preguntas fundamentales.

¿Qué debemos hacer como comunidad para que la aviación sea aún más operacionalmente segura, esté más protegida y sea más respetuosa del medio ambiente? Igualmente importante, ¿cómo garantizaremos el desarrollo sostenible del transporte aéreo? En términos generales, ¿cómo seguiremos proporcionando a los ciudadanos del mundo los enormes beneficios económicos, sociales y humanitarios de que ahora gozan, que incluso pueden dar por sentados, mediante viajes aéreos eficientes y regulares?

Propongo que para encontrar parte de la respuesta nos remontemos a un momento especial del pasado, a los comienzos de la aviación.

En Chicago, en 1944, los representantes de 52 naciones se reunieron con el fin de crear un marco normativo mundial para una industria que aún no existía, pero que se pensaba podría afectar a las vidas de cada uno de los hombres, mujeres y niños del planeta.

En el espacio de tres cortas semanas se redactó y firmó el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*.

Al adherirse al Convenio, los Estados se comprometieron a implantar los requisitos técnicos, operacionales y normativos que, hasta nuestros días, mantienen fuerte el modo de transporte masivo más seguro y eficiente del mundo que jamás se haya creado.

Lo que hizo posible todo esto puede resumirse en una palabra: COOPERACIÓN.

El sistema de transporte aéreo mundial sólo puede funcionar eficiente y eficazmente mediante una cooperación total y sostenida entre todas las partes interesadas. No hay otra opción.

A lo largo de los años, hemos superado con éxito todas las dificultades cumpliendo nuestro compromiso de trabajar juntos.

Desarrollamos nuevas tecnologías que hicieron posibles viajes aéreos más eficientes, operacionalmente seguros y respetuosos del medio ambiente.

Democratizamos los viajes aéreos y nos aseguramos de que un número cada vez mayor de personas pudiera visitar a familiares y amigos, disfrutar vacaciones en el extranjero, promover las industrias de viajes y turismo y realizar negocios en cualquier parte del mundo.

Respondimos a la amenaza terrorista de manera frontal y seguimos buscando continuamente nuevas formas de proteger, en el aire y en tierra, las vidas de las personas.

Y estamos dando un mayor impulso a nuestra determinación de proteger el medio ambiente.

En materia de seguridad operacional, deseamos concienciar y aprovechar la valiosa experiencia, el conocimiento y las mejores prácticas de la industria en el terreno de los sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista: la primera causa de accidentes mortales. Nos hemos asociado con los principales encargados de la reglamentación para resolver el problema de la pérdida de control en vuelo y el de la fatiga, otras dos importantes causas de accidentes mortales, que algunas veces resultan catastróficos.

Con la IATA, el ACI y la CANSO, estamos desarrollando un mecanismo aeronáutico de gran alcance para evaluar sistemas, que abarca líneas aéreas, aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea. Estas tres organizaciones acordaron compartir información pertinente a través del Sistema mundial de intercambio de información sobre seguridad operacional, de la OACI, de manera que, conforme esta red se vaya ampliando, se salven más vidas.

En la modernización de las infraestructuras aeronáuticas nacionales, los Estados miembros de la OACI invertirán más de 120 000 millones de dólares durante los próximos diez años. Nuestra intención es seguir promoviendo la armonización internacional de las mejoras del sistema de navegación aérea que está en curso en los Estados Unidos, bajo la forma del sistema NextGen, y en la Comunidad Europea, bajo la forma del programa SESAR. Esto tendrá un efecto en cadena en toda la infraestructura mundial de navegación aérea. La Duodécima Conferencia de navegación aérea, que se celebrará a finales de este año, consolidará un enfoque mundial de eficiencia en los cielos.

Del mismo modo, los Estados y las partes interesadas de la industria han mostrado interés en trabajar juntos para reforzar los regímenes de seguridad de la aviación a escalas nacional, regional e internacional. Porque, si no se controla, el terrorismo podría crecer conforme aumente el flujo de personas en los ya de por sí congestionados aeropuertos y cruces fronterizos.

Mediante la Declaración sobre seguridad de la aviación, adoptada en forma unánime por la Asamblea de la OACI de 2010, se reafirmó la determinación de los Estados de trabajar en colaboración y de manera dinámica a fin de hacer frente a las cambiantes amenazas para la aviación civil.

Por ejemplo, la OACI está aunando esfuerzos con las autoridades de seguridad de la aviación y de la industria a fin de crear un nuevo puesto de control del futuro y procedimientos de inspección mejorados. En cuanto a la carga aérea, posiblemente el eslabón más débil de la cadena de seguridad de la aviación, adoptamos normas de seguridad nuevas y más rigurosas, concretamente, el requisito de que los Estados establezcan un proceso de seguridad de la cadena de suministro. También estamos ampliando nuestra cooperación con la Organización Mundial de Aduanas y otros organismos normativos, en lo que respecta a los nuevos controles de seguridad de la carga aérea. Deseamos evitar demoras innecesarias en el movimiento de mercancías a través de las fronteras internacionales.

En conjunto, estamos trabajando activamente para crear consenso entre los Estados miembros respecto a las prioridades y cuestiones de importancia crítica, a fin de prepararnos para la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación que se celebrará en septiembre en Montreal, momento en el que las realidades y las inquietudes de todos los Estados miembros ayudarán a encontrar una solución global que nos permita fortalecer el marco mundial de seguridad de la aviación.

Lo mismo se aplica a nuestro enfoque de protección del medio ambiente, que se apoya en la verdad universalmente aceptada de que se trata de un problema que exige soluciones mundiales.

Nuestros Estados miembros se fijaron las metas mundiales a las que aspiran de aumentar un 2% anual el rendimiento de combustible hasta el año 2050 y de estabilizar las emisiones de CO₂ a los niveles de 2020. A petición de los Estados miembros, estamos trabajando con decisión para desarrollar y utilizar más ampliamente combustibles alternativos sostenibles de aviación y crear para 2013 una norma mundial de certificación relativa al CO₂ aplicable a las aeronaves.

Estamos trabajando con los Estados miembros en los planes de acción para ayudarlos a determinar cómo pueden reducir las emisiones de CO₂ procedentes de la aviación internacional y qué asistencia pueden requerir para lograr sus objetivos.

Estamos preparando un marco de medidas basadas en criterios de mercado para la aviación internacional a fin de someterlo a examen, así como un conjunto de otras medidas destinadas a reducir el impacto de la aviación en el medio ambiente y, como se solicitó, informaremos a los Estados miembros al respecto el próximo año, durante el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

Aún con un espíritu de cooperación mundial, seguimos de cerca la labor de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático para garantizar que la aviación internacional no se considere aisladamente ni de forma desproporcionada como una fuente de ingresos.

Por último, para apoyar el desarrollo sostenible del transporte aéreo, seguimos diseñando medidas para simplificar las actuales operaciones de las líneas aéreas, mejorar la productividad y reducir los costos, que abarcan desde los procedimientos de navegación aérea hasta el rendimiento de combustible.

Una mayor competencia ha tenido, y sigue teniendo, un efecto neto positivo en la eficiencia y disponibilidad del transporte aéreo en todos los mercados donde ha tenido lugar, beneficiando, en última instancia, al público viajero.

Al seguir liberalizando la industria, el sector debería asegurarse de que la monopolización de los sistemas comerciales no llegue a ser la característica definitoria del sistema de transporte aéreo mundial.

Después de haber ofrecido este resumen de medidas de alcance mundial, me apresuro a añadir que éstas deben complementarse con iniciativas similares y coordinadas a niveles nacional y regional.

El dinamismo del transporte aéreo en esta parte del mundo es notable, motivado, en gran medida, por un fuerte crecimiento económico, la liberalización de los mercados y la consolidación de la industria.

Con base en nuestras últimas cifras, el número de vuelos comerciales regulares en Latinoamérica y el Caribe en 2010 alcanzó la cifra de casi 3 millones, un aumento del 13% respecto de 2009, que supera al de cualquier región. Con un 10% de participación en el tráfico de pasajeros a nivel mundial y un tráfico de carga récord, se tienen todos los incentivos para seguir mejorando el alcance y la integridad de la infraestructura del transporte aéreo.

Exhorto y aliento a todos ustedes a que perseveren con empeño en su estrategia, que se centra en la ejecución del Plan regional de navegación aérea y de proyectos específicos, tales como la creación de mayores capacidades y el uso más flexible del espacio aéreo por medio de la navegación basada en la performance y una mayor cooperación cívico-militar.

Atribuyo gran importancia al libre flujo de información crítica sobre seguridad operacional. Es de importancia vital para mejorar la seguridad operacional a todos los niveles. Me complace señalar que en su último Informe anual sobre seguridad operacional, el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — Panamericano (RASG-PA) ofrecía información actual y transparente en relación con los principales riesgos para la seguridad operacional de la aviación. Esta información puede ayudar enormemente a los Estados y a las partes interesadas de la industria a preparar iniciativas y proyectos destinados a reducir los riesgos en las áreas de riesgo identificadas.

Éste es un excelente ejemplo de cooperación a nivel regional, e insto a los Estados y a la industria a que trabajen en estrecha colaboración con el RASG-PA de dos formas. Por un lado, persistiendo en compartir información actual relacionada con la seguridad operacional y, por el otro, participando con diligencia en las actividades del grupo, para concienciar en lo que respecta a la seguridad operacional, a fin de seguir mejorando la actuación operacional y reduciendo los accidentes.

Esta clase de cooperación es un prerrequisito para fortalecer la seguridad de la aviación y aquí obviamente se mantiene muy activa.

El pasado mes de febrero, en Caracas, 21 Estados miembros de la OACI procedentes de toda América adoptaron una estrategia global para mejorar la seguridad de los pasajeros y la carga en todo el hemisferio, como parte de un esfuerzo común para enfrentar las amenazas para la aviación civil en todo el mundo.

El tercer elemento del tema de esta conferencia es la infraestructura, que es de importancia cardinal. De no contar con aeropuertos y sistemas de tránsito aéreo eficientes y bien administrados, el transporte aéreo no puede desarrollar todo su potencial. China, la India y otros países, cuyos mercados se desarrollan rápidamente, están invirtiendo cantidades masivas de dinero en modernizar y construir aeropuertos. Como mencioné anteriormente, los Estados y las entidades económicas gastarán miles de millones en modernizar los sistemas de navegación aérea durante los próximos años.

Desde hace mucho tiempo, la OACI ha proporcionado orientación a los Estados miembros acerca de todos los aspectos relacionados con la creación de capacidades, que abarcan desde la construcción, operación y financiamiento de aeropuertos e instalaciones hasta políticas y programas dirigidos a mejorar la eficiencia de las operaciones.

Hemos dado prioridad a apoyar a los Estados y a las organizaciones regionales para mejorar los componentes tecnológicos, operacionales y administrativos de su aviación civil, principalmente a través de la Dirección de cooperación técnica. Ese apoyo comprende adquisición de equipo; instrucción y asistencia en la creación de marcos normativos; desarrollo y gestión de proyectos de infraestructura de gran envergadura; y mejoras de capital, así como acceso a más de 2 500 expertos en todas las disciplinas.

La Dirección de cooperación técnica ha brindado asistencia a diversos Estados para desarrollar sus sistemas normativos y hacer que estos últimos se ajusten a las normas de la OACI, de forma que sus transportistas puedan volar a cualquier parte del mundo y generar los ingresos que se requieren como apoyo adicional para garantizar su sostenibilidad a largo plazo.

En última instancia, la OACI existe para llevar plenamente a la práctica la visión y el incesante espíritu de cooperación internacional consagrados en el Convenio de Chicago, de los que dependen el futuro del transporte aéreo y de nuestra sociedad global.

Juntos podemos garantizar que las futuras generaciones sigan disfrutando de los beneficios de un robusto y próspero sistema de transporte aéreo mundial. Es una responsabilidad que debemos cumplir y que cumpliremos.