

**Discurso del Presidente del Consejo de
la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Dr. Assad Kotaite,
en la sesión de apertura de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo**

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

Es verdaderamente un privilegio especial y un placer darles la bienvenida en nombre del Consejo y del Secretario General de la OACI a esta Conferencia mundial de transporte aéreo, la quinta de una serie de conferencias convocadas por la OACI. Han transcurrido poco más de 8 años desde la última vez que nos reunimos en noviembre-diciembre de 1994 para tratar el futuro de la reglamentación del transporte aéreo internacional en el marco de las nuevas tendencias de mundialización, liberalización y privatización. La Conferencia de 1994 nos hizo tomar conciencia de la inminencia de tratar las cuestiones de liberalización y modificaciones en la reglamentación. La presente Conferencia que se está llevando a cabo en un momento sombrío y en una época turbulenta para la industria, debe basarse en ese logro y proporcionar a los Estados los instrumentos de reglamentación y la confianza para adelantar las medidas destinadas a lograr una reforma de la reglamentación.

La liberalización con la que estamos tratando es un proceso irreversible aunque gradual. En este hecho se ha fundamentado el objetivo de esta Conferencia que es “elaborar un marco para la liberalización progresiva del transporte aéreo internacional, con salvaguardias para garantizar la competencia equitativa, la seguridad y la protección, e incluyendo medidas para garantizar la participación efectiva y sostenida de los países en desarrollo”. Se trata de un objetivo que aspira a lograr un equilibrio en el proceso de reforma y en sus manos está alcanzar ese equilibrio.

Es oportuno que en este centenario del primer vuelo propulsado, controlado y sostenido, se nos encargue facilitar los instrumentos de reglamentación prácticos que permitan a la industria del transporte aéreo comercial, una industria que ha contribuido notablemente a la sociedad moderna, ajustarse a la realidad de un mercado globalizado en el siglo XXI. Al asumir nuestra labor, no podemos estar más conscientes de que nuestra industria está atravesando por un período de turbulencia. Los cálculos preliminares de la OACI indican que el tráfico en 2002 continúa en un 2 a 3% por debajo de los niveles alcanzados en 2000. Desde un punto de vista financiero, muchas líneas aéreas en algunas regiones han continuado acumulando pérdidas impresionantes, en tanto que otras han mostrado signos de recuperación y, algunas han registrado hasta el momento beneficios considerables. El actual conflicto armado en Iraq inevitablemente deteriorará la situación financiera. Aún así, necesitamos tomar medidas teniendo en cuenta el largo plazo, tal como lo hicimos en el pasado. Cabe recordar que el marco de reglamentación de la era moderna del transporte aéreo comercial se estableció durante una época de conflicto, la Segunda Guerra Mundial. El marco de reglamentación actual, dimanante de los principios de nuestra constitución, el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, no es rígido, es un marco susceptible de adaptación y evolución.

Es igualmente oportuno que en el tema de la Conferencia “Retos y oportunidades de la liberalización” al igual que en el objetivo de la Conferencia, se reconozca la necesidad de un equilibrio. Necesitamos balancear nuestras expectativas, las realidades del mercado mundial y las diversas perspectivas que existen en materia de reglamentación.

En este entorno económico y comercial mundializado, las autoridades normativas del transporte aéreo deberían estar dispuestas a desafiar todo pensamiento preconcebido u obsoleto que nos impida responder a las necesidades del desarrollo nacional y regional de una industria dinámica y responsable que responda a las demandas y expectativas de los usuarios. No se trata de abogar por una reforma de la reglamentación por el cambio en sí, sino de una reforma de la reglamentación que permita mejorar y hacer más eficiente el transporte aéreo internacional y su contribución en nuestras vidas. No obstante, la reforma ha de implantarse de manera segura, económica y ordenada, respetando nuestros principios rectores estipulados en el Convenio.

La liberalización, como un proceso y una metodología, más que como un objetivo debe ser juzgada por sus resultados y sus beneficios y no por sus fundamentos teóricos. Las oportunidades de

liberalización deben enmarcarse en el contexto de sus desafíos. Es primordial que la liberalización no resulte en la omisión de ningún Estado que desee participar en el transporte aéreo internacional. Esa participación es otro de los principios estipulados en el Convenio. Ciertamente, corresponde a cada Estado determinar la naturaleza de su participación teniendo en cuenta las realidades y oportunidades. Por consiguiente, esta Conferencia debe abordar las inquietudes de muchos Estados con respecto a la sostenibilidad y viabilidad de su participación en el proceso de liberalización.

Al mismo tiempo, debemos reconocer que existe un deseo generalizado y comprensible de acelerar el ritmo de la reforma normativa, especialmente en cuestiones tales como el acceso a los mercados y la propiedad y control de los transportistas aéreos. Es evidente, que el sector del transporte aéreo está rezagado con respecto a otros en cuanto a la adopción de un proceso de reforma y debemos estar conscientes de este hecho. El desafío que enfrentan ustedes esta semana es reconciliar las inquietudes de algunos con las esperanzas de otros. Por consiguiente, mi apelación a ustedes es sencilla, no obstruyan la necesidad de una reforma pero tampoco permitan que la reforma amenace, a largo plazo, la viabilidad, la interdependencia y el carácter multilateral de nuestro sector. El otro desafío que enfrentarán en la labor que se les ha encomendado es velar por que la seguridad y protección no sean postergadas en aras de las oportunidades económicas. En la liberalización del transporte aéreo y la integración de un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo, la sinergia entre los aspectos económicos y de navegación aérea siguen cimentándose en la seguridad operacional y la protección de la aviación civil. No puede haber crecimiento en el transporte aéreo sin seguridad y protección, ni puede existir una aviación civil viable sin políticas económicas sólidas. Por consiguiente, para fomentar la confianza necesaria en el proceso de liberalización, los resultados a los que lleguen deberían incorporar salvaguardias para un entorno liberalizado y tener en cuenta la necesidad suprema de velar por la seguridad y protección. Así pues, su tarea supone un pensamiento creativo, un propósito claro y un verdadero consenso y perspectiva mundial al analizar las cuestiones normativas que nos atañen a todos e influirán en el futuro del transporte aéreo internacional.

Por último, no debemos perder de vista el hecho de que la aviación civil es una empresa humana, y como tal, utiliza equipos fabricados por el hombre y tecnología destinada al uso de los seres humanos con el fin de movilizar personas y mercancías de manera segura de un punto a otro en todo el mundo. Es así que el elemento humano y su contribución debe tenerse en cuenta en sus deliberaciones.

Tengo la convicción personal que la industria del transporte aéreo es dinámica y progresista y a pesar de nuestra situación actual, deberíamos enfrentar el futuro con valor, esperanza y optimismo. Su labor esta semana debería ofrecer a la industria el marco normativo que necesita para hacer frente al futuro en ese mismo espíritu.

Les deseo todo éxito en su tarea y confío en que obtendrán resultados positivos. El Consejo espera con interés informarse acerca de los resultados en su próximo período de sesiones, en la primavera, a fin de seguir avanzando como comunidad aeronáutica en esta nueva era de desafíos y oportunidades.

Ahora, es para mí un honor declarar inaugurada la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo. La Sra. Anne McGinley, Representante de Irlanda en el Consejo y presidenta del Comité de Transporte aéreo, les ofrecerá explicaciones más detalladas con respecto al orden del día de esta Conferencia.