



**Discurso del Presidente del Consejo
de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),
Sr. Roberto Kobeh González,
ante la Reunión de alto nivel sobre un Plan de ejecución regional integral
para la seguridad operacional en África**

(Montreal, 17 de septiembre de 2007)

Deseo expresarles mi agradecimiento por haber aceptado nuestra invitación a esta *Reunión de alto nivel sobre un Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional en África*. Durante el transcurso del día nos referiremos a esta iniciativa como el Plan AFI.

El Plan AFI representa la iniciativa más coordinada y completa que se haya desarrollado nunca para tratar los muy serios desafíos en materia de seguridad operacional que enfrenta África. Quizás constituya la mejor oportunidad que se haya presentado jamás para corregir un problema perdurable que entorpece el crecimiento en África e impide que la mayoría de los Estados africanos asuman una función activa en el mercado mundial. El transporte aéreo es un poderoso motor del desarrollo económico y social. El Plan AFI constituye una oportunidad para África de aprovechar plenamente estos beneficios.

Como se darán cuenta durante el transcurso del día, la OACI está profundamente comprometida con este Plan, pero sólo podrá tener éxito en la medida en que exista un nivel equivalente de compromiso por parte de los Estados para ejecutar el Plan y se manifieste en forma tangible el apoyo de la industria y las principales partes interesadas.

Deseo recalcar que algunos Estados lo están haciendo bien y han podido concentrar sus energías y recursos en la creación de un sistema de transporte aéreo seguro, protegido y eficiente, aunque son la excepción. El nivel general de la seguridad operacional de la aviación en África está empeorando y cada vez se cuenta con más pruebas que corroboran la validez de esta afirmación.

Sabemos que la tasa de accidentes en África es la más alta del mundo. Los resultados de las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional llevadas a cabo por la OACI indican claramente que, aunque un cierto número de Estados cumplen con las normas mínimas de seguridad operacional, la mayoría no lo hacen, a veces a pesar de la bien intencionada asistencia técnica. Asimismo, en una serie de informes independientes se han presentado conclusiones semejantes.

Evidentemente, la situación no pasa desapercibida. Es preciso hacer algo, no únicamente para proteger las vidas de los ciudadanos africanos, sino para construir una industria turística lucrativa y desarrollar otras oportunidades comerciales con el resto del mundo. Los turistas internacionales y la gente de negocios sólo viajarán a África si tienen confianza en sus líneas aéreas e instalaciones y servicios.

La OACI está decidida a desempeñar un papel cada vez más dinámico en lo que respecta a elevar el nivel de seguridad operacional en África. De hecho, mediante el Convenio de Chicago se otorga a la Organización la responsabilidad y la potestad para tomar medidas contra los Estados que no cumplan con las normas mínimas de los Anexos o que no cumplan con las disposiciones del Convenio

mismo. Un problema que ha conducido a una serie de accidentes en África y a la pérdida de muchas vidas es la práctica de pabellones de conveniencia. Otro problema es el otorgamiento de certificados de explotación a líneas aéreas que no operan de manera segura. Se deben acabar estas y otras prácticas de índole similar.

El Consejo de la OACI respalda decididamente un enfoque más dinámico y ya tomó medidas en virtud del Artículo 54 j) del Convenio en lo que respecta a tres Estados que no cumplieron las recomendaciones o decisiones del Consejo.

En la *Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación* celebrada en la OACI en marzo de 2006, se puso de manifiesto el creciente énfasis en la transparencia. Los participantes acordaron por unanimidad publicar los resultados del Programa OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional en el sitio web público de la Organización. Esto deberá alentar a los Estados a corregir más rápidamente las deficiencias de seguridad operacional que persisten en sus sistemas de aviación, y facilitará a los Estados y los donantes la prestación más rápida y eficaz de asistencia a aquellos con necesidades apremiantes de financiación o recursos humanos. Debido a que la OACI publicará los nombres de los Estados que no den su consentimiento para marzo del próximo año, les insto a que lo hagan tan pronto como sea posible. A nadie debería caberle duda de que muy pronto contaremos con una situación de plena transparencia.

Dicho todo esto, la función de la OACI es en primer lugar y primordialmente ayudar a los Estados a mejorar sus sistemas de aviación. Éste es nuestro mandato fundamental consagrado en el Artículo 44 del Convenio de Chicago, mediante el cual se pide a la Organización que garantice el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional.

Este es el motivo que nos reúne hoy: examinar el potencial del Plan AFI como medio para alcanzar dicho fin en África. Me alienta ver el número de personas que asisten a esta reunión y lo tomo como una señal de su voluntad de seguir adelante para mejorar la seguridad operacional en sus respectivos países.

El Plan surgió de una visita de exploración al África en 2006 por miembros de la Comisión de Aeronavegación de la OACI. La Comisión recomendó que se revitalizara la participación de la OACI en África en un esfuerzo conjunto, con todas las partes interesadas, para reducir la tasa de accidentes y aumentar el nivel general de seguridad operacional. Bajo la dirección del Consejo y con la asistencia y orientación de los Estados y los grupos interesados de la industria, la Secretaría de la OACI elaboró el Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional en África.

El Plan AFI se basa en un enfoque holístico. Exige una mayor coordinación de los programas y proyectos de la OACI relacionados con la seguridad operacional con los de las organizaciones nacionales y regionales de África, y de los órganos internacionales interesados.

Más que todo refleja, quizás, la estrategia y metodología globales de la OACI contenidas en el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación basado en la actuación y la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial, de la industria. Ambos documentos se han integrado y se centran en actividades que ofrecen los mayores beneficios como resultado del mejoramiento de la seguridad operacional. El Plan AFI está en consonancia con este concepto y se basa en un enfoque de gestión de programas que incluirá la identificación de riesgos, la elaboración de medidas recomendadas por orden de prioridad, y la supervisión y evaluación continuas. Enfatizará objetivos, resultados, actividades y unidades de medición claramente definidos. La rendición de cuentas se convertirá en la consideración general en cada etapa.

Me complace comunicar que la respuesta al Plan ha sido muy positiva. Al ponerlo en marcha, estaremos en condiciones de aprovechar los conocimientos especializados de la Sede de la OACI y sus Oficinas regionales en África, del Grupo regional AFI de planificación y ejecución (APIRG), de otros Estados contratantes, de los socios de la OACI tales como la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA) y otras partes interesadas, incluidos los organismos internacionales de financiación como el Banco Mundial y el Banco Africano de Desarrollo. El Plan se integrará asimismo con el actual Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y las actividades relacionadas con la seguridad operacional de la Subdirección de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD).

Es evidente que no todos los Estados tienen los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para realizar adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional. En mi opinión, esta situación puede abordarse de manera eficaz creando organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional regionales y subregionales, mediante las cuales los Estados pueden reunir sus recursos y elaborar conjuntamente soluciones específicas para problemas comunes. Esto puede dar como resultado considerables economías de escala y facilitar el cumplimiento de la responsabilidad de los Estados con respecto a la vigilancia de la seguridad operacional. El enfoque regional ha funcionado muy bien en otras partes del mundo y estoy seguro de que puede resultar igualmente exitoso en África.

Una estrategia de cooperación también podría incluir iniciativas de asociación con otros Estados, la industria, los proveedores de servicios de navegación aérea, las instituciones financieras y otras partes interesadas. Sin embargo, debo enfatizar que los socios y donantes sólo se comprometerán a tal esfuerzo si se les garantiza que ello conducirá a mejoras significativas y concretas en materia de seguridad operacional. Se debe mostrar claramente la voluntad política de los Estados para ejecutar las actividades y programas acordados.

La OACI ha promovido siempre una política de reinversión de los ingresos derivados de los derechos impuestos a los usuarios, en la infraestructura de aviación civil local y de que, a la larga, los sistemas deben ser autofinanciados. Recomendando que esto se convierta en un objetivo para todos los Estados. El interés de los donantes en contribuir sería mucho mayor si se aplicara esta política.

Hoy tendrán la oportunidad de acelerar este proceso demostrando su compromiso con la propuesta de un proyecto de Resolución de la Asamblea para pedir contribuciones voluntarias a fin de ayudar a la ejecución del Plan. Les insto a que apoyen plenamente esta Resolución.

Para finalizar, me gustaría mencionar una vez más que el Plan AFI será exitoso únicamente en la medida en que se cuente con la voluntad política de los Estados y el apoyo entusiasta y tangible de la industria y los donantes. Después de todo, este es un plan de África. Les pertenece. Fue creado con su ayuda para resolver sus problemas y sólo funcionará si lo hacen suyo.