

Mensaje del Secretario
XXIII Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Queridos Amigos:

Permítanme comenzar este mensaje parafraseando a “Antonio Machado” en una frase de su poesía hecha canción:

“Caminante no hay camino, se hace camino al andar”...

Bueno, eso nos toca a todos y les puedo decir con toda verdad que el camino que he recorrido, gracias a mi Dios, ha sido lleno de satisfacciones, no obstante, también he tenido que sortear problemas y evitar espinas. Pero como hombre de bien, en mi recuerdo perduran los momentos buenos, los positivos. Los triunfos los he recibido con alegría, pero sobre todo con humildad. He agradecido a mis benefactores y también a mis detractores con dignidad y respeto. He asumido con honestidad que esos triunfos no son míos sino de todos ustedes, de los Estados Miembros que me apoyaron.

En 1974 mientras cursaba el segundo año de universidad, comencé mi vida laboral en la Autoridad Aeronáutica de mi país, en la que presté mis servicios por 19 años y después de haber alcanzado la Dirección de Transporte Aéreo de esa noble institución y las bases adquiridas a lo largo del tiempo, me permitieron postular a la vacante de “Oficial Regional de Transporte Aéreo” (en grado junior) y en 1993 fui contratado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Para 1994 se presentó la oportunidad de ascender a un puesto “Senior” de la misma especialidad, pero que además de las funciones regulares de un especialista en el área le correspondía apoyar a la CLAC en calidad de Secretario, esto en función de un acuerdo de “Modus Vivendi” suscrito por ambas Organizaciones. Después de haber completado el concurso de merecimientos y de haberseme encargado las funciones, en 1995 fui ratificado y asumí la responsabilidad de impulsar la CLAC por un derrotero de superación. En 1997, la OACI encargó además a los especialistas de mi área la coordinación regional AVSEC, que en ese momento necesitaba de un manejo importante en proyección al futuro y poco a poco nos correspondió gestionar y preparar a los que con el tiempo serían los primeros auditores del sistema USAP, actividad que se incrementó considerablemente después del 11 de septiembre, con la lamentable intromisión terrorista en el transporte aéreo, utilizando las aeronaves como armas. Fue un trabajo arduo de toda la industria y para 1997 la CLAC ya había constituido el grupo de trabajo sobre “Seguridad contra actos de interferencia ilícita”.

A partir del 2007, como todos ustedes conocen, la CLAC se convirtió en un organismo autónomo y los estados miembros me invitaron a ser su Primer Secretario, con la responsabilidad de fortalecer la Comisión e insertarla de mejor forma en el concierto internacional. Esta solicitud no la podía desaprovechar, porque yo ya tenía muy arraigado en mi corazón mi cariño y respeto para esta institución.

Hoy puedo decir con absoluta certeza que la CLAC ha formado parte de mi vida y de la de mi familia, pues muchas veces al interior de mi hogar se habla de aviación y de la CLAC en particular. Mi esposa Luisa y mis hijos Juan Francisco, Pedro Nel y Marco Esteban se amamantaron y crecieron respirando y saboreando el néctar de la aviación. Pero también quiero pedirles disculpas porque en muchas oportunidades tuvieron un padre ausente debido a mis actividades que demandaron mucho tiempo fuera del hogar.

Bien decía un eminente hombre, cinco veces presidente de mi país, José María Velasco Ibarra, que “la aviación es lo más excelso de la especie humana. Es el hombre en busca de aventura. Es el ser que se desprende de la vulgaridad de la tierra para comulgar con la pureza del cielo y descender luego a purificar la tierra, después de haber recibido la comunión de lo infinito”.

Hoy que ya tengo nietos les cuento historias y anécdotas de esta apasionante actividad, entonces ustedes comprenderán que tengo “Sentimientos Encontrados” al decirles “No un adiós, sino un hasta luego”, porque continuaré contribuyendo con la actividad aeronáutica desde otras trincheras y aquí quiero emular, con el permiso de quien está aquí presente, Argimiro Ojeda, sus palabras en un mensaje recientemente recibido en el que me decía “hay noticias que sorprenden y no te suenan bien al oído, porque no estás preparado para recibir las... pues estimo que todavía hay Ospina para rato...”.

Después de esta pequeña introducción, quisiera únicamente pasar revista a temas relevantes de mi gestión que demandaron tiempo y largas jornadas de discusión y análisis por parte de las autoridades aeronáuticas, sus expertos y quien les habla. Así, permítanme regresar a 1994, en la Décimo Primera Asamblea Ordinaria de la CLAC, que se realizó en Manaos, en la que la principal discusión se dio por la seguridad operacional y la categorización que había realizado el gobierno de los Estados Unidos de América en función de su sistema IASA; esto originó la primera declaración política de la CLAC que deploraba las medidas extra territoriales y unilaterales. Después de esto y considerando que se debía enfrentar este problema de manera técnica en 1995, se constituyó un grupo de trabajo que se encargó de preparar un “Memorándum de Entendimiento” y su reglamento para constituir lo que hoy es el “Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRSVOP)”. Más adelante, también los Estados Centroamericanos constituyeron ACSA, en el seno de COCESNA con el mismo fin. Hoy, ya todo el espectro de nuestra región está cubierto. 1998 fue un año muy importante para la CLAC, pues se suscribió el memorándum señalado.

También me correspondió negociar con las autoridades de Singapur un “Memorándum de Cooperación Mutua”, buscando impulsar la capacitación y el otorgamiento de becas en favor de funcionarios de nuestra región. También en ese mismo año, se festejó en México, depositario del Estatuto de la CLAC, el 25 Aniversario de la Comisión, destacando el concurso de pintura regional, organizado por la Secretaría. Gracias a esto, hoy se exhiben en nuestras oficinas 22 hermosos cuadros que representan la actividad aeronáutica de nuestra región y su importancia pictórica-cultural.

En 1999, nuestro principal objetivo fue modernizar el sistema estadístico de la CLAC, asunto que lo logramos gracias al trabajo de un grupo de expertos y el apoyo de la junta de aviación civil de Chile. Ese mismo año, se constituyó un grupo de trabajo liderado por Brasil y la Secretaría que se encargó de revisar todas las decisiones que había promulgado la Comisión, con el propósito de ordenarlas y establecer procedimientos de actualización y revocatoria, tema que nos llevó un período completo de trabajo. También en ese año la CLAC empezó sus discusiones sobre medio ambiente, organizando un panel y a través de la constitución de un grupo para tal efecto. También nos preparamos para el cambio del milenio y enfrentar los problemas que podrían presentarse en los sistemas computarizados aeronáuticos.

Entrando ya el nuevo milenio (2001), la secretaría de la CLAC consideró necesario poner todo su empeño en crear “Nuestra Página Web” procurando introducir en ella toda la información que permita a los estados acceder con rapidez. asimismo en ese año, en nuestra región se había iniciado la tendencia de “Privatización de Aeropuertos” (o mejor dicho concesión), procesos que empezaron a generar problemas de superposición de funciones entre las autoridades aeronáuticas y los concesionarios y con esto el debilitamiento de gestión de dichas autoridades; por esta razón, decidimos adoptar una política de más apertura para la participación de todos los actores del transporte aéreo en nuestras reuniones y programa de trabajo, y es así, que la CLAC, con apoyo de la OACI, el BID, IATA, ACI/LAC (recién constituido) y AITAL (ahora alta), convocamos al Primer Coloquio Regional de Transporte Aéreo y a partir de esa fecha estrechamos lazos de coordinación y trabajo conjunto con dichos organismos, por supuesto bajo el liderazgo de las autoridades aeronáuticas.

En el 2002, la CLAC inició un arduo trabajo para alcanzar la “Liberalización del Transporte Aéreo en América Latina” y en la XV Asamblea se promulgó la declaración de “Políticas y Establecimiento de Prácticas permanente de la CLAC, relativas al Medio Ambiente”, así como las “Directrices para los estados en materia de costos, de servicios aeroportuarios y navegación aérea”, también se promulgo el modelo a seguir las concesiones aeroportuarias.

En el siguiente año (2003), alertado por el retiro del apoyo de la OACI a la CLAC, se inició la evaluación para la transición a la autonomía de gestión.

para el 2004, se priorizó el trabajo en lo concerniente a la “Aviación Específica / Trabajos Aéreos Especializados” y en la Sexagésima Sexta Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC se resolvió que debía disponer de autonomía de gestión financiera y administrativa, manteniendo una estrecha relación con la OACI y ese mismo año, en la Décimo Sexta Asamblea Ordinaria se promulgó la resolución sobre la autonomía de la CLAC y cuyo objetivo principal sería “La Integración Regional del Transporte Aéreo”.

El 2005, se desarrolló un concurso regional para obtener sede para la secretaría, en el que se presentaron cinco países de nuestra región y se definió que la misma debería mantenerse en Lima, previa negociación con el Gobierno Peruano, encargándose la Secretaría de negociar dicha Sede, también ese año se realizó el Segundo Coloquio Regional de Transporte Aéreo con la participación de toda la industria y actores y se suscribió el acuerdo de cooperación mutua CLAC-OACI, con el que concluía el acuerdo de Modus Vivendi de 1998.

Ya en el 2006, le correspondió a la secretaría negociar con el Gobierno Peruano y el apoyo de la Dirección General de Aviación Civil del Perú, las nuevas oficinas para la CLAC y también para la OACI, obteniendo en aquella oportunidad un contrato de comodato que duraría 10 años, para ambas organizaciones. Y en el mes de octubre, la CLAC fue la primera en trasladarse e inaugurar las nuevas oficinas. También en ese año, se constituyó el grupo FAL/AVSEC CLAC, partiendo de la base del grupo AVSEC que ya se había constituido en 1997. Correspondió también a la Secretaría preparar el nuevo Plan Estratégico de la CLAC, creando el concepto de macrotareas e incorporando a los miembros del comité ejecutivo en el trabajo operativo de la comisión, con la creación de los puntos focales responsables de dichas macrotareas.

Ya en el 2007, se inició la Gestión de Autonomía, suscribiendo varios acuerdos con la OACI, en materias de gestión de servicios administrativos, servicios compartidos y se concluyó el proceso de acreditar a la CLAC como un organismo internacional con sede en el Perú. También ese año iniciamos con nuestro programa de capacitación y suscribimos un acuerdo de cooperación mutua con IATA y COCESNA.

Para el 2008, suscribimos nuevos acuerdos, entre ellos con la Asociación de Estados del Caribe (AEC) y ampliamos el acuerdo con la CEAC, incluyendo a la JAA como parte del mismo. También iniciamos la modificación del estatuto de la CLAC, que aún se encuentra en proceso de ratificación.

Para el 2010, conjuntamente con la unión europea, se convocó a la Cumbre de Aviación Civil, con la participación y apoyo de ANAC de Brasil y se promulgó una Declaración Conjunta. Más adelante, se suscribió el Acuerdo de Cooperación Mutua con Corea, Emiratos Árabes Unidos y OACI.

La Décimo Novena Asamblea de la CLAC, promulgó el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión, así como los criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico.

En el 2011 suscribimos los acuerdos con Malasia, la TSA y la FAA de los Estados Unidos de América y se promulgó la declaración de la CLAC sobre medio ambiente, misma que sirvió de ejemplo para el resto de regiones.

En el 2012 suscribimos el Memorándum de Entendimiento con Aeropuertos y Servicios Auxiliares de México (ASA). Para el 2013 y 2014 se celebró los 40 años de la CLAC con un evento sobre la “Protección del Consumidor en el Transporte Aéreo” y también celebramos el 70 aniversario de la suscripción del convenio de Chicago.

Para el 2015 iniciamos el programa de pasantías para funcionarios de género femenino de la región, en la Autoridad Aeronáutica de Emiratos Árabes Unidos.

En el 2016, luego de varios años de negociación se constituyó el Instituto Panamericano de Aviación Civil (IPAC).

En el 2017, se destacó el Cuarto Coloquio Regional de Transporte Aéreo y la Tercera Asamblea Extraordinaria en Ushuaia, para resolver sobre la implementación o no de un nuevo plan estratégico, decidiendo que era necesario y viable continuar priorizando el sistema de macrotareas e incorporándole asuntos de índole administrativo.

A continuación, quisiera resumir en algunas cifras el trabajo desarrollado y la gestión de quien les habla, en los siguientes términos:

- Nos correspondió organizar 17 Asambleas, entre Ordinarias y Extraordinarias, en las que participaron un promedio de 18 Estados Miembros, 5 Estados no miembros y 10 organismos internacionales. **con un total de 1650 participantes.**
- 44 reuniones del Comité Ejecutivo Ampliado, participando un promedio de 16 Estados miembros, 3 Estados no miembros y 7 organismos internacionales. **con un total de 3150 participantes.**
- 41 reuniones del GEPEJTA, con un promedio de 14 Estados miembros, 3 Estados no miembros y 6 organismos internacionales. **y un total de 2255 participantes.**
- En materia de seguridad y facilitación, la CLAC, abordó estos temas mucho antes del 11 de septiembre con 11 reuniones regulares del grupo AVSEC hasta el 2007, en el que se convirtió en AVSEC/FAL y en esa línea sumó 3 reuniones más. después del 2010, en función del acuerdo de cooperación mutua suscrito con OACI, se constituyó el grupo AVSEC/FAL/RG/CLAC/OACI con cobertura de los estados de la región CAR/SAM del cual hasta el presente año se han realizado 8 reuniones, **con la participación total de participantes.**
- A todo esto se suma alrededor de 15 reuniones presenciales de diferentes grupos Ad Hoc, con un promedio de 7 Estados por reunión y 15 participantes, **lo que implicaría un total de aproximadamente 170 asistentes.**

En resumen, me correspondió organizar y liderar alrededor de 150 reuniones oficiales, 60 cursos y/o seminarios de capacitación en diferentes materias técnicas y de transporte aéreo, convocadas tanto por nuestra institución como de Estados Unidos de América, Europa, Medio Oriente y Asia, **alcanzando a formar e instruir a más de 2300 funcionarios de nuestros Estados Miembros.**

En este punto deseo agradecer el apoyo recibido por parte de las autoridades de Singapur, Emiratos Árabes Unidos, Malasia, Corea, México y COCESNA, los mismos que en respuesta a los requerimientos de la secretaría no dudaron en apoyarnos. Gracias a esta gestión, hemos logrado obtener para nuestros estados 65 becas por año, lo que en valor monetario representa hasta la fecha más de 5 millones de dólares.

A todo esto se suma, el esfuerzo que realizan para enviar a sus especialistas para dictar cursos y seminarios por año que los organizamos en diferentes estados de la CLAC. Muchas gracias

nuevamente a los representantes de estos estados que hoy nos acompañan por colaborar con nosotros. En este punto también debo destacar los seminarios On Site y el apoyo que nos brinda la FAA y TSA de Estados Unidos de América en la organización de dos eventos de capacitación por año.

En el concierto internacional también me ha correspondido realizar acercamientos y extender puentes de coordinación con nuestras Comisiones hermanas, me refiero a la CEAC, CAFAC y ACAO, con cuyos ejecutivos dignatarios tuve el honor de compartir y alcanzar importantes acuerdos, que han beneficiado a nuestra región principalmente respetando nuestros acuerdos de caballeros en las elecciones del consejo de la OACI, su Presidencia y la Secretaría General. Fervientemente espero que la CLAC continúe fortaleciendo estos lazos de amistad para mantener un equilibrio apropiado en la representación de nuestra región. Muchas gracias a los representantes de estas Comisiones que hoy nos acompañan.

No podría dejar también de agradecer con todo mi cariño a nuestro organismo madre, la OACI, en la que también presté mis modestos servicios durante un importante período de mi vida, a través de su presidente, señor Bernard Aliu, deseo expresar mi reconocimiento por haberme permitido contribuir con mi trabajo durante 13 años. Y en los últimos años haber recibido un importante apoyo de la dirección de cooperación técnica de la OACI, hoy presidida por un querido amigo latinoamericano, muchas gracias a él y a su personal.

Como les dije este es un mensaje de agradecimiento y no quisiera dejar de agradecer infinitamente al país que me acogió y apoyó estos últimos 25 años de mi vida, al Perú, donde me he sentido como en mi casa y por supuesto se ha convertido en mi segunda patria. Allí disfruté mi familia de la hospitalidad del don de gente de sus habitantes y también se formaron mis hijos. Gracias también por el inmenso apoyo y contribución que le brinda a la CLAC.

El reconocimiento más importante va para mis compañeros de trabajo, aquellos que me acompañaron en el día a día, a mi gente de apoyo: Veronika, Lucho, Vivian, Iván y Fortunata, también a los que ya no están, los recordaré con mucho cariño. Muchas gracias compañeros de lucha, gracias por haber soportado mis mal genios, pero sobre todo gracias por su capacidad de trabajo, los momentos de alegría, la confraternidad y sobre todo la lealtad.

Esta, mi última asamblea, me ha permitido llegar nuevamente a este país encantador, Cuba, ejemplo de fortaleza, templanza y perseverancia, estoy muy agradecido por todo el apoyo que me han brindado a lo largo del tiempo y en la organización de esta Asamblea.

Antes de terminar, quiero agradecer a los Estados y Autoridades que hoy nos acompañan, a mis queridos amigos de los estados no miembros y organismos observadores, a los representantes del Consejo de la OACI. Y si de alguno me haya olvidado, les ruego me disculpen.

Yo, en mi calidad de ecuatoriano y latinoamericano, quiero terminar este mensaje llamando nuevamente a la integración del transporte aéreo de nuestra región, a la eliminación de barreras que aún nos separan, priorizando la cooperación, sano entendimiento y amistad. Nuestra actividad es apasionante, une a los pueblos y culturas y aquellos que la llevamos en la sangre, vivimos pendientes de ella.

No quiero terminar sin desear todo el éxito a mi sucesor, señor Jaime Binder y por supuesto le ofrezco toda mi contribución cuando él lo requiera.

Para concluir con mi alocución, quiero recordar otro Gran Latinoamericano “José Martí”, quien fiel a sus principios de humildad dijo una gran verdad:

“El único autógrafo digno de un hombre, es el que deja escrito con sus obras”.

Muchas Gracias.