

**Discurso del Presidente del Consejo  
de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)  
Dr. Assad Kotaite  
ante la Undécima Conferencia de navegación aérea**

(Montreal, 22 de septiembre de 2003)

En nombre del Consejo y del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), doy a todos ustedes la bienvenida a la Undécima Conferencia de navegación aérea de la OACI. En esta ocasión, también tengo la gran satisfacción de presentarles al Dr. Taïeb Chérif, recientemente designado Secretario General. El Dr. Chérif ha prestado servicios en el Consejo de la OACI desde 1998 y aporta a su nueva posición importantes conocimientos y experiencia en relación con la aviación civil internacional.

En los próximos 12 días ustedes definirán y acordarán los próximos pasos para la realización de nuestro concepto de un sistema de gestión del tránsito aéreo interfuncional, continuo y global para la aviación civil internacional en el siglo XXI.

Los participantes que hayan estado presentes en la Décima Conferencia de navegación aérea en 1991, o que conozcan sus resultados, la recordarán como un hecho clave en el proceso de evolución hacia un mejor sistema de navegación aérea. En ese momento decidimos pasar de un sistema de navegación aérea basado en tierra a uno principalmente basado en satélites, que depende también de las tecnologías de la comunicación. Al mismo tiempo, aprobamos un nuevo concepto para cumplir con las necesidades futuras del transporte aéreo internacional. Conocidos en su principio como sistemas de navegación aérea del futuro, FANS, actualmente se los conoce como sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM).

Desde aquel momento hemos hecho, todos juntos, adelantos importantes en muchos aspectos de la aplicación de los sistemas CNS/ATM, dedicándonos a solucionar diversas cuestiones técnicas, funcionales e institucionales.

- La OACI ha elaborado y aprobado normas y métodos recomendados (SARPS) necesarios para permitir la aplicación de tecnologías de comunicaciones, navegación y vigilancia.
- La OACI también ha mejorado la eficacia de los mecanismos de los grupos regionales de planificación y aplicación de la OACI para promover la introducción de los sistemas CNS/ATM de manera metódica y favorable en relación con los costos. Estos grupos de planificación regional han aportado uniformidad y coherencia al ejercicio.
- La OACI ha elaborado un plan mundial para ordenar y armonizar el proceso de planificación y aplicación de los sistemas para proporcionar orientaciones de alto nivel a los Estados, regiones, proveedores de servicios, usuarios y fabricantes sobre la manera de alcanzar beneficios con las nuevas tecnologías.
- Y todos nosotros, los asociados en la comunidad aeronáutica, hemos logrado adelantos en muchas otras esferas, a menudo en aumento, y aprovecho esta oportunidad para expresar mi más sincero agradecimiento por su excelente contribución.

Ha llegado el momento de ajustar nuestra estrategia y embarcarnos en la próxima fase para

establecer la infraestructura de la navegación aérea del futuro. Se dispone de las nuevas tecnologías necesarias para la modernización de la infraestructura de la navegación aérea, y la OACI ha elaborado normas y métodos recomendados mundiales pertinentes que ayudarán a los Estados a poner en práctica las nuevas tecnologías de manera ordenada y eficaz en función de los costos. Durante esta conferencia, prestaremos atención a elementos específicos de un enfoque renovado para el componente gestión del tránsito aéreo de la ecuación y también estudiaremos las tecnologías CNS.

Esta conferencia examinará una propuesta de concepto operacional de la gestión del tránsito aéreo global. Este concepto global es adelantado en su descripción de los servicios que se necesitarán para el funcionamiento del sistema de gestión del tránsito aéreo global hasta el año 2025 y después, a la vez que describe una serie de cambios que se pueden prever en todo el período de planificación. Una premisa importante del concepto operacional es la idea de que la información oportuna, exacta y de calidad estará a disposición y se compartirá en todo el sistema. Al compartir la información de manera amplia se fomenta la adopción de decisiones en colaboración, permitiendo por lo tanto que la gestión del tráfico aéreo perfeccione al máximo la eficacia en la realización de sus operaciones.

Una característica crítica del concepto operacional de gestión del tránsito aéreo es su orientación hacia los resultados. Esto responde a la necesidad de garantizar que cumplimos con lo que diversos asociados esperan para el mejor resultado posible en lo que se refiere a seguridad, eficacia y economía.

Esencial para cumplir con las expectativas es el tipo de tecnologías y sistemas que nos permitirá cumplir con los diversos requisitos de funcionamiento del nuevo concepto operacional de gestión del tránsito aéreo. Debemos definir qué instalaciones, servicios y sistemas se necesitan para trasladar un número de aeronaves a través de espacios aéreos y aeropuertos específicos de la manera más eficiente y segura posible basados en requisitos de rendimiento.

Estas cuestiones se analizarán dentro del contexto de la relación entre los adelantos tecnológicos y los requisitos operacionales. En el pasado los adelantos tecnológicos dirigían las operaciones. Debemos ahora cambiar nuestro enfoque para que las necesidades operacionales dirijan los adelantos tecnológicos. En definitiva, nuestro propósito será alcanzar una relación más simbiótica entre las dos tendencias — tecnología y operaciones — de manera de lograr una utilización óptima de los recursos humanos y financieros para elaborar un sistema de navegación aérea operacionalmente eficaz y productivo para el siglo XXI.

La armonización es otro factor vital para proporcionar servicios de tránsito aéreo transparentes. El objetivo esencial de la integración y la armonización es proporcionar servicios transparentes para que los usuarios puedan trabajar de manera continua con diferentes sistemas, con un nivel compatible de seguridad y con los requisitos mínimos para el transporte de equipos. Buscaremos caminos para reconciliar las diferencias tanto dentro de las regiones como entre las regiones vecinas al adoptar un enfoque basado en la cooperación y la construcción de consensos.

Como ustedes saben, los cimientos de la infraestructura de las comunicaciones, navegación y vigilancia globales son la disponibilidad del espectro de frecuencia de radiocomunicaciones necesario que permita la operación segura de todos los sistemas de comunicaciones aeronáuticas, tanto basados en tierra como en satélites. A este respecto, evaluaremos los resultados de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UTI), celebrada a comienzos de este año. La Conferencia fue muy positiva para la aviación civil y aseguró la disponibilidad continuada del espectro para la aviación. Pero no podemos dormirmos en los laureles; la próxima conferencia de la UTI se celebrará en 2007 y comenzaremos nuestra preparación aquí, en esta Conferencia.

Estudiaremos cuestiones variadas y amplias relacionadas con la navegación aeronáutica que incluyen las correspondientes al sistema mundial de navegación por satélite (GNSS). En unos minutos los proveedores de servicios GNSS informarán a la Conferencia sobre el estado de los adelantos del sistema y su evolución. Esta información ayudará en los debates sobre un cierto número de preocupaciones con respecto al papel de la navegación basada en satélite en el suministro de servicios de navegación aeronáuticos, hoy y en el futuro. Tienen particular importancia las cuestiones respecto a la vulnerabilidad del GNSS a las interferencias y su capacidad para admitir operaciones de mínimas bajas. Por consiguiente, la política de la OACI con respecto a la transición a la navegación basada en satélites se actualizará a la luz de estos análisis y las recomendaciones de la Conferencia que se espera guiarán en el desarrollo de los servicios de navegación aeronáutica en los años venideros.

En esta conferencia examinaremos también los adelantos en las comunicaciones móviles aeronáuticas desde la Décima Conferencia de navegación aérea y en particular la evolución planeada de los actuales sistemas de comunicación y el posible desarrollo de los futuros en el marco del concepto operacional y global de gestión del tránsito aéreo.

Como siempre, la seguridad sigue siendo clave para todas estas consideraciones. Un sistema de gestión del tránsito aéreo altamente integrado se deberá construir con las normas de seguridad más elevadas. Para cumplir con esto, necesitamos examinar las maneras en que consideramos la seguridad. El Consejo de la OACI ha adoptado normas que exigen que los Estados apliquen programas de gestión de la seguridad de los servicios de tránsito aéreo sistemáticos y adecuados para garantizar que en el suministro de servicios de tránsito aéreo se mantiene la seguridad. Me siento complacido de que en esta conferencia se les presentará el nuevo Manual de gestión de seguridad de los servicios de tránsito aéreo de la OACI y que ustedes estudiarán todos los aspectos de seguridad, inclusive la labor de la Comisión de aeronavegación sobre su Plan global para la seguridad aeronáutica, la ampliación del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI para la gestión del tránsito aéreo y la idea de un enfoque de sistemas para la seguridad. Es necesario que alcancemos una comprensión total de las consecuencias sobre la seguridad de los nuevos sistemas y que determinemos las medidas que debemos adoptar para mantener y mejorar el excelente registro de seguridad de la aviación civil.

A la luz de los hechos del 11 de septiembre de 2001, debemos tener en cuenta también la protección de la aviación. Es necesario entender la vulnerabilidad de la gestión del tráfico aéreo y de la infraestructura de comunicaciones, navegación y vigilancia y que determinemos medidas prácticas para erradicar o disminuir sus consecuencias. En efecto, mientras que avanzamos constantemente en el diseño de nuestro sistema de navegación aérea global del futuro, las nociones fundamentales de la seguridad y la protección aéreas deben ser nuestro centro de atención.

Estoy seguro de que durante nuestros debates, ustedes seguirán teniendo conciencia del estado vulnerable de la industria del transporte aéreo. Durante los últimos dos años el transporte aéreo mundial ha sufrido más perjuicios que en cualquier otro período de su historia. En el año 2001, el tráfico de pasajeros descendió mundialmente en un 3% como consecuencia de un enlentecimiento de la economía mundial y de los sucesos del 11 de septiembre. Estos efectos continuaron en 2002 y se intensificaron con la inminencia de la guerra en Iraq. El tráfico descendió en la primera parte de 2003 a causa de la guerra y especialmente debido a los efectos de la incertidumbre que produjo el síndrome respiratorio agudo severo (SARS). En muchas partes del mundo las líneas aéreas sufren actualmente una crisis, que se caracteriza por la bancarrota, pérdidas sin precedentes, despidos masivos y reducciones radicales en los vuelos. Como consecuencia, muchos aeropuertos han sufrido descensos abruptos en sus ingresos. Los Estados también han sufrido dificultades financieras, tanto los países desarrollados como en desarrollo.

Actualmente se observa un proceso de recuperación y se prevé que el tráfico en 2003 será

semejante al registrado en 2002, comparándose año por año. Prevemos que el tráfico volverá a aumentar, con un crecimiento superior al 4% en 2004 y por encima del 6% en 2005. Nuestros pronósticos presuponen una restauración gradual de la confianza de los consumidores en los viajes internacionales, una mejor aplicación y facilitación de medidas de seguridad de la aviación, un fortalecimiento de la economía mundial y un entorno operacional estable. A largo plazo, se prevé que el tráfico regular total de pasajeros de las líneas aéreas del mundo continuará aumentando a una tasa anual media del 4%.

Esto debería motivarnos para elaborar un plan de trabajo que garantice una eficacia mayor de la infraestructura de navegación aérea mundial. La misma OACI nació en un período caótico cerca del final de la Segunda guerra mundial y se ha convertido en una de las instituciones más firmes del siglo XX, y ahora del siglo XXI. Debemos insistir en nuestra idea, ya que la realización progresiva de un sistema de navegación aéreo sólido, flexible y basado en el rendimiento será por último de inmenso beneficio para todos los sectores de la industria.

Ahora es un honor para mí declarar abierta la Undécima Conferencia de navegación aérea de la OACI e invitar al Presidente de la Comisión de aeronavegación, Sr. Daniel Galibert, a que tome la palabra ante la Conferencia y proponga su orden del día.

Les deseo unas muy provechosas deliberaciones.