



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 26: Otros asuntos de política de alto nivel que ha de examinar el Comité Ejecutivo

FACILITACIÓN DE UNA NUEVA RELACIÓN ENTRE LA OACI Y LA INDUSTRIA AERONÁUTICA

(Nota presentada por Francia, Italia y Suecia)

RESUMEN

El sector de la aviación está experimentando cambios cada vez más rápidos en materia de tecnología, amenazas y expectativas del público. Los Estados y la Organización consideran cada vez más difícil mantenerse a la par de estos adelantos. Una asociación más estrecha con la industria aeronáutica, no solo a nivel de expertos sino también a nivel de la gestión ejecutiva, podría permitirles más rapidez de reacción.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- considerar la propuesta detallada en las partes 4 y 5 de esta nota de estudio para fortalecer la participación de la industria aeronáutica en la labor de la OACI con el fin de ayudar a la OACI a responder con más rapidez a los nuevos desafíos que surgen en el sector; y
- adoptar la resolución sobre la creación de una Junta consultiva sobre innovación (ICB) presidida por la industria, según se establece en el Apéndice de este documento.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en la presente nota se llevarán a cabo sujeto a la disponibilidad de recursos en el presupuesto del programa regular para 2020-2022 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	C-DEC 215/7 <i>Informe de la decimotercera Conferencia de navegación aérea</i> Corrigendos núms. 1 y 2 y Suplemento núm. 1. (Doc 10115) <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 6 de octubre de 2016) (Doc 10075) A40-WP/14, EX/7

¹ Las versiones en inglés y francés fueron suministradas por Francia.

1. INTRODUCCIÓN: LA AVIACIÓN CIVIL EVOLUCIONA A UN RITMO ACELERADO

1.1 Desde su inicio, la aviación ha experimentado numerosas disrupciones tecnológicas que siempre han afectado a toda la industria de las líneas aéreas. Desde la creación de la OACI, las más importantes fueron: los motores a reacción que han aumentado el alcance de las aeronaves, turbofans con alta tasa de dilución, aeronaves de fuselaje ancho y material compuesto que han reducido los costos y dado acceso al transporte aéreo a un mayor porcentaje de la población, capacidades de navegación por satélite que han contribuido a aumentar la seguridad operacional y la capacidad del espacio aéreo, el desarrollo progresivo de sistemas eléctricos de mandos de vuelo y la automatización de los sistemas de gestión de vuelo, con el consiguiente aumento de la seguridad operacional. La OACI ha logrado integrar estos desarrollos en su labor y adaptar sus normas y recomendaciones sin demasiada demora en relación con los adelantos técnicos.

1.2 En la actualidad, la rápida evolución de la tecnología, en particular, las tecnologías de la información y la comunicación, está dando lugar a desarrollos acelerados en una gran cantidad de actividades, incluida la aeronáutica. Eso afecta a todas las esferas, desde el diseño y la industrialización hasta las operaciones de vuelo y los modelos comerciales, sin olvidarnos de los aspectos humanos relacionados con la evolución de las calificaciones y la instrucción. Se pueden mencionar numerosos ejemplos: impresión 3D (o fabricación aditiva), propulsión híbrida, nuevos objetos voladores (UAV y RPAS, movilidad urbana, vuelos suborbitales, etc.), mayor automatización de las funciones de pilotaje y control que afectan la labor de los pilotos y los controladores de tránsito aéreo y la composición de la tripulación, gestión de trayectorias de vuelo y nuevos conceptos de navegación aérea, etc.

1.3 La innovación tecnológica, que está presente en todas partes, también debe enfrentar los grandes y rápidos cambios sociales que el mundo experimenta en la actualidad; los cambios que tienen las consecuencias de mayor magnitud para la aviación corresponden al ámbito de la protección del medio ambiente, incluida la lucha contra el cambio climático, y la protección contra los riesgos cibernéticos, incluidos los delitos cibernéticos y los riesgos de fallas técnicas en sistemas sumamente automatizados. Entre otros riesgos externos se incluyen los riesgos para la salud y ciertos peligros naturales (por ejemplo, las erupciones volcánicas). El público exige respuestas cada vez más rápidas e insta cada vez más a los gobiernos de los Estados a la acción.

2. SITUACIÓN ACTUAL: LAS POLÍTICAS Y LOS REGLAMENTOS NO SE MANTIENEN A LA PAR

2.1 La velocidad de estos avances no implica que no sea necesario armonizar las políticas y normas internacionales sin las cuales el transporte aéreo no podría funcionar ni desarrollarse adecuadamente. Eso es responsabilidad de los Estados y las organizaciones multilaterales como la OACI. Si bien en el pasado la OACI siempre ha podido desempeñar esta función sin demasiada demora, ahora notamos cada vez más dificultades en ese sentido.

2.2 Con respecto al cambio climático, por ejemplo, las políticas aeronáuticas y marítimas mundiales para reducir las emisiones de CO₂ no estaban alcanzadas por el Protocolo de Kyoto adoptado en 1996, pero las políticas y las metas mundiales a las que se aspira para la aviación y el cambio climático no fueron adoptadas por la Asamblea de la OACI sino en 2010, y recién en 2016 la OACI decidió implantar un sistema de compensación de emisiones (CORSIA) para el transporte aéreo internacional.

2.3 En 2013, el Secretario General de la OACI y los líderes de las cuatro organizaciones profesionales principales, comprendiendo los graves riesgos que plantean los delitos cibernéticos en el transporte aéreo, declararon que la ciberseguridad era la prioridad principal de la OACI. Seis años más tarde, la Organización se sigue planteando muchos interrogantes respecto de la manera de hacer frente a este problema (incluso en lo relativo a la organización interna).

2.4 El 12 de abril de 2005, la Comisión de Aeronavegación, en la primera sesión de su 169º período de sesiones, solicitó al Secretario General que hiciera una consulta a ciertos Estados y organizaciones internacionales sobre las actividades internacionales en curso y previstas relativas a vehículos aéreos no tripulados (UAV) en el espacio aéreo civil. En 2019, sin ignorar las distintas situaciones locales y la diversidad de esos vehículos, todavía estamos lejos de resolver el problema de la compatibilidad entre estas actividades y el tránsito comercial en el espacio aéreo controlado.

2.5 Los casos mencionados demuestran que, en ámbitos complejos desde el punto de vista técnico y delicados en lo que respecta a la política, la OACI reacciona con más lentitud. Las dificultades para comprender en profundidad los aspectos técnicos retrasan la resolución de los aspectos políticos. Sin duda, las causas son numerosas. Algunas dificultades se deben al mal funcionamiento de la interfaz entre los expertos técnicos y el plano político de la Organización. Otras se deben a los engorrosos procedimientos internos diseñados en una época en que todavía era posible reaccionar con menor rapidez.

2.6 Las disrupciones tecnológicas presentes y futuras, incluidos todos los temas relacionados con la evolución de las tecnologías de la información, como la ciberseguridad, así como el desarrollo de herramientas de automatización y simulación (por ejemplo, para la certificación), incorporan nuevos conceptos que la organización debe tener en cuenta en todos los niveles de sus procesos de toma de decisiones.

3. INTERÉS EN ESTABLECER UNA COOPERACIÓN MÁS EFICAZ ENTRE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA Y LA OACI

3.1 La industria aeronáutica aporta numerosos expertos a las estructuras centrales del sistema de la OACI. En lo que respecta a la industria aeronáutica, el ICCAIA cuenta con representación técnica en unos 40 grupos de expertos o grupos de trabajo. Pero ese no es el problema. Una de las principales debilidades es la ineficacia de los procesos de retroalimentación de arriba (Consejo, Comisión, Comités del Consejo e incluso la Secretaría) abajo (grupos de expertos, comités técnicos, grupos de trabajo). Los expertos suelen reclamar las denominadas instrucciones "políticas" que no reciben, simplemente porque las personas que deberían darlas tienen problemas para formularlas. Esto ralentiza la capacidad de respuesta y de anticipar el futuro de la Organización.

3.2 La siguiente propuesta tiene por objeto garantizar que la industria aeronáutica brinde un apoyo más efectivo a la OACI, de modo de ayudar a la Organización a enfrentar los desafíos de la innovación tecnológica acelerada y la transformación de modelos técnicos, operacionales, económicos y comerciales. Por supuesto que los actores deben conservar sus respectivos roles institucionales. Solo sería cuestión de cambiar los métodos de trabajo y ciertos procedimientos en el marco del Convenio de Chicago.

3.3 Estas no son ideas completamente nuevas. La OACI ha estado procurando mejorar, si no intensificar, sus relaciones con la industria desde hace varios años, lamentablemente sin ningún progreso palpable a pesar de estar dispuesta a hacerlo. Ya no basta con una sesión informativa oficiosa del Consejo una o dos veces al año o con la participación en simposios, en los que nunca se elaboran informes ni conclusiones. Ha llegado el momento de tomar medidas concretas.

3.4 Consciente de esta necesidad, la propia industria aeronáutica procura fortalecer su representación institucional en la OACI mediante el ICCAIA, pero no es tarea fácil. Dada la importancia del factor tiempo y el carácter estratégico de las decisiones que se han de tomar, resulta fundamental que la industria esté representada en los niveles más altos, es decir, los CEO de los principales actores de la innovación o, en su defecto, los directores de ingeniería, investigación o estrategia. Por su parte, la OACI debería garantizar que sus políticas o propuestas de reglamentación sean coherentes con las estrategias de los actores industriales.

4. **CONCLUSIÓN PROPUESTA PARA CREAR UNA JUNTA CONSULTIVA SOBRE INNOVACIÓN**

4.1 Como ocurre en otras organizaciones multilaterales, la OACI debería poder celebrar consultas formales a la industria sobre políticas relativas a sus diversas esferas. A la velocidad a la que evoluciona la aviación, no basta con que la Asamblea se reúna cada tres años. La labor de los expertos de los grupos de trabajo y comités es, sobre todo, una labor técnica. Por lo tanto, se deben instituir procesos de consulta en los niveles más altos.

4.2 Ya sea a nivel del Consejo o la Secretaría General, debería existir un órgano compuesto por los principales representantes de la industria aeronáutica al que consultar periódicamente sobre las políticas que se han de seguir y la evolución de las estrategias de innovación en el sentido más amplio (incluidos tecnología, operaciones e instrucción). Para implementar un sistema de ese tipo, la OACI podría inspirarse en ciertas iniciativas, como los grupos de consulta establecidos en ciertas ocasiones (para enfrentar el desafío de las cenizas volcánicas, por ejemplo), asegurando que haya representación en un nivel suficientemente alto.

5. **PRINCIPIOS CLAVE PARA ARREGLOS DE GOBERNANZA**

5.1 La Asamblea debería adoptar la resolución sobre la creación de una Junta consultiva sobre innovación (ICB) que funcione de acuerdo con los siguientes principios:

- a) Presidencia: la ICB estaría presidida por la industria aeronáutica;
 - b) Miembros: tendría menos de 20 miembros y un presidente. El Presidente del Consejo representaría a la OACI. También se invitaría al presidente de la Comisión de Aeronavegación, a la Secretaría General y a los directores de Navegación Aérea y Transporte Aéreo;
 - c) Reuniones: no se reuniría de forma permanente sino solo periódica (por ejemplo, dos veces al año) en sedes de la OACI y, posiblemente, en circunstancias excepcionales. Entre las reuniones de la ICB, se podría designar un grupo de sherpas que sería responsable de organizar el seguimiento de las reuniones y la preparación de los programas;
 - d) Costos: la secretaría de la Junta podría ser organizada de manera conjunta entre la industria y la OACI, de manera que la OACI no incurra en costos marginales; y
 - e) Resultados: las reuniones de la ICB elaborarían informes y formularían recomendaciones que se presentarían ante el Consejo de la OACI.
-

APÉNDICE

RESOLUCIÓN RECOMENDADA PARA SU ADOPCIÓN POR LA ASAMBLEA

A40-xx: Propuesta para crear una Junta Consultiva sobre Innovación

Considerando que el sector de la aviación está experimentando cambios cada vez más rápidos en materia de tecnología, amenazas y expectativas públicas,

Considerando que a los Estados y la Organización les resulta cada vez más difícil mantenerse a la par de estos adelantos,

Considerando que una asociación más estrecha con la industria aeronáutica, no solo a nivel de expertos sino también a nivel de la gestión ejecutiva, podría permitirles reaccionar con más rapidez,

La Asamblea:

Crea una Junta consultiva sobre innovación (ICB) de alto nivel presidida por la industria aeronáutica.

— FIN —