



**Discurso del Presidente del Consejo
de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),
Sr. Roberto Kobeh González,
ante la Undécima Reunión de Autoridades de Aviación Civil
de la Región Sudamérica (RAAC/11)**

(Santiago, Chile, 6 de mayo de 2009)

Es para mí un gran honor estar con ustedes en esta Undécima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamérica. Deseo expresar mi agradecimiento al Director General de Aeronáutica Civil de Chile por haber tenido la amabilidad de invitarme a participar en este oportuno encuentro.

Esta reunión es importante por dos razones – por el tema que se tratará y por el contexto económico en el que nos encontramos. Abordaré estos dos aspectos en mis observaciones de esta mañana.

La seguridad operacional, claro está, sigue siendo nuestra máxima prioridad. El Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), que tiene ahora 10 años, ha constituido un gran incentivo para que los Estados y demás participantes sigan mejorando el nivel general de seguridad operacional de sus instalaciones, servicios y procesos. En vista de que el USOAP concluirá a fines de 2010, debemos prever la introducción del enfoque de vigilancia continua (CMA). Aunque esta nueva iniciativa requerirá una mayor participación de los Estados en la compilación de datos y actividades de seguimiento, aumentará aún más la capacidad para supervisar el nivel de seguridad operacional en todo el sistema de transporte aéreo.

También debemos reforzar los marcos de reglamentación, para asegurar la plena implantación de las normas, procedimientos y textos de orientación de la OACI, así como la solución de los problemas de seguridad operacional a medida que vayan surgiendo. Una opción que hemos promovido a menudo es el concepto de autoridades regionales de aviación civil autónomas y bien financiadas, que puedan desempeñar las responsabilidades normativas de manera eficaz en función de los costos. Abordaré este tema un poco más adelante. Otras prácticas que deben recalcarse son los Programas estatales de seguridad operacional y los Sistemas de gestión de la seguridad operacional. Si bien en la región se ha puesto mucho énfasis en estos programas, estoy convencido de que producirán resultados concretos en un futuro no muy lejano.

Por lo que se refiere a la seguridad de la aviación, la palabra clave es vigilancia. Aunque la seguridad de la aviación sigue mejorando, siempre tendremos amenazas. Al igual que su equivalente para la seguridad operacional, el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación ha supuesto avances significativos y, hace algunas semanas, el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación completó su labor sobre el manejo eficaz de las amenazas emergentes mediante la elaboración de medidas apropiadas para contrarrestarlas. Estas medidas deben establecer un equilibrio entre la accesibilidad financiera, la eficacia y la rapidez, poniendo al mismo tiempo énfasis en la armonización mundial.

Las dos otras cuestiones de su orden del día son la navegación aérea y el establecimiento de mecanismos regionales de gestión. A medida que vayan debatiendo detalladamente estas cuestiones en los próximos tres días, me gustaría sugerir que las consideraran en el contexto de los cambios espectaculares que se han producido el pasado año. En pocas palabras, la crisis financiera mundial ha hecho que muchas líneas aéreas desaparezcan, que otras se hayan declarado en quiebra, y que la mayoría hayan reducido sus operaciones debido a la disminución del tráfico, los ingresos y los beneficios. Las repercusiones en todas las partes interesadas, desde los fabricantes de aeronaves a los proveedores de servicios, han sido considerables en todo el mundo, y lo mismo se aplica para gran parte de esta región.

Con todo, la industria del transporte aéreo siempre ha tenido una gran capacidad de recuperación y volverá a salir adelante. De acuerdo con nuestros últimos cálculos, la recuperación de la industria mundial debería llegar en 2010. Para Latinoamérica y el Caribe, las previsiones a largo plazo indican que el tráfico global de pasajeros, desde la región y dentro de la misma, crecerá en un promedio anual del 6,6% hasta el año 2027, lo que representaría para entonces 420 millones de pasajeros al año.

A medida que vamos avanzando en esa dirección, nuestro objetivo debería ser el de asegurar que la recuperación sea firme y que se tomen medidas eficaces para mejorar la eficiencia del sistema de transporte aéreo. Uno de los medios más eficaces para lograr este propósito es la pronta implantación de la navegación basada en la performance.

Como muchos de ustedes saben, la navegación basada en la performance, o PBN, supone un gran cambio, pasando de los procedimientos y ayudas para la navegación convencionales con base en tierra a los procedimientos de navegación de área y ayudas para la navegación basadas en satélites. La navegación basada en la performance es más precisa y permite establecer requisitos de performance claros, que llevan a rutas más cortas y directas entre dos puntos determinados, así como a despegues y aterrizajes más eficientes. Esto redundará en una reducción del consumo de combustible, de la congestión de los aeropuertos y del espacio aéreo y de las emisiones de aeronaves de efecto invernadero. En breve, la PBN contribuye a seguir mejorando la seguridad operacional, la eficiencia y la sostenibilidad del sistema de transporte aéreo mundial.

Cuanto antes se implante la PBN, antes se obtendrán los enormes beneficios previstos. Este hecho se reconoció en el 36º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2007, cuando se instó a todos los Estados miembros de la Organización a que completaran sus planes de implantación de la PBN para 2009.

En una ceremonia celebrada el 1 de abril en Ginebra, los principales participantes de la industria del transporte aéreo firmaron una Declaración en la que se apoyaba la implantación oportuna, sistemática y armonizada de la PBN en todo el mundo. En mi mensaje dirigido al Grupo, recalqué que la OACI está totalmente comprometida a dicha iniciativa mundial y está contribuyendo a que se haga realidad. El concepto de PBN está claramente descrito en el Manual sobre navegación basada en la performance, de la OACI, y se cuenta ahora con un plan de acción coordinado para ayudar a los Estados en la implantación de la PBN siguiendo los criterios de la Organización. Todas las Oficinas regionales de la OACI han establecido equipos especiales PBN con la participación de los Estados, y se ha creado un Equipo PBN mundial, integrado por Estados y asociados de la industria, que se está ocupando de muchos de los aspectos relacionados con la implantación de la PBN.

También señalé que el Sistema de transporte aéreo de próxima generación (NextGen) de los Estados Unidos y los sistemas de navegación aérea del futuro del Programa europeo SESAR se basan ambos en la aplicación de la PBN y apoyan el Plan mundial de navegación aérea de la OACI para garantizar la armonización y normalización mundiales.

Sin embargo, insisto nuevamente en que debemos actuar con rapidez y decisión. Por ello insto a todos los Estados miembros de la OACI pertenecientes a la región a que avancen con diligencia en sus planes de implantación de la PBN.

Otro medio fundamental de reforzar el sistema de transporte aéreo es avanzar de forma concertada y cooperativa, mediante organizaciones regionales y la integración regional.

La sensatez de esta estrategia quedó claramente expuesta en un simposio sobre organizaciones regionales celebrado hace un año en la OACI, en Montreal. El simposio concluyó que las organizaciones regionales constituyen una realidad positiva y que existe una tendencia hacia una mayor gobernanza regional.

Las organizaciones regionales permiten poner en común los recursos y reducir los costos, lo que constituye ahora un factor crucial, dadas las difíciles condiciones con las que nos enfrentamos. Sus ventajas resultan más evidentes en el ámbito de la vigilancia de la seguridad operacional, pero también pueden lograrse en otras áreas, tales como el suministro de servicios de navegación aérea, la protección o la política medioambiental.

Las organizaciones regionales facilitan también el proceso de liberalización, favoreciendo la convergencia de las normas existentes, la elaboración de normas comunes, o incluso la creación de un marco regional de reglamentación. La integración regional puede proporcionar más flexibilidad al tratar cuestiones tales como la propiedad y control, factor que obstaculiza el desarrollo de la aviación civil a escala mundial.

Por último, la comunidad más amplia de la aviación civil internacional también se beneficia de la elaboración de normas comunes en las organizaciones regionales y de la mayor armonización que alcanzan en las normas y reglamentos.

La OACI apoya plenamente las organizaciones regionales, así como la integración regional, y ha tomado medidas sobre diversas recomendaciones formuladas por el simposio. Entre ellas figuran la elaboración de textos de orientación y la prestación de asistencia en el desempeño de las diferentes funciones y responsabilidades de las organizaciones regionales, acuerdos de cooperación entre la OACI y las organizaciones regionales, y el fomento de un diálogo sistemático entre la OACI y las organizaciones regionales.

La cooperación regional también se facilita mediante la red de Oficinas regionales de la OACI. La cooperación entre las Oficinas regionales y los Estados miembros ha llevado a notables logros en todo el mundo, y la Región Sudamérica ciertamente no es una excepción. Deseo aprovechar esta oportunidad para expresar mi reconocimiento a la excelente cooperación de GREPECAS, del Grupo regional panamericano sobre seguridad operacional de la aviación y de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, en su compromiso con la cooperación regional. Trabajar juntos resulta más crítico que nunca para evitar la duplicación de esfuerzos y aumentar nuestra eficacia colectiva. Si entendemos y apreciamos el papel complementario de cada órgano y su función, podemos promover mejor las disposiciones y políticas de la OACI, para bien de todos.

El Consejo de la OACI ha reconocido desde hace mucho tiempo la valiosa contribución de las Oficinas regionales a la labor de la Organización. En 2008, realizó una encuesta entre los Estados miembros para evaluar el grado de reconocimiento de su labor. El objetivo era también garantizar que las Oficinas regionales contaran con los medios necesarios para realizar su misión. Me complace comunicar que los Estados miembros están muy satisfechos de la asistencia general que reciben de las Oficinas regionales, y apoyan plenamente los esfuerzos por mejorar sus capacidades. El informe sobre el estudio de las Oficinas regionales se presentará al Consejo en el mes de junio de este año, y las indicaciones

preliminares apuntan a un refuerzo del Programa regional, lo cual es de buen agüero para el futuro del transporte aéreo aquí y en otras regiones.

Damas y caballeros, el 7 de diciembre de este año, la OACI celebrará su 65° aniversario. Desde la firma del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* en 1944, la función y condición de las Oficinas regionales han evolucionado considerablemente. Hoy en día, constituyen un mecanismo esencial para ayudar a los Estados miembros a llevar a la práctica los principios, políticas y disposiciones del Convenio y sus 18 Anexos. También han demostrado cómo la cooperación e integración regionales pueden ayudar a enfrentar los retos más difíciles.

Mi deseo es que la cooperación regional florezca en esta región, de modo que sus habitantes puedan contar por muchos años con un sistema de transporte aéreo seguro, protegido, sostenible y eficiente.

— FIN —