



**Discurso del Secretario General de la OACI
Sr. Raymond Benjamin**

ante la

Duodécima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (DAAC/12)

(Lima, Perú, 3 – 6 de octubre de 2011)

Tengo el placer de dirigirme hoy a los representantes de las Autoridades de aviación civil de la Región Sudamérica.

Como parte de mis breves comentarios, quisiera compartir algunas reflexiones sobre cómo estamos avanzando con la nueva manera de proceder en la OACI.

Cuando asumí mis funciones de Secretario General en agosto de 2009, me fijé la meta de hacer que la Organización respondiera mejor a sus necesidades y a las de sus colegas de las Autoridades de aviación civil de todo el mundo, la industria del transporte aéreo, los pasajeros y los expedidores.

Empecé por reestructurar la Organización, con el acuerdo del Consejo, a partir de tres Objetivos estratégicos en lugar de seis: seguridad operacional, seguridad de la aviación y protección del medio ambiente, junto con el desarrollo sostenible del transporte aéreo. Esto nos permitió concentrarnos más en producir resultados que coincidieran con sus expectativas y las de la comunidad aeronáutica en su conjunto.

También introduje políticas y prácticas más flexibles, por ejemplo, un presupuesto más sólido basado en resultados, un plan de actividades renovable y un enfoque de gestión basada en la evaluación de riesgos, todo para conseguir un máximo rendimiento de la inversión en recursos humanos y monetarios.

Al mismo tiempo, promovimos un esfuerzo concertado para crear vínculos más estrechos con nuestros socios de la industria, no sólo con las líneas aéreas, los aeropuertos y los pilotos, sino también con los controladores de tránsito aéreo y todas las asociaciones de profesionales.

La estrategia está dando sus frutos. Creo que ahora la OACI es más eficiente, más productiva y está más en contacto con los problemas e inquietudes de la gente y las organizaciones que operan el sistema mundial de transporte aéreo.

En el área de la seguridad operacional, por ejemplo, proporcionamos datos de seguridad operacional que obligan a los encargados de tomar las decisiones a actuar en respuesta a los riesgos detectados antes de que éstos se traduzcan en accidentes. Estamos dando los últimos toques al Sistema mundial de intercambio de información sobre seguridad operacional que permitirá a la OACI, a los encargados de la reglamentación y a la industria compartir, de manera sistemática, información de naturaleza crítica para la seguridad operacional. Establecimos un nuevo fondo voluntario para la seguridad operacional, con la finalidad de ayudar a los Estados a actuar con rapidez para hacer frente a problemas de seguridad operacional urgentes e inesperados. Para finales del año, publicaremos la versión actualizada del Plan global para la seguridad operacional de la aviación y el primer Informe

mundial sobre seguridad operacional con la finalidad de proporcionar a ustedes asistencia adicional en mejorar dicha seguridad.

En cuanto a la seguridad de la aviación, establecí una Subdirección dedicada a coordinar mejor los programas y a distribuir los recursos de manera más eficiente. Nuestra nueva estrategia de seguridad de la aviación se enfoca completamente hacia la asistencia: deseo canalizar las actividades y la atención de la OACI principalmente hacia los Estados miembros que necesitan más la ayuda para establecer sistemas de vigilancia y regímenes de seguridad de la aviación sostenibles. Tenemos nuevas normas para la carga aérea, que incluyen el requisito de que los Estados creen un proceso de seguridad de la cadena de suministro. Respecto a los pasajeros, estamos trabajando con los socios de la industria en elaborar un plan relativo al puesto de control del futuro y en mejorar los procesos de inspección.

Respecto al medio ambiente, también creé una Subdirección con la finalidad de ofrecer lo necesario para apoyar nuestra labor de expansión en el campo de la aviación internacional y el cambio climático, así como en la esfera del ruido y la calidad del aire local.

Existen muchos ejemplos más de las áreas en las que estamos avanzando sustancialmente, que son sólo la punta del iceberg en comparación con lo que nos queda por hacer.

Retomando el tema de la seguridad operacional, necesitamos asegurarnos de que la transición del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional hacia el enfoque de observación continua sea eficiente. Con la intención de lograr una mayor transparencia, deberíamos contar con un acuerdo mundial sobre un mecanismo de información de la OACI, en materia de seguridad operacional, destinado al público. Debemos resolver el problema de la posible escasez de profesionales cualificados en aeronáutica. Además, pienso que deberíamos establecer en la OACI una política y un sistema de gestión de crisis que nos permita reaccionar de modo más rápido y eficiente ante todas las situaciones de emergencia, desde erupciones volcánicas hasta pandemias.

Respecto de la seguridad de la aviación, estamos considerando una nueva estrategia de seguridad de documentos de viaje; implantar la siguiente fase del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación aumentando la transparencia de los resultados de las auditorías; ofrecer a los Estados todavía más asistencia para que cumplan las disposiciones de los Anexos 17 y 9; y elaborar material didáctico para encarar las amenazas y los riesgos nuevos y en evolución que enfrenta la seguridad de la aviación.

Toda nuestra acción ambiental se dirigirá principalmente a intensificar nuestra actividad con todos los elementos de la comunidad mundial, para lograr un enfoque más ecológico y apoyar la labor en curso tendente a mejorar la calidad del aire local y reducir el ruido.

Y no olvidemos el desarrollo sostenible del transporte aéreo. Será provechoso para todos que los Estados adopten las políticas de la OACI sobre derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea, basándose para ese fin en los principios fundamentales de no discriminación, relación de los derechos con los costos, transparencia y consulta con los usuarios.

Tienen ustedes mucha razón si piensan que todo esto es audaz, ambicioso y exigente. También es muy factible si todos nosotros –Estados, industria y otros socios competentes– trabajamos juntos para alcanzar nuestra meta.

En los últimos meses, hemos demostrado, sin duda, que podemos unirnos y hacer que las cosas se realicen.

En junio, reunimos a todos los socios de la industria para analizar la primera causa de las muertes que se producen en la aviación: los accidentes relacionados con las pistas. Con esos mismos socios, comenzamos a impartir una serie de seminarios prácticos regionales para difundir los resultados prácticos del Simposio mundial sobre la seguridad operacional en la pista, que se celebró en junio pasado.

Para tratar el problema de la fatiga de los pilotos, que se asocia cada vez más a los accidentes de aeronave, unimos nuestras fuerzas con las de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea, con el objeto de producir textos de orientación sobre sistemas de gestión de riesgos asociados a la fatiga para uso de los explotadores, de conformidad con textos de orientación similares que todos ustedes han recibido.

Tal vez el mejor ejemplo y el que se relaciona más con el orden del día de la presente reunión es el Simposio mundial sobre la industria de la navegación aérea (GANIS) que recientemente se celebró en la OACI hace dos semanas.

La finalidad del Simposio GANIS fue proporcionar una plataforma para que los socios mundiales y regionales de la industria intercambiaran información sobre los últimos acontecimientos y determinaran en qué coinciden o difieren sus respectivos sistemas de navegación aérea, con el fin de garantizar el interfuncionamiento y facilitar la armonización de los mismos. Se presentó ante el GANIS un plan relativo al futuro desarrollo de un sistema de aviación con interfuncionamiento mundial, basado en la nueva metodología de “mejoras por bloques del sistema de aviación”, o metodología ASBU.

Tradicionalmente, esto lo habríamos analizado con los Estados y después habríamos informado a las otras partes interesadas. En este caso, adoptamos un enfoque unificado en el que participan todos los interesados.

Invitamos a expertos de todos los Estados que contaban con planes maduros sobre los futuros sistemas, como los Estados Unidos y Europa, así como a las principales partes interesadas del sector de la aviación internacional y a representantes de la industria. Les pedimos que nos comunicaran cuáles eran sus planes, actividades e inversiones a la fecha.

Durante la reunión, también impartimos un seminario práctico donde otros Estados proporcionaron sus planes. Australia, el Brasil, el Canadá, China, la Federación de Rusia, la India y el Japón compartieron sus puntos de vista respecto del futuro. Europa y los Estados Unidos informaron acerca de sus iniciativas respectivas.

Durante el Simposio GANIS, donde se respaldó la metodología ASBU, se presentó un sinnúmero de ponencias pertinentes y fascinantes, y también se hicieron comentarios de importancia acerca del punto en el que nos encontramos en el presente y respecto de los ajustes que necesitamos hacer. Todo esto se examinará para la próxima revisión del Plan mundial de navegación aérea de la OACI, que se presentará a todos los Estados miembros cuando se reúnan para celebrar, el próximo año, la Duodécima Conferencia de navegación aérea. El propósito de esta Conferencia es definir el horizonte de planificación para los próximos 10 años.

Ahora bien, todos sabemos que la dificultad no siempre radica en la tecnología. Existen muchas cuestiones de carácter político y económico que pueden poner en peligro la propuesta. Es por eso que establecí un Equipo para enfrentar desafíos. Éste es un grupo integrado por funcionarios superiores y los máximos responsables de tomar decisiones, que es capaz de transformar en realidad la concepción

de un sistema de aviación con interfuncionamiento mundial. Ya nos hemos reunido dos veces y los resultados son positivos en cuanto a apoyar el enfoque y el liderazgo de la OACI en el proceso.

Por lo tanto, no cabe duda de que estamos en la senda correcta.

El elemento definitivo de esta empresa mundial es la contribución de las regiones. Deseo aprovechar la oportunidad de mi presencia aquí para felicitarlos personalmente por las múltiples medidas y decisiones que han tomado y que contribuirán a mejorar los servicios de navegación aérea.

Por ejemplo, en su reunión de esta semana se examinará y aprobará el plan de navegación aérea SAM basado en la performance, que producirá mejoras importantes en términos de seguridad operacional, eficiencia y protección del medio ambiente.

Otro paso importante para lograr una utilización más eficiente del espacio aéreo es la implantación, a finales de este mes, de la PBN RNAV5. También existe la iniciativa de su región de armonizar los reglamentos y procedimientos asociados al sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional.

Por último, también es importante mencionar las excelentes relaciones de trabajo que ustedes mantienen con la CLAC y la Oficina regional SAM de la OACI.

Respecto a este último punto, agradezco mucho su apoyo y les garantizo que seguiremos mejorando los servicios que les prestamos a través de la Oficina regional. Es mi deseo que consideren como socios suyos a nuestro Director regional, Franklin Hoyer, y a su personal.

Para tal fin, estoy mejorando considerablemente las comunicaciones, la coordinación y el intercambio de información entre la Sede y nuestras Oficinas regionales, incluida la Oficina de Lima, para hacerles sentir que una OACI unida está con ustedes.

He concedido a los Directores regionales una mayor autonomía con más responsabilidades y recursos. Ahora están en mejores condiciones de interactuar con ustedes para tratar todos los asuntos en los que podamos trabajar juntos para mejorar la eficiencia del transporte aéreo.

En relación con la cuestión de la Dirección de cooperación técnica de la OACI, he tomado medidas para mejorar la calidad de los servicios, los controles operacionales y financieros y las metodologías de trabajo de esa Dirección. Para dar un mejor apoyo a los países menos adelantados que necesiten la asistencia de la OACI, he establecido un Grupo de trabajo de la Secretaría para desarrollar nuevos procedimientos de coordinación entre la Dirección de cooperación técnica y las Oficinas regionales.

Todo lo que he descrito hoy aquí son acciones y decisiones destinadas a trabajar con ustedes y con todos los interesados de la aviación, de manera transparente y armonizada, para cumplir nuestra misión colectiva: el crecimiento seguro, ordenado y sostenible de una industria que es fundamental para el bienestar económico de nuestra sociedad mundial.

Deseo agradecerles su invitación de reunirme con ustedes hoy aquí, así como la atención que han tenido la amabilidad de prestar a mi discurso.

— — — — —