



**Discurso del Presidente del Consejo
de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),
Sr. Roberto Kobeh González,
en la Quinta Conferencia “Wings of Change”
de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)**

(Santiago, Chile, 1 de abril de 2008)

Deseo dar las gracias al Gobierno de Chile y a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, por haberme invitado a participar en la Feria Internacional del Aire y el Espacio (FIDAE) y en la Quinta Conferencia *Wings of Change* (Alas del cambio). El tema que se me ha pedido que aborde es el marco de la industria mundial.

En un principio podría parecer extraño que los encargados de la reglamentación mundial formulen comentarios sobre un tema de este tipo, pero, en realidad, es bien oportuno. Aunque evidentemente debe conservarse la debida distancia entre los encargados de la reglamentación y los que son objeto de ella, nos encontramos unidos por un objetivo común – el transporte operacionalmente seguro y eficiente de personas y mercancías por vía aérea. El logro de dicho objetivo siempre ha significado la realización de un buen trabajo en conjunto.

De hecho, la OACI cuenta en gran medida con los aportes de la industria para asegurar que la reglamentación internacional siga siendo pertinente, completa y actualizada. A lo largo de los años, las contribuciones de la IATA y otros participantes clave han sido determinantes para garantizar la eficacia de nuestras normas, procedimientos operativos y políticas. Al mismo tiempo, esto ha contribuido a que el marco de la industria mundial sea robusto y a la vez flexible.

Tomaré unos minutos para examinar el modo en que la OACI continúa evolucionando para satisfacer las nuevas realidades operacionales y económicas, y para mantenerse a la altura de las Alas del cambio.

Se comienza con la comprensión de que muchos de los sistemas del pasado ya no son suficientes para resolver los problemas de hoy en día, y menos aún los del mañana. El enfoque tradicional respecto a la seguridad operacional de la aviación está produciendo rendimientos decrecientes en términos de tiempo y recursos invertidos. En muchas partes del mundo la congestión en los aeropuertos y el espacio aéreo impone un máximo de exigencias a las instalaciones y servicios de navegación aérea y terrestres. Los pronósticos indican que el tráfico aéreo aumentará a una tasa promedio mundial anual de cerca del 6% y en las zonas de alta densidad se prevén cifras de dos dígitos, con lo cual las presiones irán en aumento.

El crecimiento supone la entrada en servicio de miles de aeronaves, lo que a su vez exige decenas de miles de nuevos pilotos, ingenieros de mantenimiento y controladores. También será preciso reforzar y ampliar los puestos del personal de gestión aeronáutica para administrar las líneas aéreas, los aeropuertos y las organizaciones de servicios de navegación aérea que les darán empleo. La insuficiencia de recursos humanos cualificados puede llegar a sofocar el crecimiento del transporte aéreo si no se resuelve con rapidez y eficacia. Hace mucho tiempo que esta situación me preocupa y puedo asegurarles que la OACI se esfuerza activamente por encontrar soluciones mediante el diálogo con todas las partes interesadas.

Otro de los retos es el impacto del crecimiento sostenido en el medio ambiente. A pesar del tremendo progreso tecnológico y operacional alcanzado en los últimos cuatro decenios para reducir las emisiones de los motores de las aeronaves, el constante crecimiento en las operaciones supone un apremio cada vez mayor para que se reduzca el impacto de la aviación en el cambio climático y la calidad del aire local. Y, por último, la amenaza de los actos de interferencia ilícita contra personas, aeronaves e instalaciones y servicios, siempre se encuentra presente.

Cuando estas preocupaciones se vislumbraban en el horizonte hace algunos años, la OACI emprendió la reorientación de sus recursos a fin de ocuparse sistemáticamente de cada una de estas cuestiones antes de que pasaran a ser inmanejables. Sabíamos que realizábamos algo nuevo y que tendríamos que superar cierto número de obstáculos de orden político e institucional. También sabíamos que era la única forma de proceder que se podía seguir.

En 2005, la OACI resolvió convertirse en una organización más basada en la actuación y orientada a la obtención de resultados. Se establecieron seis Objetivos estratégicos que abordan la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la protección del medio ambiente, la eficiencia y continuidad de las operaciones de la aviación, y los asuntos jurídicos. Se creó asimismo un Plan de actividades para que dichos Objetivos estratégicos se traduzcan en la adopción de medidas.

La transición a una organización de gestión basada en los resultados ya ha proporcionado beneficios en el sentido de responder a las necesidades reales e inmediatas de orientación y apoyo de los Estados y participantes de la industria.

En el ámbito de la seguridad operacional, estamos poniendo de relieve la promoción e implantación de los sistemas de gestión de la seguridad operacional. Al mismo tiempo, nos valemos de los resultados de nuestro Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional para convertir las desventajas en puntos fuertes. Por ejemplo, la Junta de examen de los resultados de las auditorías, de reciente creación, ya se está valiendo de las constataciones de las auditorías para encaminar proyectos de cooperación técnica y otros mecanismos de apoyo, en aras del establecimiento de sistemas de vigilancia eficaces. Por primera vez en la historia de la OACI, en los casos en que se detectan problemas inminentes de seguridad operacional, se pide a los Estados que cancelen la matrícula de las aeronaves y revoken las licencias de los pilotos hasta que pueda demostrarse una sólida capacidad de vigilancia.

El mismo enfoque dinámico se aplica a los problemas de seguridad de la aviación. Al hacer frente al supuesto complot terrorista en el Reino Unido, donde pudo ocurrir que líquidos fueran utilizados como explosivos, nos pusimos rápidamente en contacto con el Gobierno y los socios de la industria para iniciar el diálogo, y posteriormente se aprobaron las orientaciones provisionales para la inspección de líquidos, aerosoles y geles. Fue preciso reaccionar con prontitud y así lo hicimos y, si es necesario en el futuro, hemos de volver a hacerlo. El Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación está dando resultados concretos mediante la mejora de la seguridad de la aviación en todo el mundo, y lo mismo puede decirse del Programa de documentos de viaje de lectura mecánica y especialmente de la Iniciativa en materia de pasaportes electrónicos. El trasfondo de todas nuestras medidas es la comprensión de que, si bien el sistema de transporte aéreo mundial es fundamentalmente seguro, todavía sigue siendo vulnerable. Continuaremos trabajando estrechamente con los Estados y la industria para adaptar los métodos y tecnologías relacionados con la seguridad de la aviación que hacen frente a las amenazas nuevas y emergentes y se adelantan a ellas, facilitando al mismo tiempo el rápido y eficiente movimiento de pasajeros en los aeropuertos.

Entre los aspectos que han de examinarse se cuenta el enorme potencial ofrecido por la gestión del tránsito aéreo para la reducción del impacto de la aviación en el medio ambiente. La protección del medio ambiente es un reto complejo en el que intervienen numerosos factores interconectados, de carácter técnico, operacional, económico, social y político. Tal como lo hicimos durante más de 40 años, hemos de ejercer nuestra función de liderazgo para asegurar el crecimiento sostenible de la aviación a largo plazo. Aquellos de ustedes que siguieron de cerca el 36º período de sesiones de la Asamblea de la OACI pudieron apreciar la amplitud de este mandato y el sólido voto de confianza en la Organización para llevarlo a cabo. Me enorgullece especialmente el primer informe sobre el medio ambiente publicado por la OACI y distribuido en la Asamblea. Dicho informe representa un valioso recurso para comprender plenamente los aspectos técnicos y políticos de las repercusiones de la aviación en el medio ambiente. Responde a la necesidad crítica de contar con la más autoritativa, transparente y fiable información técnica y científica en la cual han de basarse las deliberaciones y decisiones. Este documento de referencia ya es merecedor de un lugar destacado y está disponible en forma gratuita en el sitio web de la OACI.

La Asamblea también pidió que se formara un nuevo Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático integrado por funcionarios gubernamentales principales en representación de todas las regiones de la OACI, con la participación equitativa de los Estados tanto en desarrollo como desarrollados. La tarea del grupo consiste en formular y recomendar a la OACI un enérgico Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático. Hace algunas semanas tuve el agrado de inaugurar la primera reunión del grupo, en Montreal. En esa oportunidad los miembros del grupo tuvieron la ocasión de conocerse, examinar las atribuciones y métodos de trabajo del grupo y convenir en un plan de trabajo para los próximos dos años aproximadamente, reflexionando asimismo acerca de las grandes expectativas de los Estados y la industria en torno a los resultados de las deliberaciones del grupo. Puedo asegurarles que todos los miembros del grupo agradecen la confianza que en ellos se ha depositado, reconocen la enorme responsabilidad sobre sus hombros y han asumido el compromiso de trabajar conjuntamente en un espíritu de cooperación.

La actuación es evidentemente esencial para las operaciones eficientes. Constituye el punto central del Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo y del Plan mundial de navegación aérea revisado en noviembre de 2006. A fin de hacer que el concepto avance, hemos realizado una reordenación a nivel de la organización. La implantación de programas claves, tales como la separación vertical mínima reducida y la performance de navegación requerida, ha progresado mucho. Se está programando la transición a un entorno electrónico para el plan de navegación aérea – lo cual constituye un hito, al pasar de un formato basado en papel a un formato electrónico, con herramientas de apoyo para la planificación y gestión de los planes de navegación aérea. Aprovecho la oportunidad para invitar a todos los presentes a dos importantes simposios de la OACI. El primero se celebrará en junio y se concentrará en la gestión de la información aeronáutica y el intercambio mundial de datos. El segundo, en septiembre, ofrecerá un interesante panorama del futuro sistema de navegación aérea.

Otro de los sectores de actividad en que la OACI brinda ayuda a los Estados es el de la liberalización de la reglamentación económica del transporte aéreo internacional. En todo el mundo, a nivel bilateral, existen ahora 134 acuerdos en los que intervienen 91 Estados. La actividad también va en aumento a los niveles nacional, regional e interregional. La industria de las líneas aéreas está experimentando el aumento de las fusiones y la constante expansión de las alianzas. Por lo que respecta a la cuestión de la propiedad, algunos Estados establecieron nuevas líneas aéreas nacionales, a menudo en asociación con inversores extranjeros, las cuales reemplazan las anteriores líneas aéreas estatales que habían contraído numerosas deudas. Junto con la liberalización progresiva de la reglamentación del transporte aéreo, la protección y mejora de los derechos de los pasajeros de las líneas aéreas está cobrando fuerza.

Una breve observación de la liberalización en Latinoamérica revela lo siguiente: a nivel bilateral, los Estados en la Región Latinoamérica/Caribe han concertado unos 25 acuerdos de “cielos abiertos” – 13 con los Estados Unidos y siete en los que intervienen pares de Estados de la región. Chile es el país más activo con respecto a la concertación de acuerdos de “cielos abiertos”.

A nivel regional, las iniciativas principales comprenden la Decisión sobre la integración del transporte aéreo en la comunidad andina, los Acuerdos de servicios multilaterales de la comunidad del Caribe y el Acuerdo sobre servicios aéreos subregionales del Mercado común del Sur. Ahora se encuentra en proceso de ratificación un cuarto acuerdo regional, el Acuerdo sobre transporte aéreo entre los Estados miembros de la Asociación de Estados del Caribe, relativo a una zona común de aviación. Asimismo, Chile es parte en el Acuerdo multilateral sobre la liberalización del transporte aéreo internacional, también conocido como el acuerdo Kona de “cielos abiertos”.

La privatización es otro componente importante de la infraestructura de reglamentación mundial. En la Región Latinoamérica, los gobiernos participan en la propiedad de alrededor del 22% de las líneas aéreas, o sea, 30 líneas aéreas de un total de 134. El porcentaje mundial es 28, o sea, 294 líneas aéreas de un total de 1 035. En la región, el grado de participación de los gobiernos en la propiedad varía de acuerdo a la línea aérea. Esto incluye la posesión directa por los gobiernos nacionales, locales o municipales, así como por las fuerzas armadas, y la posesión indirecta a través de sus agencias o empresas de propiedad gubernamental.

Por lo que respecta a los aeropuertos, la mayoría de las principales instalaciones y servicios de la región se han desprendido del control gubernamental y se explotan con un enfoque comercial. Aquí el enfoque organizativo de preferencia ha sido a través de arrendamientos a largo plazo o concesiones. Los aeropuertos se han comercializado, ya sea sobre una base individual, como en el caso de Chile, Colombia y Costa Rica, o sobre una base colectiva, con la participación de grupos de aeropuertos tanto de gran tamaño como secundarios, como es el caso de la Argentina, Bolivia y México.

Para completar este panorama es preciso examinar el tráfico de las líneas aéreas de la región en aproximadamente el último decenio. Durante el período 1996-2006, el tráfico de pasajeros de los servicios regulares en términos de pasajeros-kilómetros realizados aumentó a una tasa anual promedio del 3,3%. Su participación en el total del tráfico de pasajeros mundial es de un 4%. Por lo que respecta al año 2007, la cifras preliminares indican un crecimiento del tráfico de alrededor del 6%.

Los resultados financieros de las líneas aéreas de la región sufrieron fluctuaciones en el período 1996-2006. Más recientemente, tras experimentar pérdidas de explotación de aproximadamente \$700 millones en 2001 y de \$600 millones en 2002, los transportistas publicaron ganancias de explotación de aproximadamente \$123 millones en 2003, \$172 millones en 2004 y \$138 millones en 2005. En 2006 volvieron a sufrir una pérdida de explotación de alrededor de \$654 millones, debido principalmente al aumento de los precios del combustible. A largo plazo, se prevé que el tráfico de las líneas aéreas de la región crecerá a una tasa promedio anual del 4,3% hasta el año 2025.

Todos estos acontecimientos plantean varias cuestiones relativas a reglamentación, políticas y aspectos económicos, lo cual sugiere la conveniencia de realizar un examen de las políticas conexas de la OACI. Esto nos movió a convocar una Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea que se celebrará en la Sede de la OACI, en Montreal, del 15 al 20 de septiembre de 2008.

La Conferencia ofrecerá un foro para abordar las cuestiones derivadas de la aplicación del principio de la no discriminación, contenido en el Artículo 15 del Convenio de Chicago, por los Estados y sus aeropuertos y las entidades de servicios de navegación aérea. Será una buena oportunidad para actualizar las políticas de la OACI relativas a la fijación de derechos, tales como la vigilancia económica, la actuación económica y de gestión, la consulta con los usuarios, la transparencia y la relación de costo de los derechos, así como la implantación de las políticas de la OACI en materia de derechos.

Como podemos observar, no faltan retos para los Estados y la industria, desde la congestión del espacio aéreo y los aeropuertos, hasta la protección del medio ambiente y la prevista escasez de pilotos y controladores de tránsito aéreo, para nombrar sólo algunos pocos. Al mismo tiempo, no falta determinación para superar estas pruebas. El cambio siempre resulta estimulante para los que están comprometidos a mejorar las cosas.

La clave es introducir modificaciones de manera sistemática, uniforme y sobre todo cohesiva. Esa es la función central de la OACI en su calidad de foro para todas las partes interesadas, ya sean los Estados o la industria, a fin de asegurar que todos los ciudadanos del mundo puedan contar con un sistema de transporte aéreo operacionalmente seguro, protegido y sostenible a nivel mundial.

Felicito a la comunidad aeronáutica de Latinoamérica por su importante contribución a este esfuerzo mundial, basado en ese mismo espíritu de cooperación universal y confianza en el futuro.