

CANDIDATURA DE CHILE AL CONSEJO DE LA OACI - PARTE III - (2022-2025)

AIDE-MEMOIRE

Para Chile el sistema multilateral internacional es un elemento central para la paz, la seguridad internacional, la estabilidad y el desarrollo de los Estados. En el ámbito de aviación civil, nuestro país suscribió el Convenio de Aviación Civil Internacional el 7 de diciembre de 1944 y formó parte del primer Consejo de la OACI; desde entonces, nuestro país se ha desempeñado como miembro del Consejo en reiteradas ocasiones, a la vez que ha promovido la misión, los objetivos y principios de este Organismo Internacional, adoptando sus Normas y Métodos Recomendados, participando en sus actividades, apoyando sus iniciativas y ratificando los tratados internacionales más importantes para el transporte aéreo a nivel mundial.

Servicios de Navegación Aérea en el Pacífico Sur

Chile suministra servicios de navegación aérea para vuelos transoceánicos sobre el Pacífico Sur, apoyado con tecnología satelital tanto para las comunicaciones entre pilotos y control de tránsito aéreo, como para el seguimiento automatizado de la posición de las aeronaves. Ya desde el año 2014 se aplica un control positivo sobre las aeronaves que sobrevuelan el Área de Control Oceánica dentro de las Regiones de Información de Vuelo asignadas a Chile, permitiendo el suministro del servicio de control de tránsito aéreo con todos los beneficios para la seguridad operacional.

Actualmente nuestro país, alineado con los objetivos y planes estratégicos de la OACI, ha realizado importantes inversiones en la adquisición de nuevas capacidades para la gestión del tránsito aéreo oceánico/remoto que permitirán la implementación del concepto de Comunicación y Vigilancia Basado en el Rendimiento (PBCS). Esto soportará el funcionamiento de los nuevos sistemas CNS ATM, fortaleciendo la armonización, seguridad operacional, promoviendo un espacio aéreo sin costuras entre América del Sur y Oceanía.

Asimismo, Chile es uno de los Estados de la región sudamericana con mayor desarrollo en la iniciativa impulsada por la OACI relacionada con la implementación de la navegación basada en el rendimiento (PBN), solución tecnológica que optimiza el uso del espacio aéreo. Esto ha permitido a Chile posicionarse en un lugar de avanzada en la prestación de estos servicios, tanto en espacio aéreo continental, como en las rutas que conectan Sudamérica con Oceanía y Asia, aportando al logro de los objetivos estratégicos de la OACI.

Resultados obtenidos en las auditorías USOAP y USAP

Por otra parte, Chile ha obtenido grandes logros en la implementación de las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) de la OACI, lo que ha sido evaluado a través del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional USOAP-CMA y del Programa, Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación USAP-CMA obteniendo resultados que nos permiten estar dentro de los países mejor evaluados a nivel mundial acreditando el cumplimiento efectivo de los Anexos de la OACI.

Cambio climático y transporte aéreo internacional

Chile está comprometido con la acción climática a través de la implementación de medidas operacionales para la reducción de emisiones. Por esta razón, ha promovido los distintos esfuerzos que ha desplegado la OACI y sus miembros para combatir el cambio climático. En este sentido, participó tempranamente en la elaboración del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). Además, el país ha presentado el Plan de Acción de Chile para Reducir las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero Provenientes de la Aviación Civil Internacional para reducir las emisiones en el transporte aéreo.

Desde el año 2017 Chile ingresó como observador al Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI, convirtiéndose en miembro desde 2019.

Chile diseñó un sistema propio para la implementación oportuna del CORSIA y así llevar a cabo el monitoreo de las emisiones de CO₂ de los explotadores nacionales.

Cada explotador chileno ingresa en forma individual a la plataforma online *CORSIA-DGAC* la información sobre sus emisiones de CO₂, el consumo de combustible, sus tiempos de vuelo y las horas de despegue y arribo, respecto a cada operación internacional. Esto ha permitido contar con información actualizada, precisa, y en línea, resguardando por supuesto el secreto comercial.

Por otro lado, Chile es un país líder en la generación de energías renovables. Así, ha desarrollado recientemente esfuerzos para impulsar la producción de “hidrógeno verde”, en línea con los esfuerzos tecnológicos de la industria, para utilizar próximamente este combustible en aeronaves y su disposición en aeropuertos. De hecho, en octubre del año 2021, el Gobierno conjuntamente con el operador del principal aeropuerto del país anunciaron un plan para recibir y abastecer aeronaves impulsadas por hidrógeno a partir del 2030.

Chile promueve firmemente la utilización en el transporte aéreo de los combustibles sostenibles (SAF), incluyendo hidrógeno verde y sus derivados, para hacer frente a los desafíos del cambio climático. Al mismo tiempo, el país ha logrado un mecanismo eficiente para monitorear, reportar y verificar las emisiones de los operadores aéreos, con la colaboración de la industria, contribuyendo así a materializar los objetivos de CORSIA.

Aviación comercial en Chile

En el ámbito de la aviación comercial, Chile se destaca por mantener desde hace más de cuarenta años una política de cielos abiertos, caracterizada por el libre acceso al mercado, en igualdad de condiciones, tanto para operadores nacionales como extranjeros, facilitando la inversión extranjera y la conectividad internacional del país. Fruto de esta política, el transporte aéreo ha crecido en el país a tasas de un 10% anual en la década previa a la pandemia, alcanzando un promedio de 1,48 viajes por habitante al año, el más alto de Latinoamérica. Hoy en día, Chile muestra un mercado aéreo sólido, con fuerte competencia y tarifas accesibles, y una amplia conectividad con el resto del mundo apoyada en acuerdos de servicios aéreos vigentes con más de ochenta Estados. En la actualidad, además, el país mantiene abierto el cabotaje a operadores extranjeros unilateralmente y sin condición de reciprocidad.

En el marco de esta política, Chile ha sido impulsor de la liberalización del transporte aéreo y promotor de la visión de largo plazo de la OACI, como asiduo participante en ICAN y contribuyendo en la gestación de importantes iniciativas multilaterales, tales como el MALIAT y el Acuerdo de Cielos Abiertos de la CLAC, entre otros. Del mismo modo, ha promovido el multilateralismo y la liberalización a través de su activa participación como miembro del ATRP de la OACI y, en el seno de APEC, ha fomentado la apertura de servicios aéreos entre las economías parte de este foro de cooperación.

Por otra parte, Chile ha promovido la facilitación del transporte aéreo internacional al interior de la OACI en su calidad de miembro del Grupo Regional OACI/CLAC sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación. En la reciente Conferencia de Alto Nivel de la OACI sobre COVID-19, Chile sostuvo a través de diversas Notas de Estudio una decidida postura en favor del fortalecimiento de la Facilitación, considerando la evolución y la complejidad del transporte aéreo a nivel mundial, especialmente después del impacto producido por la pandemia y con miras a una necesaria recuperación de la industria y del sector aéreo en general. Esta línea de acción constituirá uno de los compromisos de Chile como parte del Consejo de la Organización.

Infraestructura aeroportuaria

Chile adoptó una política de desarrollo de la infraestructura aeroportuaria basada en concesiones, en 1996, incorporando a privados en la construcción y explotación de los aeropuertos, con un modelo de negocios confiable y exitoso, que ha permitido la ampliación y modernización de la red aeroportuaria nacional, mejorando los niveles de servicio a los pasajeros y a las líneas aéreas.

Recientemente se inauguró la modernización del principal aeropuerto del país, gracias a la construcción de un nuevo Edificio Terminal Internacional de Pasajeros de aproximadamente 249.500 m² y la remodelación y ampliación del Edificio Terminal existente, dejándolo para uso exclusivo de tráfico nacional, con una inversión cercana a 900 millones de dólares. Con ello, la capacidad del aeropuerto aumentará de 16 a 30 millones de pasajeros al año

Resiliencia del sistema aeronáutica en tiempos de pandemia

Para promover la resiliencia del Sistema Aeronáutico en los servicios aeroportuarios en la carga y los pasajeros en los aeropuertos y aeródromos, en tiempos de pandemia, se adoptaron medidas excepcionales y protocolos básicos, todos ellos, alineados con las directrices propuestas por el Grupo Especial de Recuperación de la Aviación (CART) de la OACI y la Organización Mundial de la Salud (OMS), las que han tenido por objeto reducir el riesgo sanitario para el público en general y para el personal de la aviación, a fin de fortalecer de esta manera la confianza de los pasajeros y asegurar la cadena de suministro, lo que posibilitó enfrentar esta crisis sanitaria.

Todas las medidas tomadas obedecieron a decisiones coordinadas entre las distintas autoridades del gobierno chileno, manteniendo una estrecha cooperación regional y multilateral, lo que permitió mantener operativos aeropuertos que recibieron connacionales y disponer de recursos para devolver a los ciudadanos de otros Estados. De la misma manera, permitió la coordinación y entrega de insumos médicos y vacunas a Estados que lo requirieron, como fue el caso de Paraguay y Perú.

En síntesis, la resiliencia del sistema aeronáutico chileno es un elemento estratégico de conectividad que aporta al desarrollo y bienestar de sus ciudadanos en tiempos de pandemia.