



**PRESENTACIÓN DE LOS INFORMES ANUALES DEL CONSEJO A LA ASAMBLEA  
CORRESPONDIENTES A 2004, 2005 Y 2006 Y DEL INFORME SUPLEMENTARIO  
SOBRE EL PRIMER SEMESTRE DE 2007 DURANTE EL 36° PERÍODO DE SESIONES  
DE LA ASAMBLEA A CARGO DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO  
DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI),  
SR. ROBERTO KOBEH GONZÁLEZ**

(Montreal, 20 de septiembre de 2007)

Distinguidos delegados y observadores, colegas del mundo de la aviación civil internacional, damas y caballeros:

En cumplimiento del Artículo 54(a) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, tengo el honor de presentar, en nombre del Consejo, sus Informes anuales correspondientes a 2004, 2005 y 2006, con un Informe suplementario sobre el primer semestre de 2007. Los Informes anuales ya se han distribuido a todos los Estados contratantes. Durante los próximos minutos, quisiera presentar a la Asamblea un resumen de los acontecimientos más significativos de ese período.

De 2004 a 2006, la aviación civil mundial ha crecido ininterrumpidamente. El número total de pasajeros a escala mundial aumentó en un 6,2% anual, en promedio, es decir que el número real de pasajeros por año se incrementó de 1 900 millones a 2 100 millones. Se pronostica una tasa de crecimiento anual de 4,6% hasta 2025, cuando el número total de pasajeros alcanzaría los 4 500 millones.

Esto genera nuevas oportunidades y nuevos retos para los Estados y las organizaciones de transporte aéreo. La medida en que actuemos colectivamente frente a ese crecimiento de manera eficaz, uniforme y coherente en todos los países y regiones determinará el nivel de seguridad operacional, seguridad de la aviación, sostenibilidad y eficiencia del sistema mundial de transporte aéreo.

Por consiguiente, desde el 35° período de sesiones de la Asamblea, en 2004, la OACI ha intensificado su liderazgo de manera focalizada y previsor, guiada por cuatro principios básicos: implantación, actuación, resultados y transparencia. Esos principios aceleraron la transición que condujo a la OACI a pasar de ser una organización tradicionalmente prescriptiva a una organización basada en la actuación y orientada a los resultados.

Esa evolución se hizo más evidente en el ámbito de la seguridad operacional.

### **Seguridad operacional**

Se ha reconocido que los años 2003 y 2004 fueron los más seguros desde la creación de la OACI, en 1944. No obstante, seis accidentes muy importantes, ocurridos en agosto y septiembre de 2005, nos recordaron que persistían las deficiencias sistémicas ya identificadas mediante el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). Por ello, la OACI sugirió que se convocara una Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil (DGAC) para acordar por consenso una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación en el siglo XXI.

La Conferencia se celebró en marzo de 2006 y sentó con éxito las bases de un enfoque revitalizado de la seguridad operacional. Reafirmó la importancia crítica de la transparencia y el intercambio de información sobre seguridad operacional, como principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro. Reconoció que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida y que los avances en la seguridad operacional mundial sólo son posibles mediante el liderazgo de la OACI y un esfuerzo basado en la cooperación, colaboración y coordinación de todas las partes interesadas.

En la Conferencia, los participantes se comprometieron a reforzar el marco de seguridad operacional de la aviación mundial mediante el ejercicio de la vigilancia de la seguridad operacional cumpliendo plenamente con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), y la elaboración de soluciones sostenibles de seguridad operacional. Estuvieron unánimemente de acuerdo en publicar los resultados del USOAP en el sitio web público de la OACI, a más tardar el 23 de marzo de 2008. Hasta el día de hoy, 93 Estados han dado su consentimiento para que se haga pública la información de auditoría pertinente. Insto a todos los Estados que todavía no lo hayan hecho a que den su consentimiento lo más pronto posible. El intercambio de los informes de auditoría puede contribuir a subsanar más rápidamente las deficiencias pendientes detectadas en el marco del USOAP, puesto que facilitará que los Estados y donantes proporcionen los recursos financieros o humanos requeridos a quienes los necesiten.

No cabe duda de que la transparencia está cobrando impulso. Una prueba más de ello es que la OACI firmó, en 2006, dos acuerdos de intercambio de información sobre accidentes e incidentes: uno de ellos con la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el otro, con la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA). Los dos contribuirán a que la OACI amplíe los datos de seguridad operacional en su sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes (ADREP) y a sentar las bases para una evaluación de riesgos más integral dentro del proceso de gestión de la seguridad operacional de la OACI.

Otro resultado importante de la Conferencia DGCA sobre seguridad operacional fue la recomendación de que la OACI modificara su Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) integrando la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación, preparada por el Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG), en estrecha cooperación con la OACI. La integración de la Hoja de ruta transformó al GASP en una metodología de planificación previsoras para que la OACI, los Estados, las regiones y la industria trabajen conjuntamente para alcanzar objetivos concretos de seguridad operacional.

Me complace informarles que el GASP revitalizado ya ha servido para elaborar un Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional en África. El Plan AFI adopta un enfoque disciplinado de gestión de programas y representa la iniciativa más coordinada e inclusiva que se haya realizado hasta el día de hoy para afrontar los graves retos que enfrenta África en cuanto a la seguridad operacional.

En general, el reto mundial respecto de la seguridad operacional consiste en reducir aún más una tasa de accidentes que ya es baja. Confío en que una mayor transparencia y la aplicación rigurosa de procesos de gestión probados conducirán a un notable progreso en el cumplimiento de nuestro objetivo común durante el próximo trienio.

## **Seguridad de la aviación**

Pasando ahora a la seguridad de la aviación, las estadísticas de los últimos años indican que el sistema de transporte aéreo mundial sigue siendo seguro. Entre 2004 y 2006, sólo hubo cuatro verdaderos apoderamientos ilícitos de aeronaves, aunque otros componentes del sistema fueron objeto de actos de interferencia ilícita.

El Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), creado en 2002, ha mejorado visiblemente la seguridad de la aviación mundial. Los Estados son ahora más conscientes de los requisitos internacionales y bregan por cumplir con las Normas del Anexo 17 — *Seguridad*. El año pasado, los equipos de auditoría de la seguridad de la aviación de la OACI realizaron 46 auditorías, elevándose así a 174 el número total de Estados auditados, muy cerca ya de cumplir el objetivo de auditar a los 190 Estados para finales de 2007. Se realizaron 86 visitas de seguimiento para validar la aplicación de los planes de medidas correctivas de los Estados.

Casi todos los Estados auditados presentaron puntualmente sus planes de medidas correctivas. Los resultados de las auditorías se analizan continuamente y las constataciones constituyen la base para la elaboración de una estrategia unificada de la OACI para resolver las deficiencias en la seguridad de la aviación en cada Estado y región y a escala mundial.

De todos modos, si bien la seguridad de la aviación ha mejorado, sucesos como el presunto complot terrorista en el Reino Unido en agosto de 2006, en el que pudieron haberse utilizado líquidos como explosivos, nos recuerdan la vulnerabilidad del sistema y la necesidad de una vigilancia constante. En ese caso particular, la OACI reaccionó de manera rápida, previsor y cooperativa, reuniendo a los Estados afectados, a organismos de seguridad y a representantes de la industria para elaborar una respuesta eficaz. Se formularon medidas provisionales y pronto se publicarán directrices permanentes y una lista revisada de artículos que no podrán transportarse a bordo de las aeronaves.

La OACI tiene plena conciencia de los retos que enfrentan los gobiernos que aplican medidas eficaces para combatir el terrorismo salvaguardando al mismo tiempo la eficiencia del transporte aéreo y la confianza del público en los viajes aéreos. La Organización continuará trabajando con los Estados y la industria para adaptar los métodos y tecnologías de la seguridad de la aviación para afrontar las amenazas nuevas y emergentes, facilitando al mismo tiempo que el paso de los pasajeros por los aeropuertos sea rápido y eficiente.

Para ayudar a los Estados a mejorar tanto la seguridad de la aviación como la seguridad operacional, es necesario además abordar las causas de los problemas y elaborar soluciones prácticas y eficaces. Ésa será la tarea de la nueva Subdirección de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD), creada en junio de este año. Esa nueva función se basa en la observación de que las deficiencias detectadas mediante las auditorías de seguridad operacional y de seguridad de la aviación son de naturaleza similar: esencialmente, se trata de la ausencia de una legislación, normativa e infraestructura adecuadas y la incapacidad de retener al personal calificado. La ISD se centrará en esas áreas y mejorará la coordinación del apoyo que ya se presta mediante programas de la OACI.

### **Protección del medio ambiente**

La protección del medio ambiente constituye otro sector importante en el que la OACI ha ejercido un fuerte liderazgo. En la última reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación del Consejo (CAEP/7), en febrero de este año, se puso en evidencia que las cuestiones ambientales ahora forman parte de la planificación y las acciones de las partes interesadas de la aviación mundial. Hay un creciente reconocimiento de que las soluciones deben provenir, y provendrán, del sector de la aviación.

Entre otros logros de la CAEP/7, se introdujeron objetivos de mediano y largo plazos en la elaboración de tecnologías para controlar los óxidos de nitrógeno (NOx). La industria contará así con objetivos más claramente definidos y un horizonte de planificación a más largo plazo. La CAEP/7 realizó además estudios adicionales sobre los beneficios ambientales de los procedimientos operacionales y, con respecto a la calidad del aire local en los aeropuertos, propuso orientaciones sobre las mejores prácticas para evaluar y medir las emisiones generadas en los aeropuertos.

Si bien las mejoras tecnológicas y de los procedimientos operacionales son promisorias para lograr reducir aún más las emisiones, las soluciones basadas en criterios de mercado también constituyen una parte muy importante de la solución general. Como anticipamos, la CAEP/7 formuló directrices de amplio alcance para incorporar las emisiones de la aviación internacional en los planes nacionales de comercio de derechos de emisión, en consonancia con el proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

Esas directrices se aplican a los aspectos del comercio de derechos de emisión relacionados específicamente con cuestiones de la aviación, y en ellas se mencionan las opciones preferentes para los diversos elementos de los sistemas de comercio de derechos. Confío en que la orientación que se proporciona en las directrices les resultará útil a los delegados cuando analicen estas cuestiones ambientales tan importantes.

## **Eficiencia**

Mejorar la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo, con la consiguiente reducción de los gases de efecto invernadero, fue tema de otro desarrollo importante del último trienio: el Plan mundial de navegación aérea revisado, que fue aprobado por el Consejo de la OACI en noviembre de 2006. Basado en las recomendaciones de la Undécima Conferencia de navegación aérea, celebrada en 2003, y en dos hojas de ruta conexas preparadas por la industria, representa un nuevo punto de referencia en la implantación de un sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial.

El Plan es interfuncional y sin límites perceptibles entre las regiones durante todas las fases de vuelo, cumple con los niveles acordados de seguridad operacional, permite operaciones económicamente óptimas, es sostenible desde el punto de vista ambiental y se ajusta a los requisitos nacionales de seguridad de la aviación.

La OACI ya ha integrado los diversos elementos del Plan mundial en su Plan de actividades, que pone énfasis en la implantación de sistemas armonizados de gestión del tránsito aéreo, las mejoras de la eficiencia basadas en la actuación y una mayor integración entre la Sede de la OACI y sus Oficinas regionales. El Plan mundial se convertirá en la base de logros medibles a medida que continúe evolucionando el sistema de ATM mundial y pase de un enfoque sistémico a un enfoque basado en la actuación.

La tarea pendiente consiste nada menos que en asegurar la viabilidad del futuro sistema de navegación aérea y su aporte continuo al desarrollo económico mundial sostenible desde el punto de vista ambiental.

El aumento de la eficiencia de las operaciones depende también de la creación de un entorno operacional favorable para la industria del transporte aéreo mediante la liberalización eficaz, que es la piedra angular sobre la que se basará el crecimiento futuro de la industria. La nueva situación del mercado mundial ha aumentado las exigencias respecto de la función de liderazgo que ejerce la OACI al asistir a los Estados en el proceso de liberalización. En 2005, como seguimiento de la Conferencia mundial de transporte aéreo de 2003, la OACI publicó tres importantes estudios. Uno de ellos trata sobre los aspectos de la liberalización económica relacionados con la seguridad operacional y la seguridad de la aviación; otro, sobre un plan de rutas de servicios esenciales y de desarrollo del turismo, y un tercero, sobre la contribución económica de la aviación civil.

La posición de liderazgo y la actitud previsoras de la OACI en el ámbito económico sigue guiando a los Estados hacia una política apropiada y adaptada a los cambios, alentándolos a introducir, a su propia discreción y ritmo, los ajustes necesarios en su reglamentación. La OACI alienta además a los Estados a que consideren la creación de entidades autónomas para la explotación de sus aeropuertos y

servicios de navegación aérea y, al mismo tiempo, los orienta para que la gestión y explotación de sus instalaciones sea eficiente y eficaz en función de los costos. Recientemente, el Consejo decidió convocar una conferencia económica de gran magnitud para el año próximo, en la que procuraremos dar otro paso hacia la implantación de un sistema de navegación aérea eficiente y basado en la actuación y, al mismo tiempo, sentar las bases para una estrecha cooperación, que consideramos necesaria para el desarrollo futuro de la aviación civil internacional, entre los proveedores de los aeropuertos y de servicios de navegación aérea y sus clientes, es decir los usuarios del espacio aéreo.

### **Continuidad**

En el ámbito de la continuidad de las operaciones aéreas, la OACI centró gran parte de su atención en la elaboración de un plan de contingencias de la OACI para una potencial pandemia de gripe aviar, en cooperación con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y participantes de la industria. El objetivo último era el desarrollo de un programa de gestión de riesgos de enfermedades pandémicas armonizado a escala mundial. La OACI actualizó además muchas disposiciones médicas del Anexo 1, relativo a las Licencias al personal.

### **Imperio de la ley**

En lo que respecta a los asuntos jurídicos, la OACI se mantuvo activa en la elaboración y actualización del derecho aéreo, acorde con la evolución de las necesidades de la comunidad de la aviación civil internacional. Sus actividades incluyeron la labor relativa a la indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o de riesgos generales. El *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil* y su *Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico*, firmados en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001, que procuran la facilitación del financiamiento de las aeronaves, entraron en vigor el 1 de marzo de 2006, y el Registro internacional funciona desde entonces, bajo la supervisión del Consejo. Se creó un Subcomité especial del Comité jurídico para preparar uno o más proyectos de instrumentos para afrontar las amenazas nuevas y emergentes a la aviación civil.

### **Cooperación técnica**

El Programa de Cooperación técnica siguió creciendo notablemente, con el apoyo de los países receptores y donantes que depositan su confianza en los servicios neutrales, eficientes y eficaces en función de los costos de la Dirección de cooperación técnica de la OACI. El Programa ascendió a unos \$158 millones EUA a finales de 2006, con un aumento de \$53 millones EUA respecto de 2003 y mayor énfasis en el logro de los Objetivos Estratégicos de la OACI. Dada la satisfacción de los usuarios con los servicios prestados, tengo la firme convicción de que el Programa seguirá creciendo en los tres próximos años, puesto que la OACI seguirá cooperando con los Estados y otras entidades en sus iniciativas para mejorar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la eficiencia de la aviación civil.

### **Eficiencia de la Organización**

Como siempre, el acrecentamiento de la eficiencia de la Organización recibió considerable atención. A pedido del Consejo, el Secretario General elaboró un Plan de actividades para transformar a la OACI en una Organización orientada a los resultados y basada en la actuación, e introducir nuevos métodos de trabajo para utilizar los recursos limitados de manera eficiente y con prudencia. Dentro de unos instantes, el Dr. Taïeb Chérif hará una exposición de las principales características del Plan de actividades de la OACI.

## **El futuro**

Como apreciarán por mi breve presentación de las actividades del trienio, la Organización ha avanzado mucho en el logro de sus Objetivos estratégicos, que son: mejorar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación a escala mundial; minimizar los efectos adversos de la aviación en el medio ambiente; mejorar la eficiencia y mantener la continuidad de las operaciones de la aviación, y reforzar las leyes que rigen la aviación civil internacional.

El reto para el trienio próximo y para el futuro será seguir respondiendo a las necesidades de la comunidad de la aviación mundial en épocas de rápido crecimiento. Si el pasado sirve para medir el éxito futuro, podemos confiar en que el trienio 2008-2010 será altamente productivo.