



**Presentación del
Secretario General de la
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
Sr. Juan Carlos Salazar
a la Decimoctava Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/18)**

São Paulo (Brasil), 24 al 26 de febrero de 2025

1. Estoy encantado de dirigirme a ustedes hoy.
2. Permítanme comenzar expresando mi sincera gratitud a la Agência Nacional de Aviação Civil del Brasil por la excepcional hospitalidad con que han acogido esta importante reunión. Las excelentes instalaciones y la cálida bienvenida que nos han brindado crean un marco ideal para los productivos debates que nos esperan.
3. Nos reunimos tras la reciente aprobación del Plan Estratégico de la OACI para 2026-2050 por el Consejo de la OACI. Con este plan, se marca el camino hacia un transporte aéreo sumamente accesible, sostenible y seguro en todo el mundo. Nos servirá de guía, ya que las previsiones del sector indican que el tránsito casi se triplicará en los próximos 25 años.
4. Como directoras y directores generales de Aviación Civil, la OACI será su aliado en esta misión compartida.
5. Este Plan Estratégico también ha servido de base a nuestro nuevo Plan de Actividades y a la estrategia integral de financiación que estamos elaborando para el plan. Mientras nos enfrentamos a limitaciones de recursos y al aumento de nuestras responsabilidades, seguimos adelante con:
 - a. un objetivo de transformación para modernizar la OACI;
 - b. áreas de interés prioritario claras;
 - c. y planes mundiales actualizados y mejores presupuestos; y

Este marco a largo plazo configurará el futuro de la aviación civil internacional.

6. Desde que en su período de sesiones de 2007 la Asamblea de la OACI decidiera prorrogar el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, el papel de la OACI en materia de vigilancia y apoyo a la implementación se ha ampliado considerablemente. Esto ha supuesto que, si bien el tránsito aéreo se ha duplicado desde entonces, simultáneamente hemos logrado mejoras en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación. Mientras tanto, cada año trajo cientos de disposiciones nuevas de la OACI, lo que hace que su papel como directoras y directores generales sea cada vez más complejo.
7. El Consejo ha reconocido los desafíos y oportunidades inherentes a ello.
8. Por ello, nuestro nuevo Plan Estratégico integra orientaciones recientes y reconoce el crecimiento de la aviación como base del futuro de la OACI. Adopta el enfoque de "Una sola OACI" con objetivos claros, haciendo hincapié en el apoyo a la implementación y en nuestros valores fundamentales de integridad, imparcialidad e inclusión.
9. Es importante destacar que este plan se dirige tanto a especialistas en aviación como al público en general, con objetivos orientados a los resultados hasta 2050.
10. El ritmo de crecimiento de la aviación es notable. Tuvieron que pasar cuarenta años desde la creación de la OACI hasta llegar a nuestros primeros 1 000 millones de personas pasajeras anuales en 1985. Alcanzamos los 2 000 millones tras diecinueve años, en 2004. En 2019, solo quince años después, prestábamos servicio a 4 600 millones de pasajeras y pasajeros. Ahora miramos hacia 2050, cuando esperamos prestar servicio a 12 400 millones de personas.
11. Para gestionar este extraordinario crecimiento, nuestro plan aborda ocho áreas críticas. Debemos: mejorar las iniciativas de seguridad operacional y seguridad de la aviación; reducir el impacto medioambiental de la aviación; mejorar las condiciones de viaje tanto del público pasajero como de la carga; mejorar la interoperabilidad económica en los diversos mercados de aviación; proporcionar infraestructuras adecuadas, especialmente en los Estados en desarrollo; digitalizar los servicios de forma eficaz; encontrar y desarrollar el talento. Y debemos crear capacidad en todo el sistema.

12. Nuestra nueva visión recoge estas ambiciones: "Un sistema de aviación civil internacional seguro y sostenible que conecte el mundo en beneficio de todas las naciones y los pueblos."
13. Esta visión se basa en tres objetivos fundamentales. En primer lugar, aspiramos a cero víctimas mortales en la aviación internacional. En segundo lugar, nos comprometemos a lograr cero emisiones netas de carbono para 2050. En tercer lugar, nos aseguraremos de que la aviación forme parte de un sistema de transporte próspero y conectado que no deje a ningún país atrás.
14. Nuestra misión es clara: liderar la aviación civil internacional como motor clave del desarrollo social y económico, garantizando al mismo tiempo la sostenibilidad medioambiental. Lo conseguiremos mejorando la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y el crecimiento sostenible en todo el sistema de aviación.
15. La OACI fomentará los avances en este sentido mediante el desarrollo del derecho aeronáutico internacional, la creación de políticas y normas, la vigilancia y el apoyo a los Estados miembros en su creación de capacidad. El éxito de la aviación mundial se basa en esta relación fundamental: la OACI elabora las normas y los Estados miembros las ponen en práctica.
16. El papel de directora o director general es crucial para hacer realidad nuestra visión mundial en sus respectivas naciones. Junto con las partes interesadas de nuestro sector, esta asociación permite a la aviación impulsar el desarrollo al tiempo que cumplimos nuestras responsabilidades medioambientales.
17. Nuestros objetivos estratégicos en el marco del plan se organizan en dos grupos claros. Los tres primeros objetivos se centran en lo que pretendemos ofrecer al público: los resultados que importan a quienes utilizan nuestro sistema de aviación mundial.
18. Los tres segundos objetivos presentan el modo en que la OACI guiará la armonización internacional para alcanzar estos resultados. Cada objetivo se medirá a través de parámetros específicos, como el índice de accidentes mortales por millón de vuelos en el caso de la seguridad operacional o las emisiones de CO₂ por pasajeros-kilómetros de pago en el caso del impacto medioambiental.

19. Mientras les presento a continuación estos objetivos específicos, piensen en cómo se armonizan con sus prioridades nacionales. Sus comentarios serán esenciales para perfeccionarlos.
20. Permítanme referirme ahora a nuestro primer y más fundamental objetivo estratégico: garantizar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación de todos los vuelos. Estas dos prioridades son inseparables y constituyen la base de todo lo que hacemos en la aviación.
21. Nuestro objetivo es incondicional: debemos proteger al público pasajero y al público en general de todos los riesgos de seguridad operacional y amenazas para la seguridad de la aviación. Esto incluye la salvaguardia contra todo acto de interferencia ilícita o terrorismo. Nos hemos fijado un objetivo final: cero víctimas mortales en accidentes o incidentes de aviación.
22. Este ambicioso objetivo exige asociaciones sólidas. A lo largo de nuestra reunión, quiero escuchar sus opiniones sobre la manera en que la OACI, los Estados miembros y las partes interesadas del sector de la aviación pueden colaborar más eficazmente para cumplir esta misión vital.
23. La aviación se enfrenta a dos grandes desafíos medioambientales. Debemos alcanzar cero emisiones netas de carbono, ya que esto salvaguardará la capacidad del transporte aéreo de satisfacer la creciente demanda mundial.
24. Del mismo modo, el ruido es un problema clave. Muchos aeropuertos se enfrentan a límites operacionales debido a las quejas por ruido, lo que afecta a nuestro uso del espacio aéreo cercano al suelo.
25. Para enfrentarnos a estos desafíos y al mismo tiempo crecer al ritmo del que hablábamos antes, harán falta grandes avances y trabajo en equipo entre quienes participamos en la aviación.
26. Nuestro tercer objetivo estratégico se centra en la movilidad: garantizar que la aviación ofrezca viajes fiables, accesibles y fluidos para todo el público. Permítanme desglosarlo en tres elementos clave.
27. En primer lugar, movilidad fluida significa que el público viajero disfruta de trayectos fluidos y sin estrés a través de aeropuertos, migraciones y aduanas, con el apoyo de procedimientos sensatos y tecnología inteligente.

28. En segundo lugar, la accesibilidad garantiza que todo el mundo pueda utilizar los servicios de transporte aéreo, ya sea desde centros muy concurridos o desde aeropuertos remotos. Tenemos que dar cabida a distintas capacidades operacionales manteniendo al mismo tiempo nuestros altos niveles de calidad. Debemos lograr un transporte aéreo inclusivo y universalmente accesible para las personas con discapacidad y movilidad reducida.
29. En tercer lugar, la fiabilidad significa que se puede contar con que el sistema funcione, incluso en caso de gran demanda o de interrupciones debido a las condiciones meteorológicas, catástrofes naturales u otros problemas. Esto reposa en nuestras normas de seguridad operacional, seguridad de la aviación y gestión del espacio aéreo.
30. En conjunto, estos elementos crean un sistema de aviación mundial verdaderamente inclusivo, al servicio de todas y todos, y en todas partes.
31. Permítanme referirme a un principio básico que guía todas nuestras acciones: asegurarnos de que ningún país se quede atrás. Estamos transformando la forma en que funciona la OACI, adoptando lo que llamamos el enfoque Una sola OACI. Esto significa que nuestras oficinas regionales, la oficina principal y nuestros asociados trabajan como un solo equipo para prestarles apoyo a ustedes.
32. Entendemos que, si bien cada Estado se enfrenta a desafíos singulares, muchos de ustedes comparten preocupaciones comunes. Nuestra función es ayudarles a priorizar y planificar de manera eficaz, tanto si es para crear capacidad como para implementar nuevas normas.
33. Piensen en ello como una ayuda individualizada que aprovecha al máximo las soluciones compartidas. Analizamos sus necesidades específicas y luego aprovechamos nuestra red mundial de conocimientos especializados y asociaciones para ayudarlos a atender esas necesidades.
34. Esta reunión es su oportunidad de interactuar directamente con su oficina regional y con la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación para aprovechar estos recursos de Una sola OACI. Obrando conjuntamente, podemos conseguir que todos los Estados miembros cuenten con el apoyo necesario para aplicar eficazmente las normas de la OACI.
35. Ahora, al iniciar nuestro noveno decenio, el papel de la OACI como organización creada en virtud de un tratado sigue siendo vital. El derecho aeronáutico internacional debe evolucionar junto con la

propia aviación, y atender tanto los retos actuales como los emergentes, haciendo posible al mismo tiempo el crecimiento y el desarrollo.

36. Su función como directoras y directores generales es compleja: tienen que operar dentro de marcos jurídicos nacionales y, a la vez, aplicar normas internacionales. Si bien muchas dependencias de sus gobiernos participan en el cumplimiento de las obligaciones de la OACI, reconocemos que necesitan un mayor apoyo para lograr la participación de esos diversos órganos estatales.
37. Es por eso que nuestro tercer objetivo estratégico se centra específicamente en que nuestro convenio, tratados, leyes y reglamentos sigan siendo sólidos y pertinentes, brindándoles las herramientas que necesitan para hacer frente a todos los desafíos de la aviación civil.
38. Permítanme ampliar lo que acabo de decir poniendo de relieve nuestras prioridades actuales para la ratificación del derecho aeronáutico internacional. En este sentido, tres Estados de esta región — Guyana, el Paraguay y el Uruguay— merecen reconocimiento por su liderazgo en la ratificación de los seis tratados clave que aquí presentamos.
39. En esta región, diez de los trece Estados han ratificado los protocolos de 2016 relativos a los artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago. Sin embargo, necesitamos avanzar más rápido en los tratados que se refieren a amenazas emergentes como los ciberataques o las pasajeras y pasajeros insubordinados, en particular el Convenio y el Protocolo de Beijing de 2010 y el Protocolo de Montreal de 2014.
40. Además, si bien el Convenio de Montreal de 1999 goza de una amplia aceptación, su ratificación universal sigue siendo esencial para que las normas de responsabilidad de los transportistas aéreos sean uniformes para todas las personas que viajan.
41. Como directoras y directores generales, su labor de promoción en el seno de sus respectivos gobiernos es indispensable para fortalecer nuestro marco jurídico mundial por medio de estas ratificaciones.
42. Por último, nuestro sexto objetivo estratégico capta realmente el porqué de nuestras acciones. En esencia, la aviación trata de brindar prosperidad y bienestar a todas las naciones y comunidades a las que servimos.

43. Estamos trabajando para crear formas claras de medir el impacto de la aviación en el crecimiento económico y el desarrollo social de cada Estado miembro. Pero también entendemos que no se trata de una fórmula única para todo el mundo.
44. La palabra clave aquí es "equilibrio". Cada Estado miembro debe perseguir estos objetivos al ritmo que se ajuste a sus recursos y capacidades. Algunos de ustedes están listos para implementar sistemas avanzados, mientras que otros están en la fase de construcción de una infraestructura básica. El progreso en ambos caminos es de vital importancia.
45. A este respecto, permítanme ahora que esboce los cuatro elementos habilitadores de alta prioridad que respaldan nuestros objetivos estratégicos.
46. En primer lugar, debemos continuar con la mejora organizativa de la OACI. El objetivo de transformación ya ha impulsado un cambio positivo en los últimos dos años, y este impulso debe continuar en el próximo trienio y también posteriormente.
47. En segundo lugar, la innovación sigue siendo fundamental. Nuestra Estrategia de Innovación, encomendada en el 41º período de sesiones de la Asamblea, nos ayudará a centrar mejor el trabajo de nuestros grupos expertos técnicos y grupos de estudio.
48. En tercer lugar, hemos contraído el compromiso de construir la futura fuerza laboral de la aviación. Esto significa gente diversa y capaz, cuyo talento hará crecer nuestra industria en los próximos decenios.
49. Por último, las asociaciones y la movilización de recursos son imprescindibles para nuestro éxito. El polo de inversiones FINVEST para los combustibles de aviación sostenibles y otras fuentes más limpias de energía muestra cómo la OACI puede liderar de manera única la coordinación de asociaciones financieras y de desarrollo para el futuro de la aviación.
50. Al habernos reunido aquí en la RAAC/18, tenemos una gran oportunidad de impulsar el progreso en todos estos puntos.
51. Ante todo, debemos reafirmar nuestro compromiso de fortalecer el sector de la aviación de la región por medio de la Estrategia Regional 2035 de SAM.

52. Este plan, elaborado mediante amplias consultas, alinea sus esfuerzos nacionales y regionales con vistas a lograr un crecimiento sostenible, competitividad y resiliencia.
53. Esta estrategia reposa sobre seis pilares esenciales: la competitividad, la sostenibilidad mediambiental, los recursos humanos, la planificación eficaz, la gobernanza y la innovación. Todos ellos reflejan la visión compartida de un sistema de aviación sudamericano moderno, bien reglamentado e integrado a nivel mundial, que preserve las características únicas de la región.
54. Para aumentar la competitividad, debemos procurar la armonización de la reglamentación y la liberalización del mercado, trabajando en estrecha colaboración con la industria y las instituciones financieras con el fin de superar los obstáculos para el crecimiento.
55. También en materia de sostenibilidad ambiental, la región tiene el potencial de ejercer su liderazgo, particularmente en lo que respecta a la consecución del objetivo ambicioso mundial a largo plazo de la OACI de cero emisiones netas para 2050, y la producción de los combustibles de aviación sostenibles que requiere.
56. La inversión en instrucción y gestión basada en competencias, y en la consecución de una fuerza laboral más diversa e inclusiva, también será crucial, ya que los desafíos de recursos humanos a los que nos enfrentamos incluyen una elevada rotación del personal y un escaso atractivo.
57. En cuanto a la gobernanza, las autoridades de aviación civil necesitarán autonomía institucional y sostenibilidad financiera. La rotación del personal de las administraciones y las limitaciones de recursos pueden superarse con mejores estructuras administrativas.
58. En ese sentido, una planificación eficaz requiere una mejor coordinación entre las autoridades de aviación, los ministerios económicos y las partes interesadas privadas para maximizar las inversiones en aviación y mejorar la conectividad.
59. Por último, permítanme subrayar que la innovación va más allá de la tecnología. Necesitamos nuevos marcos de reglamentación y modelos operacionales que mejoren la agilidad del ecosistema de la aviación de hoy y del mañana.

60. El éxito de esta estrategia depende de una estrecha cooperación entre los Estados, la industria y la OACI. Insto a cada uno de ustedes a que defiendan estos principios en sus administraciones mientras trabajamos juntos para implementar esta visión.
61. Antes de concluir hoy, quisiera hacer hincapié en la relación vital que existe entre el ambicioso Plan Estratégico de la OACI para 2026-2025 y una dotación de recursos suficientes para la OACI.
62. Hemos sentado unas bases sólidas para el futuro de la OACI. Nuestro marco integral incluye un nuevo Plan Estratégico a largo plazo, planes mundiales a medio plazo actualizados y mejores métodos de planificación y presupuestación para el plan de actividades y el presupuesto del próximo trienio. Con los fondos aprobados por la Asamblea para la modernización y unas prioridades claras del Consejo, tenemos las herramientas para avanzar.
63. Sin embargo, nos enfrentamos a un importante reto en materia de recursos. El entorno político mundial es excepcionalmente difícil y, si bien las responsabilidades de la OACI siguen aumentando, nuestro presupuesto no ha seguido el mismo ritmo. Estamos abordando nuevos desafíos con unas limitaciones estrictas, desde el cambio climático y la ciberseguridad hasta los drones, el espacio comercial y complejos sistemas de información.
64. Les pido su ayuda. Necesitamos que comuniquen la importancia de nuestros programas a sus ministerios de Finanzas, Transporte y Relaciones Exteriores, mientras evalúan la solicitud presupuestaria del Consejo de la OACI. Con demasiada frecuencia, las inversiones en seguridad operacional y creación de capacidad en la aviación se infravaloran porque sus rendimientos no son inmediatos ni visibles. Esto afecta directamente a la OACI y al desarrollo y las operaciones de aviación de sus Estados.
65. Les pido que se sumen a mí para conseguir que quienes toman las decisiones comprendan que el verdadero provecho resulta de una mejor seguridad operacional, una mayor capacidad y beneficios económicos para sus países. Su apoyo para transmitir este mensaje no tiene precio.
66. Estoy convencido de que la RAAC/18 será una plataforma formidable para avanzar en las prioridades que les he presentado hoy. Esto se logrará centrandó nuestros debates en formas pragmáticas de avanzar, en particular de cara al 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, que dará comienzo el 23 de septiembre de 2025 en nuestra sede de Montreal.

67. También me gustaría dar las gracias una vez más a la Agência Nacional de Aviação Civil del Brasil, en su calidad de anfitriona, por su extraordinario apoyo a lo largo de esta reunión.