

## DOCUMENTO SUGERIDO PARA EL MINISTRO.

Que agradable es ver reunidos en esta ciudad de Bogotá a representantes de la aviación que abarcan los cielos de todo el continente americano, desde tierra del fuego hasta el océano Ártico, al norte, en un escenario natural de trabajo en pro del desarrollo de la seguridad operacional o seguridad aérea. Estamos dando un claro mensaje de compromiso al mundo entero, desde un continente para el que la aviación tiene un gran significado, acompañado de la voluntad política de todos sus actores, para hacer de la actividad un medio de transporte seguro.

Y que bueno poder tener esta oportunidad para contarles cómo el Gobierno de Colombia, desde el Ministerio de Transporte, ha colocado un conjunto de circunstancias a la Autoridad de Aviación Civil de Colombia, las cuales pretendo exponer ante este selecto auditorio internacional.

La primera de ellas tiene que ver con **la Seguridad aérea**, la cual está por encima de cualquier consideración y por ello la Aerocivil, debe contribuir para que el sector alcance los estándares aceptados, pero con la responsabilidad de no permitir ninguna desviación. En ello no hay excepción.

Debemos también **honrar al elemento humano de la aviación**. Este es un patrimonio hemisférico, y encontrar los ambientes multiculturales que la aviación genera para permitir construir arraigo por el continente americano. Y aquí es fundamental profundizar, nacional e internacionalmente, desde las escuelas y universidades hasta el desarrollo profesional del personal aeronáutico, en el campo del saber, hacia el fortalecimiento del sector y engrandece el continente.

El tercer elemento tiene que ver con **la Integración**. Hoy, globalmente hablando, con las economías de Asia y de la india en desarrollo, la Autoridad aeronáutica no puede ser ajena a esta realidad por lo que de forma prudente debe ir generando espacios de integración dentro de las subregiones, las regiones, el continente y con ello el mundo.

Una cuarta consideración es **“No acabaras con la aviación comunitaria”**. No se puede perder el enfoque social de la aviación, el nivel de desarrollo de nuestros estados necesita de esta aviación.

Reconozco su valor, por ello la autoridad aeronáutica de Colombia, con el apoyo del Ministerio de Transporte, continuará desarrollando y manteniendo los aeropuertos comunitarios, encontrando alternativas para su sostenimiento y dotándolos de la infraestructura necesaria para ofrecer un adecuado servicio, permitiendo igualmente la interconexión entre los grandes centros urbanos con las comunidades más alejadas.

**Te fortalecerás como autoridad,** es un quinto aspecto de la aviación. Y esto implica dar un paso al lado en el sector de los aeropuertos y permitir que los operadores privados asuman la responsabilidad de desarrollarlos y realizar las inversiones que se requieran para construir la infraestructura necesaria para afrontar el crecimiento de la aviación.

Así mismo es pertinente **Generar ambientes de competencia en favor del usurario del transporte aéreo.** Pero vigilando aquello que se promete, y creando mecanismos para contribuir en la eficiencia del servicio. Aquí hay que tener sensatez, juicio y prudencia para afrontar los retos de una economía global en la que los precios de los combustibles están contribuyendo a desestabilizarla, coadyuvados por la volatilidad de los mercados y la especulación. Por ello me agrada ver aquí a los fabricantes mas importantes de aeronaves, ustedes tienen la responsabilidad de proveer a la aviación de alternativas urgentes para afrontar esta circunstancia.

**Promover la facilitación,** es nuestra séptima consideración, que se logrará mediante el comité nacional, sin perjuicio del nivel de seguridad aeroportuaria o de la aviación que Colombia se ha caracterizado por sostener, este estándar no se transa ya que apoya la seguridad democrática como un principio superior.

Enfrentamos hoy el **problema de capacidad de los cielos.** Este fenómeno nos concierne a todos en el hemisferio. Lo que antes quizás era un problema de algunos estados hoy es hemisférico. La autoridad aeronáutica de Colombia, debe acompañar los procesos internacionales para resolver el futuro de una capacidad hoy comprometida y ojala que el nuevo escenario, en lo posible, este basado en la capacidad de la aeronave y no en la infraestructura en tierra.

De otra parte la Aerocivil debe adaptar aquello que la Organización de Aviación Civil Internacional promueva metódicamente y con el espacio, para que la aviación cumpla con este nuevo estándar, y aun cuando es así, es importante que la OACI tenga en cuenta las realidades de nuestros estados cuando promueva la implantación de ellos en el caribe y Suramérica.

La última consideración se refiere a que la Aerocivil debe ser santa, salvaguardando el respeto que una nación debe sentir por esta institución y cada vez que un colombiano o un visitante observe los cielos tiene que sentir ese orgullo.

Los principios de política que he esbozado ante ustedes no se apartan de la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional, y allí es en donde radica su valor como instrumento de planificación y de control de ejecución e implantación. Todos los representantes de la aviación nos hemos congregado, alrededor de este seminario taller internacional, para estudiar sus caminos, valorarlos a la luz de la realidad hemisférica y proponer el canal para su implantación. Si logramos recorrer estos planteamientos, bajo el principio de la cooperación y la asistencia, los habitantes del hemisferio occidental recibirán una noticia de garantía en el futuro de la aviación, por lo cual les agradezco su presencia, la de los organismos internacionales que han rodeado este seminario taller y esperaré con complacencia los resultados al final de la jornada, que será el principio de algo grande para nuestros estados y para la aviación.

Muchas gracias.

## **PALABRAS DE APERTURA SEMINARIO DE HOJA DE RUTA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

Señoras y Señores:

Hoy, nos convoca la Seguridad Operacional de la Aviación; el hemisferio occidental completo, en una demostración conjunta alrededor de la seguridad aérea, está dando cumplimiento a la decisión que la Organización de la Aviación Civil Internacional – OACI, en compañía de la Industria, adoptó en torno de la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional. Y este ejemplo de voluntad, de decisión política, de compromiso, dejará, sin duda, una huella en la historia de la aviación del continente.

Voluntad y compromiso que igualmente se convierte en un claro mensaje a los usuarios del transporte aéreo, a nuestras sociedades, a los trabajadores, quienes día a día lo dan todo por la aviación. Estamos dando un paso mas hacia la construcción de una cultura hemisférica, en relación con la seguridad operacional de la aviación. El trabajo que nos espera durante esta semana será el principio de un camino seguro en la reducción de los índices de accidentalidad en América y una estrategia segura para reducir los riesgos operacionales.

La Hoja de Ruta se convierte entonces en una guía estratégica, que no se aparta de lo que el sistema de aviación de un Estado busca, esto es, desarrollo económico y crecimiento, conservando los niveles de seguridad operacional y convirtiendo la actividad en un principio fundamental de la aviación.

Voy a referirme a la evolución de las condiciones de Seguridad Operacional en Colombia. Durante los últimos tres años se ha experimentado un crecimiento sin precedentes, del tráfico aéreo; el renacer de una industria prácticamente extinguida. El Aeropuerto El Dorado es un ejemplo, en el que de 16.000 operaciones mensuales, en el año 2005, hemos pasado hoy a 21.000.

La entrada de nuevos transportadores aéreos, la consolidación de las aerolíneas tradicionales, el desarrollo de la actividad de los operadores de Helicópteros y de aviación de negocios, nos han planteado el reto de evitar que la tasa de accidentes aumente; y en ello hemos tenido éxito.

Ahora bien, con el desarrollo de la política de entregar en concesión los aeropuertos, se ha dinamizado la actividad aeroportuaria, se ha generado un empleo especializado en los nuevos operadores y al final del proceso la red aeroportuaria nacional estará en manos de privados por lo que su presencia en este escenario nos indica que han asumido su papel con la debida responsabilidad alrededor de la seguridad operacional.

El sistema de navegación aérea, como consecuencia de este nivel de desarrollo, ha presentado problemas de capacidad, lo que nos han planteado retos asociados al uso de las nuevas tecnologías sustentadas en la capacidad de las aeronaves, y por eso la Aerocivil ha vislumbrado, en la Navegación Basada en Performance o PBN, una alternativa para el manejo del problema de demanda de servicios, respaldada por una clara estandarización de los controladores de tránsito aéreo.

En este sentido la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional se convierte en un instrumento en el que se han encontrado respuestas para establecer un programa de seguridad operacional del Estado y con ello, el Estado inició la búsqueda de la aplicación consecuente de las normas internacionales, con la renovación de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y al mismo tiempo incremento la capacidad de vigilancia, contratando nuevos inspectores y desarrollando una nueva normatividad en el área de investigación de incidentes y accidentes, caminos éstos que están establecidos en la Hoja de Ruta.

No fue fácil emprender este proceso de mejoramiento continuo fundamentado en los resultados de la auditoria universal de la Seguridad Operacional USOAP, que ayudo a orientar las acciones a emprender, pero en esa senda nos mantenemos.

Por otro lado, hemos considerado los sistemas de gestión de la seguridad operacional o SMS, como alternativa para la industria y alcanzar su establecimiento es uno de los objetivos estratégicos de nuestra organización, de la mano claro, de la OACI, la FAA, y Transport Canada, con quienes hemos explorado este camino. Y no solo por el hecho que figure en los anexos, sino por que realmente puede producir el cambio necesario en la cultura de la seguridad. Allí existe un pilar fundamental y hace referencia a la Notificación eficaz de errores e incidentes, tema que abordaremos en desarrollo de este importante evento académico.

Debemos entre todos encontrar las formulas para que el hemisferio supere este escollo y del trabajo adelantado por todos ustedes, durante esta semana, saldrán valiosos aportes que permitirán construir modelos comunes en cada estado o del lado del operador, que en un ambiente de seguridad operacional (SMS) esta obligado a desarrollar una cultura justa.

Como asamblea continental discutiremos y propondremos alternativas viables, para que el Caribe y Suramérica asuman el reto de coordinar los programas regionales. El hemisferio pierde con esfuerzos dispersos; pero como cada uno de los actores del sistema tiene ideas o desarrolla programas para contribuir alrededor de la seguridad operacional, la Hoja de Ruta nos plantea esta reflexión: “Si unimos esfuerzos, cambiaremos dramáticamente los índices de accidentalidad”.

Ahora bien, señoras y señores participantes, estamos convencidos que como lo proclama la Hoja de ruta de la seguridad operacional, en el mundo moderno, no avanzaremos si no se trabaja en cooperación con la Industria, considerándola como un todo; desde el pequeño taller, la empresa de fumigación, los pilotos, las aerolíneas, los aeropuertos, los prestadores de servicios de navegación aérea, los fabricantes, las escuelas y universidades. Todos hemos emprendido algunas aventuras en Colombia basados en esta cooperación, con buenos resultados y por ello nos regocijamos al ver cómo hoy nos encontramos dispuestos a trabajar juntos y solidariamente. Ello demuestra el grado de madurez y compromiso alcanzados alrededor de la seguridad operacional y en beneficio de todos.

El tema que trataremos sobre el uso eficaz de la tecnología, para acrecentar la seguridad operacional tiene el mayor interés, y la manera como avancemos armónicamente y mantenemos el equilibrio entre los chicos y los grandes; así mismo la destinación de recursos y el desarrollo del conocimiento, como la forma de implementarlo en cada sistema de aviación en los diferentes Estados, junto con las conclusiones a las que lleguemos, nos permitirán establecer unas bases sólidas para que OACI y el ISSG puedan retroalimentar sus estrategias.

Este es el comienzo. Esperamos que exista un mandato claro de quienes hoy nos reunimos alrededor del tema de la seguridad operacional, para que la OACI continúe este proceso, y que avance en los otros caminos de la hoja de ruta en el hemisferio, a fin de que la Industria contribuya en el propósito firme de reducir la accidentalidad y fatalidad.

Finalmente y atendiendo la responsabilidad, frente a nuestros usuarios y conciudadanos, tenemos una alternativa: hacer de la Hoja de ruta de la seguridad operacional, la guía del hemisferio e incorporarla como parte fundamental de los programas de seguridad operacional del Estado, insertándola además en cada iniciativa regional. Así las cosas, sus efectos positivos se verán al final del proceso. Esta es mi invitación.

Deseo finalmente agradecerles por su presencia en Bogotá, si bien la tarea que nos espera representa todo un reto, se que nuestra capital los rodeara y acogerá gracias a la calidez de nuestros compatriotas, de su carisma, y respeto por los visitantes, permitiendo estrechar los lazos de amistad y cooperación entre todos.

Bienvenidos y Muchas gracias.