



**PLAN DE EJECUCIÓN REGIONAL INTEGRAL PARA
LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN EN ÁFRICA**

ÍNDICE

Página

1. RESUMEN	1
ANTECEDENTES Y CONTEXTO	3
1.1 Nivel de actividad del transporte aéreo	3
1.2 Esfuerzos de liberalización del transporte aéreo	3
1.3 Economías de escala.....	3
1.4 Instalaciones y servicios de mantenimiento de aeronaves.....	5
1.5 Líneas aéreas privadas y propiedad transfronteriza.....	5
1.6 Operaciones subregionales de vigilancia de la seguridad operacional.....	5
1.7 Escuelas de capacitación	5
1.8 Coordinación	6
1.9 Accidentes de aeronave e identificación de la tasa de accidentes en el Africa	6
1.10 Tipos de accidentes	6
1.11 Deficiencias relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional.....	7
1.12 Deficiencias en la infraestructura identificadas por el APIRG.....	8
1.13 Principales cuestiones de seguridad operacional identificadas por el APIRG	8
1.14 Medidas para el cambio de cultura y establecimiento de la función de liderazgo de la OACI.....	9
1.15 Otros proyectos que complementan el plan AFI.....	10
1.15.1 Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial	10
1.15.2 “Safe skies for Africa” (Seguridad operacional del transporte aéreo en África)	10
1.15.3 Plan de acción de Libreville.....	11
1.15.4 Equipo de mejora de la seguridad operacional AFI (ASET)	11
1.15.5 OACI/Banco Mundial — Programa para un transporte aéreo sostenible en el África.....	11
1.15.6 Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y otros proyectos de cooperación técnica.....	11
1.15.7 Grupo regional AFI de planificación y ejecución (APIRG)	12
1.15.8 Programa de la estrategia unificada	12
1.15.9 Directores Generales de aviación civil en Europa	13
1.15.10 Programa IATA de auditoría de la seguridad operacional (IOSA).....	13
2. DESCRIPCIÓN DEL PLAN	13
2.1 Plan de ejecución regional integral para África.....	13
2.2 Elementos que exigen una acción inmediata.....	13
2.3 Objetivos del programa	14
2.4 Vinculación entre el Plan AFI y los Objetivos estratégicos de la OACI.....	15
2.5 Resultados previstos del Plan	15
3. GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PROGRAMA	16
3.1 Gestión del programa	16
3.2 Elaboración y ejecución	16
3.3 Gestión, ejecución y evaluación (objetivos, resultados y actividades).....	18

3.4	Necesidades y gestión financiera.....	22
3.5	Período de tiempo y calendario de actividades	22
3.6	Etapas importantes	22
3.7	Participación de los interesados.....	22
3.8	Fuerzas y elementos habilitantes en materia de seguridad operacional	23
3.9	Análisis de faltantes.....	23
3.10	Coordinación con otros programas y planes pertinentes	23
4.	NECESIDADES EN MATERIA DE RECURSOS	23
4.1	Recursos del Programa regular asignados al Plan.....	24
4.2	Recursos adicionales requeridos en apoyo del Plan	24
5.	PRESUPUESTO TOTAL ESTIMADO	25
6.	VIGILANCIA Y EVALUACIÓN.....	25
6.1	Calendario y responsabilidades respecto a la vigilancia y los informes.....	25
7.	DISPOSICIONES RELATIVAS AL PRESUPUESTO Y LA FINANCIACIÓN	26
7.1	Necesidad de contar con una Resolución de la Asamblea.....	26
7.2	Presupuesto previsto y plan de trabajo	27
	APÉNDICE A.....	33
	APÉNDICE B	34

1. RESUMEN

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) está reconocida como la organización responsable de asegurar que los Estados contratantes aplican las normas y métodos recomendados (SARPS), armonizados, relacionados con la aviación civil, a fin de favorecer el crecimiento continuo de la aviación. La Seguridad operacional es fundamental para la existencia de la aviación civil, que se considera como uno de los principales elementos habilitantes del rápido desarrollo de la economía mundial. Consciente de la importancia crítica de este mandato, el 35º período de sesiones de la Asamblea resolvió que la OACI debería liderar una estrategia unificada para resolver las deficiencias en materia de seguridad operacional que amenazan la viabilidad de la aviación civil y las economías que dependen de la seguridad operacional y la regularidad de la misma.

A pesar de este mandato, la OACI y los Estados contratantes se han esforzado por resolver los retos planteados por la situación difícil en que se encuentra la aviación civil en la Región África. Los detalles de los numerosos retos a los que se enfrenta la aviación civil en la Región África y Océano Índico (AFI) figuran en gran número de notas de estudio, informes de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional e informes de reuniones de la OACI, así como en las notas y reuniones de otros organismos multinacionales, tales como la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC).

Los problemas que enfrentan los Estados en la Región AFI y muchos otros Estados son de naturaleza similar; no obstante, los graves problemas económicos y políticos que influyen en la situación de la Región AFI plantean un reto complejo que exige verdaderamente un enfoque nuevo, que ha dado origen al plan regional integral.

Por consiguiente, el Consejo convino en que debería elaborarse un Plan de ejecución regional integral para África y se presentaría a una reunión de alto nivel que tendría lugar justo antes del 36º período de sesiones de la Asamblea. Después de ello, la Reunión regional de navegación aérea (RAN) que se celebraría a principios del trienio 2008-2009-2010 debería ser un punto de control, para evaluar el progreso de la ejecución.

A fin de alcanzar la mejora sostenida del nivel de seguridad operacional de los vuelos en la Región AFI, la OACI debe ejercer un liderazgo cada vez mayor en cuestiones de aviación civil. La OACI debe integrar las actividades de las Oficinas regionales en su plan de actividades a escala mundial utilizando a las Oficinas regionales como el principal centro de coordinación de sus actividades. El cambio de orientación de la OACI, pasando de la elaboración de normas a una actividad más amplia relativa al cumplimiento de las normas, exigirá un cambio de enfoque. En la Región AFI, ello exige la creación de un plan de ejecución regional integral, respaldado por todas las partes interesadas y apoyado con fondos y dotación de personal adecuados. Al respecto, se prevé que las Oficinas regionales han de desempeñar un rol preponderante en su elaboración y ejecución.

El marco mundial de apoyo a los Objetivos estratégicos de la OACI se basa en el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y en el Plan mundial de navegación aérea (GANP). Los planes de acción derivados del presente ejercicio, comprendido el análisis de carencias, deberán basarse en los principios y procedimientos establecidos por dichos planes, especialmente el GASP.

El Plan se elaboró para abordar las inquietudes manifestadas por el Consejo y en él se pone de relieve un liderazgo y una responsabilidad mayores por parte de la OACI, con el apoyo de sólidas actividades de gestión y de coordinación del programa. Por consiguiente, el Plan adopta un enfoque de gestión del programa que concede importancia a la responsabilidad mediante las mediciones y la notificación, y que está cuidadosamente integrado con otros programas en la región. Este enfoque también está apoyado por el Plan de actividades de la OACI. El Director regional más antiguo en África será principalmente

responsable de la ejecución del Plan y de la rendición de cuentas respecto al mismo. Estará asistido por un Director del programa dedicado específicamente a ese fin, que contará con las aptitudes requeridas para asegurar la sostenibilidad.

El Plan aprovechará los conocimientos especializados disponibles en la Sede y las Oficinas regionales de la OACI en África, el Grupo regional AFI de planificación y ejecución (APIRG), las organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional, otros Estados contratantes, 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), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil (CANSO) y otras partes interesadas, comprendidos los organismos internacionales de financiación tales como el Banco Mundial. El Plan también estará integrado con las actividades permanentes del Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y con las actividades de apoyo a la implantación y desarrollo.

Bajo el liderazgo de la OACI, el Plan requiere la colaboración entre los organismos de reglamentación y la industria por lo que respecta a la ejecución de las iniciativas destinadas a rectificar las deficiencias en materia de seguridad operacional. La preparación y ejecución del plan se llevarán a cabo de conformidad con la metodología y el proceso que figuran en el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

Se prevé que la fase inicial de ejecución del Plan se desarrollará durante un período de cuatro años. Mediante un análisis de carencias, las prioridades a corto plazo que figuran en la lista de objetivos del Plan se validarán y se ordenarán por orden de prioridad. Se prevé que las cuestiones prioritarias a corto plazo serán abordadas durante este período. Una vez finalizada con éxito la fase inicial de ejecución, se podrán abordar los objetivos a mediano y a largo plazo en las fases ulteriores. Los progresos con respecto a la finalización satisfactoria de las actividades se vigilarán con arreglo a mediciones similares a las previstas en la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial.

Desde el punto de vista político, el Plan se ejecutará en estrecha coordinación y con el apoyo de la Comisión Africana de Aviación Civil, el APIRG, la Unión Africana y otros organismos regionales. Las Oficinas regionales en África proporcionarán el apoyo administrativo y las instalaciones y servicios para las actividades del Plan.

ANTECEDENTES Y CONTEXTO

Panorama general de las restricciones operacionales

1.1 Nivel de actividad del transporte aéreo

Varios informes demuestran que, si bien el potencial de crecimiento del transporte aéreo en la Región AFI es elevado, la demanda real del mismo es baja. La demanda está restringida por la falta de voluntad política para abrir los mercados y beneficiarse con las economías de escala en el contexto de la Decisión de Yamoussoukro. Sólo en el caso de unas cinco rutas interafricanas existe un nivel de actividad de transporte aéreo que podría calificarse de maduro. Además, ciertas ciudades no están conectadas por vuelos directos, lo cual hace que los viajes dentro del África sean difíciles y onerosos. Además, hay un círculo cada vez más vicioso entre la demanda menguante, las tasas de ingresos en disminución y el incremento de las tarifas a modo de compensación, que no deja de agravar las dificultades de la industria.

Por consiguiente, la industria no consigue generar ingresos suficientes para sufragar sus costos de explotación y de desarrollo de la infraestructura, lo cual la obliga a depender de ayuda externa o subvenciones directas de gobiernos que difícilmente pueden permitirselo. A primera vista, los gobiernos que deciden no subvencionar a la industria dan la impresión de que carecen de la voluntad política para abordar sus problemas en materia de seguridad operacional, pero la realidad es que sus mayores recursos simplemente no les permiten brindar apoyo a la industria.

1.2 Esfuerzos de liberalización del transporte aéreo

Se ha dicho que la liberalización de la industria es la clave para romper el ciclo vicioso mencionado, convertir a muchas rutas en centros de generación de ingresos, financiar las operaciones y el desarrollo de la infraestructura y mantener la industria.

Lamentablemente, a pesar de numerosos esfuerzos, entre ellos la actual estrategia de la Decisión de Yamoussoukro, existe una evidente reticencia a comprometerse con este emprendimiento. Sin embargo, desde hace más de seis años hasta la fecha, se han celebrado múltiples reuniones para idear reglas relativas a la competencia; dichas reuniones no han arrojado ningún resultado concreto. Existe una evidente falta de voluntad política en este ámbito y el único modo en que la OACI puede ser de ayuda es cultivando dicha voluntad política en los Estados interesados, ejerciendo un liderazgo claro, guiando a los Estados y, de ser necesario, brindándoles apoyo financiero. Para ello es preciso sensibilizar a las más altas autoridades de los Estados en relación con las ventajas de implantar la Decisión de Yamoussoukro.

1.3 Economías de escala

Es indispensable que la industria crezca hasta alcanzar niveles de masa crítica para que la aviación civil pueda alcanzar en África un desarrollo real y sostenible en todos sus aspectos: desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, gestión del tránsito aéreo efectiva y eficaz, seguridad operacional de la aviación y recursos humanos suficientes. Esto puede lograrse mediante una combinación de soluciones a los problemas de explotación. La cooperación es esencial para la aplicación efectiva de las estrategias de crecimiento del mercado, tales como el enfoque de liberalización captado por la Decisión de Yamoussoukro.

No obstante, en vista de la situación económica precaria de muchos de los Estados en África, la liberalización por sí sola no es suficiente. Los Estados con pocos explotadores y ligera actividad podrían beneficiarse compartiendo los recursos de especialistas con otros Estados en situación similar.

Esta solución aliviaría las presiones relacionadas con las inversiones para la instrucción y el mantenimiento de la compensación necesaria para conservar al personal experimentado. Es preciso esforzarse más por agrupar a los países que comparten las mismas aspiraciones para que utilicen recursos en común en el seno de instituciones regionales a fin de sacar provecho de las economías de escala. Afortunadamente, ya existen iniciativas e instituciones con esa finalidad. Es preciso que la OACI asuma una función de liderazgo para ayudar a estos grupos a alcanzar sus metas. Entre los ámbitos que podrían ser objeto de empresas cooperativas y de utilización conjunta se cuentan los servicios de tránsito aéreo y de navegación, que ya están en la mira de iniciativas para el establecimiento de centros de control del espacio aéreo superior (UACC) en las subregiones de la Comunidad de Desarrollo del África Meridional (SADC), la Comunidad del África Oriental (CEA) y el Mercado Común para el África oriental y meridional (COMESA).

Para abordar las cuestiones relacionadas con el servicio de tránsito aéreo (ATS), la OACI celebró la primera Reunión de proveedores de servicios de tránsito aéreo AFI en Dakar, Senegal (del 26 al 28 de noviembre de 2002). La reunión se celebró en cooperación con la Agencia para la seguridad de la navegación aérea en África y en Madagascar (ASECNA) y la compañía de responsabilidad limitada de servicios de tránsito aéreo y navegación aérea (ATNS) de Sudáfrica.

Los proveedores de servicios de tránsito aéreo se comprometieron a cooperar en el marco de:

- el cumplimiento eficaz de las normas y métodos recomendados de la OACI y del plan de navegación aérea AFI;
- la eliminación de deficiencias que afectan a la navegación aérea y la implantación de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM);
- la elaboración de planes de instrucción y la nueva capacitación de los recursos humanos; y
- el perfeccionamiento de la calidad de los servicios proporcionados como resultado de las estrategias conjuntas que han de elaborarse en el marco de una estructura institucional permanente.

Por otra parte, los proveedores de servicios de tránsito aéreo reconocieron la necesidad de contar con un cielo único africano. Se convino en que, más adelante, este asunto será objeto de un examen detenido.

La segunda reunión de los proveedores de servicios de tránsito aéreo de África Océano Índico se celebró en Sudáfrica del 3 al 5 de noviembre de 2004 bajo los auspicios de ATNS, ASECNA y la OACI.

En la reunión los dos ámbitos operacionales principales que se debatieron fueron la gestión del tránsito aéreo en la Región AFI y sus repercusiones en las recomendaciones y conclusiones pertinentes de la 11ª Conferencia de navegación aérea (Montreal, 22 de septiembre – 3 de octubre de 2003) y de la 14ª reunión del APIRG (APIRG/14, Camerún, 23 – 27 de junio de 2003). Una vez más, el segundo ámbito de concentración principal fue la implantación de los sistemas de navegación aérea por los proveedores ATS en la Región AFI, comprendido el concepto de cielo único para el suministro de servicios de tránsito aéreo.

1.4 **Instalaciones y servicios de mantenimiento de aeronaves**

Muchos Estados todavía realizan mantenimiento general de importancia fuera del continente. Ello incluye la revisión de los motores, a pesar de que en el continente existen algunas instalaciones y servicios con capacidad para llevar a cabo tales trabajos. Desde 1988 se han desplegado esfuerzos para identificar y asignar la labor de mantenimiento especializado a las instalaciones y servicios de mantenimiento de los Estados del COMESA. El esfuerzo del COMESA formó parte de una iniciativa CAFAC más amplia, a través de un estudio de factibilidad para la creación de una red coordinada para el mantenimiento de aeronaves y un centro de revisión de aeronaves en África. Se identificaron centros concretos en seis Estados. (Etiopía, Kenya, Madagascar, Tanzania, Zambia y Zimbabwe). No obstante, este esfuerzo de colaboración no pudo desarrollarse más a raíz de la rivalidad entre los Estados. Es preciso reavivar nuevamente esta iniciativa teniendo en cuenta la evolución de los acontecimientos desde ese entonces.

1.5 **Líneas aéreas privadas y propiedad transfronteriza**

En todos los Estados hay líneas aéreas privadas, lo cual complica la posibilidad de que los gobiernos logren fusionarlas en un número menor de transportistas regionales más grandes, a diferencia de la situación de hace 14 años, cuando todas las líneas aéreas pertenecían en un 100% a los gobiernos. La Declaración de Yamoussoukro de 1988 tenía por objetivo la fusión de dichas líneas aéreas individuales a lo largo de un período de ocho años, pero aun cuando los gobiernos tenían el control y la propiedad de las compañías, no lograron hacerlo.

1.6 **Operaciones subregionales de vigilancia de la seguridad operacional**

Hay dos obstáculos comunes respecto al establecimiento de organizaciones de seguridad operacional de los vuelos que estén estructuradas según el modelo descrito en el *Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones* (Doc 8335) y el *Manual de aeronavegabilidad* (Doc 9760). En primer lugar, la mayoría de los países en desarrollo no disponen de una reglamentación aeronáutica básica adecuada o un código de reglamentación de navegación aérea. En segundo lugar, lo que es más difícil de superar, es la incapacidad de los países en desarrollo para contratar, capacitar y conservar inspectores debidamente calificados.

En vista de los obstáculos mencionados anteriormente y también de que en la mayoría de los Estados en desarrollo la industria del transporte aéreo generalmente es pequeña, la creación, por un grupo de Estados, de una organización cooperativa encargada del suministro o aumentación de los servicios de certificación y de vigilancia en cada Estado mediante un núcleo regional de inspectores, representa una solución práctica y económica al problema.

En la región existen ejemplos de iniciativas para el establecimiento de sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), tales como la Organización de seguridad operacional de la aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASO) y las Autoridades de aviación civil de África y Madagascar (AAMAC). La OACI debería seguir promoviendo esta iniciativa de cooperación en toda la Región AFI.

1.7 **Escuelas de capacitación**

La falta de personal cualificado plantea una restricción importante al desarrollo de la aviación civil en África. Debido a la insuficiencia de los recursos financieros y las antagónicas necesidades primarias de las poblaciones, los Estados, que son las principales partes interesadas de la

aviación civil, no cuentan con los medios suficientes para sufragar la instrucción del personal en las disciplinas técnicas, de gestión y de liderazgo.

Si bien muchos Estados de la región utilizan ciertos recursos clave en materia de instrucción, los mismos difieren en cuanto a su capacidad financiera para invertir en equipos y material didáctico. Además, a raíz de su número limitado, no han podido especializarse, lo cual agrava los problemas relacionados con los recursos, pues la instrucción aeronáutica exige cada vez más inversiones significativas en infraestructura. Si la especialización pudiera coordinarse entre las instituciones existentes y las nuevas, el mercado podría beneficiarse con las economías de escala en la región. La solución de las restricciones en materia de instrucción debería incluir asimismo la realización de un análisis detenido de la instrucción en la totalidad de la región.

1.8 **Coordinación**

En la Región AFI, diversos organismos llevan a cabo diferentes actividades de manera no coordinada. La situación se exagera a raíz de que actualmente ha disminuido la función de liderazgo de la OACI. La OACI tiene el mandato, la experiencia y la capacidad necesaria para dirigir las actividades de la región con respecto a la coordinación y movilización de inversiones de capital de los Estados contratantes y de los organismos donantes interesados, facilitando a la vez el uso en común y el intercambio de información relacionada con la seguridad operacional.

1.9 **Accidentes de aeronave e identificación de la tasa de accidentes en África**

El examen de los datos disponibles a partir del sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes (ADREP) de la OACI correspondientes a un período de 10 años, de 1997 a 2006, demuestra que hubo un aumento del número de accidentes en la Región AFI. No obstante, es difícil conseguir cifras exactas a raíz de la insuficiente cultura de notificación en la región. El hecho de que la cultura de notificación en la Región AFI sigue siendo precaria, se pone de manifiesto al observarse que, como promedio, en el período 1990-2006, alrededor del 70% de los accidentes no habían sido notificados a la OACI.

Los datos sobre accidentes correspondientes al período 2002-2006 demuestran que, por lo que respecta a las aeronaves con masa máxima de despegue superior a los 2 250 kg, la tasa de accidentes mortales en la Región AFI en las operaciones regulares fue de 4,6 accidentes por cada millón de salidas, o sea, ocho veces mayor que el promedio mundial. Durante el mismo período, la tasa de mortalidad de pasajeros por cada millón de salidas fue de 270, o sea, 11 veces mayor que el promedio mundial. Es preciso ocuparse de esta situación a fin de asegurar el crecimiento seguro y ordenado del transporte aéreo en toda la región; para lograrlo, la tasa de accidentes en la Región AFI debería disminuir, como mínimo, hasta el promedio mundial.

1.10 **Tipos de accidentes**

El análisis de los datos ADREP de la OACI relacionados con accidentes mortales durante el período de cinco años, de 2002 a 2006 y que comprenden aeronaves con una masa máxima de despegue superior a los 5 700 kg demuestra que los tipos de accidentes más importantes en la región ocurrieron por fallas o mal funcionamiento del grupo motor, pérdida de control en vuelo, incendios/humo (posteriores al choque), impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y salidas de la pista.

Las deficiencias de la infraestructura, tales como la falta de mantenimiento apropiado de los aeródromos, especialmente con respecto al pavimento de las pistas y las deficiencias en las vallas de los aeródromos, ya han sido motivo de incidentes graves. Si bien parecería que no todas estas deficiencias

contribuyen de manera importante a los accidentes, será preciso hacer una evaluación más detenida de estos peligros emergentes a fin de determinar el nivel de amenaza que plantean. La evaluación debería incluir un análisis de riesgo detallado, llevado a cabo en el contexto de un enfoque de sistemas de gestión de la seguridad operacional. Adicionalmente, debe detenerse la evidente degradación de la infraestructura en tierra que se observa en algunos lugares, antes de que contribuya a un accidente.

Durante la fase en ruta, muchas veces la calidad de los servicios de tránsito aéreo se encuentra por debajo de los estándares mundiales y las comunicaciones son a veces imposibles, hasta el punto en que las tripulaciones a menudo dicen que han atravesado regiones de información de vuelo (FIR) enteras sin ningún contacto de radio con ATS. No obstante, esto no parece haber causado accidentes por el momento. Sin embargo, aun con el uso del sistema anticolidión de a bordo (ACAS) y la extensa utilización de la frecuencia de procedimiento de radiodifusión en vuelo (IFBP), el constante crecimiento del tráfico podría ser motivo de una situación distinta en el futuro. Por consiguiente, al igual que en el caso de las deficiencias con respecto a la infraestructura, es preciso realizar el debido análisis de riesgos para determinar la amenaza planteada y las intervenciones requeridas en materia de seguridad operacional.

El Grupo de análisis de incidentes AFI ATS, integrado por la OACI, la IATA, la IFALPA, la IFATCA y los Estados/proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), también examina los incidentes con la finalidad de identificar las causas, las tendencias y las medidas correctivas que podrían evitar que se repitan.

1.11 **Deficiencias relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional**

Las cuestiones clave en materia de vigilancia de la seguridad operacional identificadas en la Región AFI comprenden lo siguiente:

- las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI y otras misiones de la OACI han demostrado que muchos Estados contratantes en la Región AFI todavía no han establecido sistemas eficaces de vigilancia de la seguridad operacional en el seno de su Administración de aviación civil (CAA);
- no todos los Estados cuentan con los conocimientos especializados necesarios, lo cual crea una situación propicia para condiciones de inseguridad que podría contribuir a la elevada tasa de accidentes en la Región AFI;
- la falta de conocimientos especializados, de habilitación y de delegación y de autoridad a escala operacional en las administraciones de aviación civil;
- un gran número de Estados sigue dependiendo exclusivamente del presupuesto del Estado, en lugar de constituir autoridades autónomas de aviación civil, y por lo tanto se enfrentan a restricciones financieras. En consecuencia, muchas administraciones carecen del personal técnico y administrativo calificado necesario para desempeñar sus obligaciones en materia de vigilancia de la seguridad operacional, pues no se han establecido políticas y programas de instrucción adecuados;
- algunos Estados de la región han logrado avances apreciables, pero el progreso no es homogéneo;

- la falta de un sistema apropiado de certificación y vigilancia continua de los explotadores de aeronaves conlleva la ejecución de operaciones de transporte aéreo sin que existan un manual de operaciones, un programa de instrucción o un programa de prevención de accidentes;
- en muchos casos, los certificados de explotador de servicios aéreos (AOC) se han emitido prácticamente cuando son solicitados, sin exigir que los candidatos tengan que demostrar sus capacidades y sin que se realicen inspecciones y controles previos para asegurarse de que son capaces de realizar operaciones de transporte aéreo con un nivel adecuado de seguridad operacional;
- no son muchos los Estados de la Región AFI que cuentan con los recursos y el volumen de operaciones de transporte aéreo que justifican el mantenimiento de una fuerza laboral nacional para la vigilancia de la seguridad operacional;
- el avance de los Estados en la ejecución de sus planes de acción para resolver las constataciones de las auditorías del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) es lento; y
- es preciso que los Estados de la Región AFI asuman el compromiso de cumplir las disposiciones de la OACI.

1.12 **Deficiencias en la infraestructura identificadas por el APIRG**

A fin de permitir que el APIRG evalúe las deficiencias en forma detallada, los Estados y determinadas organizaciones internacionales, como la IATA y la IFALPA, proporcionan información a la Oficina regional de la OACI para que se adopten las correspondientes medidas, comprendidas las medidas en el marco de las reuniones de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). Habitualmente, la información comprende una descripción de la deficiencia, la evaluación de los riesgos, las soluciones posibles, los plazos de tiempo, la parte responsable, las medidas que se convino adoptar y las medidas que ya fueron adoptadas.

1.13 **Principales cuestiones de seguridad operacional identificadas por el APIRG:**

- enlaces de comunicaciones deficientes;
- vallas inadecuadas en los aeródromos;
- insuficiente respuesta de los Estados para subsanar las deficiencias identificadas;
- falta de implantación de rutas aéreas;
- falta de suministro de servicio de control de área; y
- capacitación del personal.

1.14 **Medidas para el cambio de cultura y establecimiento de la función de liderazgo de la OACI**

A pesar de los numerosos obstáculos que existen en la Región AFI respecto a la mejora de la seguridad operacional y la eficacia del transporte aéreo, la OACI reconoce que la experiencia adquirida con el tiempo y la observación de la situación actual es comparable a los resultados obtenidos en otras regiones que enfrentan muchas de las mismas restricciones, aunque en combinaciones diferentes. En vista de denominadores que son comunes no sólo a todas las regiones con problemas sino también a muchas otras regiones, la OACI debe concentrarse en estas cuestiones como parte de la estrategia mundial emergente en la que se pone de relieve el cumplimiento de los SARPS en lugar de la creación de SARPS nuevos.

Además de la transformación de la función de la OACI para ejercer mayor énfasis en el cumplimiento de los SARPS, es preciso tener en cuenta la reciente reducción de los recursos que la Organización dedica al suministro de servicios en el terreno relacionados con los Estados a nivel de las Oficinas regionales. La OACI debe lograr un equilibrio entre las tendencias de centralización de la Secretaría y la reagrupación de recursos para hacer frente a las restricciones de financiamiento actuales y su capacidad de mantener un contacto estrecho con los Estados que necesitan de su asistencia y liderazgo. Este cambio de cultura es necesario a fin de que la OACI pueda adoptar una posición de líder internacional fuerte, no sólo con respecto a la definición de las normas y métodos para la seguridad operacional y eficiencia de la industria de la aviación, sino también con respecto a su implantación operacional.

Concretamente, la Comisión de Aeronavegación, como resultado de su visita a la Región AFI en agosto de 2006, estableció que las Oficinas regionales de la OACI deberían aumentar su liderazgo en los esfuerzos para lograr que las partes interesadas participen en la elaboración de SARPS, en la evaluación de la relación seguridad operacional/costo de los SARPS nuevos, en el establecimiento de calendarios para el cumplimiento de los SARPS y en la evaluación de los progresos alcanzados al respecto, y que también deberían comunicar a la Sede de la OACI las medidas correctivas que sean necesarias. Esta iniciativa servirá de catalizador para obtener el compromiso de todos los socios, los Estados, la industria, las instituciones financieras y otros donantes.

Hasta la fecha, la ayuda brindada a los Estados de la Región AFI en el sector del transporte aéreo se ha caracterizado sobre todo por iniciativas independientes de Estados y organismos donantes concentradas en componentes bien definidos de este sector. Además, por ejemplo, muchos programas importantes han sido ejecutados por intermedio de la OACI, el Banco Mundial, la IATA y otros diversos donantes internacionales, regionales y bilaterales. No obstante, a raíz de los problemas persistentes que trastornan al transporte aéreo africano, un número creciente de gobiernos donantes e instituciones de préstamo piden que se realice un esfuerzo de asistencia coordinada que se fundará en un enfoque coordinado que permita a los responsables de la elaboración de políticas y a la comunidad de donantes una actuación en el marco estratégico común de prioridades y objetivos identificados, bajo la égida de la OACI.

El Plan se ocupa de esta cuestión y refuerza los diferentes aspectos relacionados con la seguridad operacional, tales como los de organización, de gestión, institucionales, económicos, educativos y políticos en la Región AFI.

1.15 **Otros proyectos que complementan el Plan AFI**

1.15.1 **Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial**

La Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial es la columna vertebral del GASP y fue elaborada por el Grupo para la estrategia de la seguridad operacional de las empresas del sector aeronáutico (ISSG), en colaboración con la OACI, para ocuparse de la seguridad operacional de la aviación mediante un proceso que prioriza de la mejor manera posible las iniciativas de seguridad operacional y garantiza su coordinación apropiada a escala mundial. La primera parte de la Hoja de ruta fue entregada a la OACI en diciembre de 2005 y presentada a la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación (DGCA/06, Montreal, marzo de 2006). La Parte II de la Hoja de ruta se presentó a la Comisión de Aeronavegación en diciembre de 2006. De conformidad con una recomendación de la DGCA/06, el Consejo convino en que “la OACI, en colaboración con todos los Estados y otros interesados, debería seguir desarrollando un enfoque integrado para las iniciativas de seguridad operacional, basado en la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial, que proporcione un marco mundial para la coordinación de las políticas e iniciativas de seguridad operacional”.

El GASP ofrece un medio para asegurarse de que las iniciativas de seguridad operacional en todo el mundo desemboquen en una mayor seguridad operacional mediante la coordinación de esfuerzos, reduciendo así las incoherencias y la duplicación. El objetivo principal del GASP es constituir un marco de referencia común para todas las partes interesadas, comprendidos los Estados, los organismos de reglamentación, los explotadores de líneas aéreas, los aeropuertos, los fabricantes de aeronaves, las asociaciones de pilotos, los organismos que se ocupan de la seguridad operacional y los proveedores de servicios de navegación aérea. El GASP coordinará y orientará las políticas y las iniciativas en materia de seguridad operacional a escala mundial, reduciendo así el riesgo de accidentes para la aviación comercial. Es esencial que se adopten medidas a tres niveles, a saber, el de los Estados, el de la industria, y el nivel regional. La Hoja de ruta contiene un método y un proceso para su elaboración e implantación en diferentes regiones del mundo.

El GASP, junto con el plan mundial de navegación aérea es el marco en el que deberían elaborarse los planes regionales, subregionales y nacionales, comprendido el presente ejercicio.

Un grupo de expertos en aviación de varios gobiernos africanos, del Gobierno de los Estados Unidos, del Banco Mundial, de la Comisión Africana de Aviación Civil, de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, de Boeing, de Airbus, de la Unión Europea y de la OACI celebraron una reunión informal de intercambio de ideas (Washington DC, 25 y 26 de enero de 2007) acerca de la implantación de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial en África.

La reunión fue organizada por el Director General de Aviación Civil de los Países Bajos y la Fundación para la seguridad operacional de los vuelos.

1.15.2 **“Safe Skies for Africa” (Seguridad operacional del transporte aéreo en África)**

El programa “Safe Skies for Africa” fue lanzado por los Estados Unidos en 1998 para aumentar el número de Estados africanos que cumplen con las normas de la OACI en materia de seguridad operacional de la aviación y para mejorar la seguridad de la aviación en los aeropuertos de la región. La iniciativa “Safe Skies for Africa” se concentra en la realización de evaluaciones de la seguridad operacional y estudios sobre la seguridad de la aviación en ciertos países y en la formulación, junto con las autoridades de aviación civil del África, de planes de acción para lograr que las prácticas de

seguridad operacional y de seguridad de la aviación en el África alcancen el nivel de las normas mundialmente aceptadas.

1.15.3 **Plan de acción de Libreville**

El Plan de acción de Libreville fue aprobado por los Ministros encargados del transporte aéreo, en una reunión de los Estados miembros de la Unión Africana, celebrada en mayo de 2006 en Libreville (Gabón). Cabe señalar el hecho importante de que los Ministros tomaron la iniciativa de reducir, de aquí a 2008, la tasa de accidentes de aeronaves en el África hasta que sea igual al promedio mundial, y de apoyar y reforzar a la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) para permitirle desempeñar su función. Los Ministros también decidieron reforzar las Autoridades autónomas de aviación civil, crear organismos regionales y subregionales de vigilancia y apoyar el programa de la alianza para la iniciativas de seguridad operacional en África, de la auditoría de la seguridad operacional (IOSA) de la IATA.

1.15.4 **Equipo de mejora de la seguridad operacional AFI (ASET)**

En su reunión en Sun City, Sudáfrica (9-16 de mayo de 2005), los Ministros africanos encargados de la aviación civil convinieron en crear el Equipo de mejora de la seguridad operacional AFI. La IATA dirigió el establecimiento del ASET, que está destinado a determinar las causas exactas de los accidentes, así como y las tendencias, y promover activamente las medidas correctivas. El ASET reúne organismos de reglamentación, proveedores de servicios de navegación aérea, explotadores de aeropuertos, líneas aéreas y fabricantes de aeronaves.

1.15.5 **OACI/Banco Mundial – Programa para un transporte aéreo sostenible en el África**

El objetivo del programa del Banco Mundial es contribuir de manera significativa a la mejora de la situación económica y social de los países y los pueblos africanos mediante el desarrollo sostenible de la industria africana del transporte aéreo. Existe la clara necesidad de hacer una reflexión y una planificación estratégicas para definir y elaborar medidas concretas que deben ser aplicadas a los niveles nacional, regional y del conjunto del continente, para crear condiciones propicias para el desarrollo continuo de este crucial sector del transporte. La ejecución de este proyecto se coordinará en relación con el Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África.

1.15.6 **Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y otros proyectos de cooperación técnica**

Con el fin de fortalecer la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional en los Estados, la OACI, por medio de su Programa de cooperación técnica, ha presentado programas entre Estados (es decir, regionales), que se conocen con el nombre de Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP). Estos programas tienen la finalidad de alcanzar un nivel de cooperación regional que garantice la eficacia en función de los costos y la optimización de los recursos humanos. El objetivo es superar las insuficiencias financieras y laborales que en el pasado hayan podido perjudicar la aplicación eficaz de las obligaciones relativas a la vigilancia de la seguridad operacional por parte del Estado, y de esa manera lograr la armonización regional de la reglamentación, las políticas y los procedimientos relativos a la seguridad operacional.

En la actualidad hay tres proyectos COSCAP en la zona de acreditación de la Oficina África occidental y central (WACAF) de la OACI: COSCAP – Grupo del Acuerdo de Banjul, COSCAP – Unión económica y monetaria del África occidental (UEMAO), COSCAP – Comunidad económica y monetaria del África central (CEMAC). Se prevén dos proyectos para la zona del África oriental y

meridional (ESAF): COSCAP – Comunidad del África meridional para el desarrollo (SADC) y COSCAP – Mercado común para el África oriental y meridional (COMESA). Los proyectos están financiados esencialmente por los Estados miembros y las organizaciones donantes.

Hay otros proyectos de cooperación técnica, financiados por los Estados y otras partes interesadas, que abarcan una amplia gama de actividades, comprendido el suministro de infraestructura y servicios, el refuerzo de la capacidad de las CAA y los proveedores de servicios de navegación aérea, etc. Entre los ejemplos que cabe mencionar se cuentan la Autoridad encargada de la aviación civil en Somalia, que proporciona servicios de información de vuelo en la FIR Somalia, el proyecto de rehabilitación de aeropuertos/aeródromos para la misión de las Naciones Unidas (UN) en la República Democrática del Congo (MONUC), el establecimiento de una Autoridad de aviación civil en Botswana y el refuerzo de la capacidad de la Dirección general de aviación civil en Guinea Ecuatorial.

1.15.7 **Grupo regional AFI de planificación y ejecución (APIRG)**

El grupo regional AFI de planificación y ejecución fue creado por el Consejo de la OACI en 1980, de conformidad con una recomendación de la sexta Reunión regional AFI de navegación aérea (1979).

La función del APIRG es asegurar la elaboración continua y coherente del Plan regional AFI e identificar los problemas específicos en el ámbito de la navegación aérea, proponiendo además medidas para resolverlos.

El APIRG mantiene y actualiza continuamente una lista de deficiencias en los ámbitos de planificación operacional de los aeródromos (AOP), comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), gestión del tránsito aéreo (ATM), meteorología aeronáutica (MET), búsqueda y salvamento (SAR) y servicios de información aeronáutica (AIS). Estas deficiencias deberían abordarse con carácter urgente. El Grupo regional AFI de planificación y ejecución no será responsable de la implantación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África, pero contribuirá a ayudar a implantarlo.

La Secretaría del APIRG ha propuesto que la próxima reunión del grupo se celebre durante el cuarto trimestre de 2007, seis meses más tarde que el intervalo habitual de 18 meses. Este calendario se considera ideal, en vista de que el APIRG es el órgano de ejecución en la región y que podrá presentarse el plan de ejecución integral. También será la primera plataforma en que se aborden los aspectos técnicos y los resultados de índole política de la reunión de alto nivel (Montreal, 17 de septiembre de 2007). También se prevé que en dicha oportunidad se podría presentar el orden del día para la reunión regional de navegación aérea especial.

El Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África estará estrechamente relacionado con las actividades del APIRG.

1.15.8 **Programa de la estrategia unificada**

En la Resolución A35-7 de la Asamblea (*Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional*) se estableció la estrategia unificada para resolver las deficiencias en materia de seguridad operacional. Al hacerlo, la Asamblea reconoció que no todos los Estados contratantes cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para realizar las actividades de vigilancia de la seguridad operacional en forma adecuada. Con esta finalidad, la Asamblea encargó al Consejo que adoptara un enfoque flexible para proporcionar asistencia mediante las Oficinas regionales de la OACI a fin de apoyar a las organizaciones regionales y subregionales. La OACI ha

desplegado un esfuerzo enorme, en el marco de la estrategia unificada, para resolver las deficiencias y aportar la asistencia de expertos en las zonas de acreditación de las oficinas de Nairobi y Dakar.

1.15.9 **Directores Generales de aviación civil en Europa**

La 126ª Reunión de Directores Generales de aviación civil en Europa (París, 6 de diciembre de 2006) recomendó que la Conferencia europea de aviación civil (CEAC) continuara promoviendo el traspaso de los conocimientos europeos al sistema mundial de la aviación y, como primera etapa, formulara una agenda para el apoyo de la seguridad operacional de la aviación en el África. Esta iniciativa está considerada como un cambio positivo que contribuirá significativamente a los esfuerzos de la OACI.

1.15.10 **Programa IATA de auditoría de la seguridad operacional (IOSA)**

El Programa de auditoría de la seguridad operacional de la IATA (IOSA) es un sistema de evaluación internacionalmente reconocido y aceptado, que fue concebido para evaluar los sistemas de gestión y control operacional de las líneas aéreas. Mediante el IOSA, los procedimientos operacionales y las estructuras de las líneas aéreas se verifican comparándolos con las normas y métodos recomendados de la OACI, así como con las mejores prácticas de la industria. Para fines de 2007, será preciso que todos los miembros de la IATA hayan pasado con éxito la auditoría IOSA a fin de lograr y mantener su condición de miembros de la IATA.

2. **DESCRIPCIÓN DEL PLAN**

2.1 **Plan de ejecución regional integral para África**

Para responder al conjunto de inquietudes expresadas por la Comisión de Aeronavegación, como resultado de su visita a la Región AFI, el Consejo convino en que, entre otras cosas, debería elaborarse un Plan de ejecución regional integral para el África, comprendidas las necesidades en materia de recursos, dentro de un plazo de seis meses y que el informe sobre el Plan debería presentarse al Consejo en su 181º período de sesiones. El Consejo también convino en que el Plan debería también presentarse a una reunión que tendrá lugar el 17 de septiembre de 2007. Después de ello, la Reunión regional de navegación aérea especial prevista para principios del trienio 2008-2009-2010 debería ser un punto de control para evaluar el progreso de la ejecución. El Consejo convino asimismo en que las Oficinas regionales deberían encargarse del seguimiento del Plan, con estrecho apoyo y orientación de la Sede. También se invitó al Secretario General a considerar la posibilidad de preparar un proyecto de Resolución de la Asamblea para su examen por el Consejo.

2.2 **Elementos que exigen una acción inmediata**

Mediante los análisis de los datos y de la información proveniente de diversas fuentes, entre ellas, el USOAP, el APIRG, el sistema ADREP de la OACI y los informes IOSA de la IATA, etc. se determinarán los elementos que exigen una acción inmediata. Estos podrían relacionarse con la aeronavegabilidad, la operación de aeronaves, las deficiencias en los aeródromos, la notificación e investigación de accidentes e incidentes, las deficiencias en materia de comunicaciones, la insuficiencia de personal capacitado, la preparación e implantación inadecuada de los planes de acción, etc.

2.3

Objetivos del Plan

Objetivos a corto plazo

- finalizar el Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África, tras la orientación adicional por parte de la ANC y el Consejo a través del proceso de aprobación, y alcanzar mayor precisión con respecto a las necesidades en materia de recursos y viajes de misión basándose en los resultados del análisis de carencias;
- aumentar la función de liderazgo y responsabilidad de la OACI en la coordinación y la gestión del programa para toda la Región AFI;
- establecer las modalidades de implantación aplicando la metodología de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial;
- asegurar la ejecución efectiva del Plan por lo que respecta a subsanar las deficiencias identificadas por el USOAP, el programa IOSA de la IATA y otros instrumentos similares de auditoría, así como las deficiencias de la infraestructura identificadas por el APIRG, respecto a las cuales se considera es preciso adoptar medidas con carácter urgente;
- asegurar la gestión eficiente del Plan.

Objetivos a plazo medio

- reforzar las autoridades de aviación civil por lo que respecta a sus capacidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional;
- acrecentar el cumplimiento de los SARPS de la OACI y las mejores prácticas de la industria;
- aumentar el número de empleados cualificados en el seno de la industria y en el ámbito de la vigilancia;
- mejorar la calidad de los inspectores y de otros miembros del personal de aviación civil mediante cursos de instrucción;
- asegurar que la investigación y notificación de accidentes e incidentes graves sea imparcial e intachable;
- reforzar la cooperación regional;
- acrecentar la capacidad de los sistemas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional;
- asegurar la implantación, lo más pronto posible, de sistemas de gestión de la seguridad operacional de la aviación para los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea y las líneas aéreas;

- mejorar la asistencia brindada en materia de vigilancia a los Estados menos desarrollados;
- por medio de la web, poner los conocimientos especializados en materia de aviación a disposición de los Estados que corresponda.

Objetivos a largo plazo:

- aumentar la credibilidad de los Estados y las organizaciones regionales, a fin de atraer inversionistas y clientes para la industria;
- aumentar la pertinencia del proceso de elaboración e implantación de SARPS mundiales en la región, así como la participación de los Estados en la elaboración de SARPS;
- acrecentar la transparencia de las actividades de vigilancia de la aviación de la región, a fin de poder resolver más rápidamente los problemas y priorizar, a escala regional, las medidas que deben adoptarse;
- establecer un enfoque estructurado y coordinado respecto a la participación de todas las partes interesadas que se esfuerzan activamente por aumentar la seguridad operacional de la aviación en la Región África-Océano Índico, permitiendo que los esfuerzos se dirijan no sólo a los Estados sino también hacia el conjunto de partes interesadas en el sistema de transporte aéreo;
- establecer coordinación y cooperación en relación con las actividades de formación que se llevan a cabo en la Región AFI.

2.4 **Vinculación entre el Plan AFI y los Objetivos estratégicos de la OACI**

Los objetivos estratégicos del Plan están estrechamente vinculados con el Objetivo estratégico A: Seguridad operacional — Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial y con el Objetivo estratégico D: Eficiencia — Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación tal como se enuncian en el Plan de actividades de la OACI. El Plan de ejecución AFI también será objeto de seguimiento detallado por el Programa integrado de navegación aérea (ANIP).

2.5 **Resultados previstos del Plan**

En la medida de lo posible, los resultados del Plan se evaluarán en función de los indicadores/las mediciones de la actuación contenidos en el GASP y la Hoja de ruta, así como en función de otras mediciones derivadas de las normas de la OACI.

Ello incluye lo siguiente:

- seguridad operacional de la aviación mejorada en toda la región;
- medidas de implantación coordinadas relacionadas con otras decisiones y planes de acción de alto nivel, por ejemplo, el Plan de acción de Libreville y el Programa OACI/Banco Mundial para el transporte aéreo sostenible en África;

- medidas coordinadas por lo que respecta a todas las partes interesadas que proveen asistencia a los Estados en la Región AFI; y
- sistema de transporte aéreo más eficaz y seguro para el público general en la Región AFI;

Con el Plan también se obtendrán a los siguientes resultados:

- un nuevo enfoque respecto a las actividades en el seno de la OACI para permitir que las Oficinas regionales lleven a cabo el mandato de la OACI de manera sostenible;
- dar autoridad a los Directores regionales de la OACI para que hagan frente al desafío y ejecuten el Plan — y responsabilizarlos respecto a sus esfuerzos;
- mejor coordinación y colaboración con la industria; y
- un enfoque estructurado de gestión del programa por lo que respecta a las actividades emprendidas por la OACI y los demás protagonistas en la Región AFI.

3. GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

3.1 Gestión del Plan

En el marco del Plan, todas las medidas adoptadas en la Región AFI serán objeto de un enfoque de gestión de programa basado rigurosamente en las mediciones. Si bien la OACI no será directamente responsable de la ejecución de todas las actividades en la región, está en posición ideal para actuar como centro de coordinación y de gestión del programa para el cambio. El personal de las Oficinas regionales, por consiguiente, deberá obtener una formación sólida en las disciplinas relacionadas con la gestión de programas, y sus actividades deberán armonizarse y guiarse de acuerdo con las actividades de planificación mundial de la Sede de la OACI. A fin de facilitar este proceso, el programa integrado de navegación aérea (ANIP) y otros instrumentos de planificación de las actividades utilizados en la Sede se extenderán a las Oficinas regionales.

El Plan estará administrado bajo la supervisión del Director regional de mayor antigüedad, quien rendirá informe al Comité directivo (SC). El Comité directivo establecerá un programa de trabajo bajo la forma de planes de trabajo anuales preliminares para los cuatro primeros años del Plan y de un programa detallado para el primer año de operación, indicando las tareas, los resultados esperados y las actividades que deben ejecutarse. El Comité directivo seguirá de cerca el progreso de las actividades emprendidas en el marco del Plan. El Comité directivo estará integrado por miembros que representan a todas las partes y otros interesados.

3.2 Elaboración y ejecución

El Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África se elaboró siguiendo las etapas que figuran en el Plan global para la seguridad operacional de la aviación, que comprende la identificación de las partes interesadas principales, la determinación de las fuerzas y los elementos habilitantes en materia de seguridad operacional, la identificación de riesgos, la ejecución de un análisis de carencias y la elaboración de medidas recomendadas ordenadas por orden de prioridad. El Plan se ejecutará en el marco de un proceso de gestión del programa, que comprende

objetivos claramente definidos, resultados, actividades y mediciones. Este proceso también incluirá una vigilancia y una evaluación continuas.

En la tabla que figura a continuación se indican la gestión y la ejecución del Plan en términos de sus objetivos inmediatos, resultados esperados y actividades. Se incluyen indicadores de la actuación (mediciones) con la finalidad de medir los resultados.

3.3 **Gestión, ejecución y evaluación (objetivos, resultados y actividades)**

<i>Fase del programa</i>	<i>Objetivos</i>	<i>Resultados</i>	<i>Actividades (se establecerán mediante análisis de carencias)</i>	<i>Período de tiempo</i>	<i>Responsabilidad</i>	<i>Indicadores de la eficacia/Mediciones</i>
Inicio del Plan y evaluación	Elaborar un Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África, comprendidas las necesidades en materia de recursos	Plan de ejecución regional integral de la seguridad operacional de la aviación en África	Identificar las principales partes interesadas Determinar los aspectos positivos y habilitantes en materia de seguridad operacional, por ej., las Oficinas regionales de la OACI Identificar los riesgos Coordinar con el APIRG Programar la reunión de alto nivel anterior a la Asamblea y Asamblea	D*+2 Meses	Secretaría de la OACI	5ª sesión del 181º período de sesiones del Consejo de la OACI
Planificación del programa	Establecer las modalidades de ejecución	Fondos suficientes Comité directivo Director del programa Análisis de carencias	Establecer el Presupuesto del programa Establecer el mecanismo de financiación Establecer el Comité directivo del programa Nombrar al Director del proyecto (PM) y a los miembros del equipo del programa	D+5 meses	Consejo Secretaría Secretaría	Financiación apropiada Descripciones de empleo

<i>Fase del programa</i>	<i>Objetivos</i>	<i>Resultados</i>	<i>Actividades (se establecerán mediante análisis de carencias)</i>	<i>Periodo de tiempo</i>	<i>Responsabilidad</i>	<i>Indicadores de la eficacia/Mediciones</i>
		Programa de trabajo Oficina del programa	Realizar un análisis de carencias Elaborar medidas recomendadas ordenadas por orden de prioridad Proporcionar los locales y adquirir equipo de oficina, movilizar al personal administrativo		PM/ PT/Secretaría/ANC PM/RD/Secretaría/ HRB	USOAP/IOSA Plan global para la seguridad operacional de la aviación Especificaciones relativas a locales y equipo de oficina, descripción de empleos
Ejecución del programa	Ejecutar el plan	Disminución del número de deficiencias identificadas mediante las auditorías Disminución del número de deficiencias identificadas por el APIRG Reunión RAN AFI especial	Ejecutar eficazmente los planes de acción USOAP Realizar misiones de investigación de los hechos Realizar misiones de asistencia Elaborar requisitos en materia de reglamentación	D*+3 años y 6 meses	PM/PT//Secretaría/ Estados contratantes/ COSCAP/otros organismos internacionales como la IATA, la IFALPA, el Banco Mundial /los socios de la industria, etc. PM/Secretaría/ANC Coordinador RAN	Reducción de la tasa de accidentes en el África Resultados USOAP/ IOSA SARPS y textos de orientación de la OACI Las mejores prácticas de la industria

<i>Fase del programa</i>	<i>Objetivos</i>	<i>Resultados</i>	<i>Actividades (se establecerán mediante análisis de carencias)</i>	<i>Período de tiempo</i>	<i>Responsabilidad</i>	<i>Indicadores de la eficacia/Mediciones</i>
			<p>Celebrar seminarios de instrucción y capacitación en el lugar de trabajo</p> <p>Brindar asistencia en línea a los Estados</p> <p>Elaborar sistemas eficaces de notificación de incidentes y asegurar que se cuente con la debida estructura legislativa y de reglamentación</p> <p>Poner en práctica un sistema de vigilancia continua (comprendidas las evaluaciones, las auditorías, etc.)</p> <p>Elaborar sistemas eficaces de recopilación e intercambio de datos sobre seguridad operacional de la aviación</p> <p>Asegurar la eficacia de las investigaciones de los incidentes y accidentes</p> <p>Implantar los sistemas de gestión de la seguridad operacional en forma rápida</p>			<p>Plan global para la seguridad operacional de la aviación</p> <p>Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial</p> <p>Doc 9734 A y B</p>

<i>Fase del programa</i>	<i>Objetivos</i>	<i>Resultados</i>	<i>Actividades (se establecerán mediante análisis de carencias)</i>	<i>Periodo de tiempo</i>	<i>Responsabilidad</i>	<i>Indicadores de la eficacia/Mediciones</i>
			<p>Establecer organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO)</p> <p>Coordinar las actividades de la Unión Africana, la CAFAC, el APIRG y todos los demás protagonistas</p> <p>Planificar la reunión RAN AFI especial</p>			
Vigilancia continua y evaluación al finalizar el programa	Asegurar la gestión eficaz del plan	<p>Informes del programa</p> <p>Informes al Consejo y a la ANC</p> <p>Informes de auditoría de la EAO</p> <p>Informes del APIRG</p>	<p>Celebrar reuniones del Comité directivo</p> <p>Examen de la gestión y auditoría por EAO</p> <p>Examen técnico por ISD</p> <p>Informar al Consejo y a la ANC</p> <p>Preparar los informes de finalización del programa</p>	D+4 años	Secretaría/Consejo/ANC/PM/RD/Comité Directivo (SC)	<p>Informes de auditoría</p> <p>Manual de la Oficina regional, Reglamento financiero de la OACI, Manual de actividades de las misiones de la TCB</p>

3.4 **Necesidades y gestión financiera**

Las necesidades financieras y las contribuciones voluntarias relacionadas con el Plan serán administradas desde la Sede mediante un sistema de planificación de recursos empresariales (PRE) de la OACI. La gestión general del Plan será realizada por el Director del programa, bajo la autoridad del Comité Directivo. La coordinación general del Plan AFI con las diversas partes interesadas será llevada a cabo por la Secretaría de la Sede de la OACI y las Oficinas regionales.

3.5 **Período de tiempo y calendario de actividades**

La fase inicial del Plan se llevará a cabo durante un período de cuatro años. Basándose en la evaluación de los avances logrados después de tres años, el Consejo tomará una decisión sobre las fases y actividades ulteriores del Plan.

3.6 **Etapas importantes**

Una reunión de alto nivel se celebrará el 17 de septiembre de 2007 para examinar el Plan AFI y, en particular, las cuestiones relacionadas con la seguridad operacional en la región. La OACI, la CAFAC, la IATA y otras partes interesadas harán presentaciones para poner de relieve los problemas al más alto nivel. La OACI someterá a la aprobación de los Estados AFI un Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África.

De conformidad con la decisión del Consejo de la OACI (179/14), la Reunión regional de navegación aérea AFI especial que se celebrará en el próximo trienio, servirá de punto de control de los avances de la implantación de los elementos del Plan. Esta reunión ofrecerá la oportunidad de reforzar el compromiso regional a los niveles político y técnico. Este foro permitirá también reunir a los Estados, a los proveedores de servicios y a los usuarios en una misma plataforma. Cabe tomar nota de que el orden del día de esta reunión RAN se vincula estrechamente con el Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África y que se desarrollará en paralelo con el mismo, con miras a obtener la aprobación del Consejo.

Otras etapas importantes son la reunión del APIRG/16 (Kigali, Rwanda, 19-23 de noviembre de 2007), las reuniones (dos veces por año) del Comité directivo y las actividades de evaluación. Después de que se realice el análisis de carencias podrían identificarse otras etapas importantes. La necesidad de que el Plan continúe será examinada por la ANC y el Consejo, tras el informe sobre los avances alcanzados después de tres años.

3.7 **Participación de los interesados**

Las partes interesadas del sector de la aviación civil son los Estados, la OACI, las líneas aéreas/explotadores, los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea, los fabricantes de equipos y aeronaves, los organismos de mantenimiento y reparación, las organizaciones regionales, las organizaciones internacionales y los representantes de la industria.

Los socios de la OACI trabajarán para lograr los objetivos del Plan y estarán representados en cada etapa de su elaboración y ejecución. Todas las partes interesadas estarán representadas en el seno del Comité directivo. La lista propuesta de las partes interesadas figura en el Apéndice B.

3.8 **Fuerzas y elementos habilitantes en materia de seguridad operacional**

La OACI tiene el amplio mandato, la experiencia y los medios necesarios para hacer realidad el crecimiento y la estabilidad a largo plazo en la región. Las otras fuerzas que sostienen la implantación efectiva del Plan pueden comprender aquellas que ya se sugirieron en la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial. Al respecto, las Oficinas regionales de la OACI en África tendrán que desempeñar una función preponderante en su calidad de elementos habilitantes del Plan. Las Oficinas regionales mantienen contacto directo con los Estados en sus respectivas zonas de acreditación y pueden por consiguiente contribuir a la asistencia a nivel de la reglamentación. Para ocuparse de las actividades a nivel de los usuarios, la IATA y el proceso IOSA desempeñarán un rol importante. Los otros elementos habilitantes podrían incluir el Banco Mundial, la Asociación de líneas aéreas africanas (AFRAA), la alianza IATA para las iniciativas de seguridad operacional y las comunidades económicas regionales, etc.

3.9 **Análisis de carencias**

El Director del programa será el responsable de efectuar un análisis de carencias basándose en el Plan global para la seguridad operacional de la aviación y teniendo en cuenta las constataciones de las auditorías del USOAP y del IOSA, los informes ADREP y las deficiencias identificadas por el APIRG. Una vez finalizada la evaluación inicial, con anterioridad a la Asamblea se establecerá un plan detallado en el que se enumerarán las medidas que deben adoptarse, la estrategia que se utilizará y las necesidades definitivas en materia de recursos financieros. Los análisis de carencias serán realizados en estrecha coordinación y asociación con la industria y todas las demás partes interesadas por intermedio del Comité directivo. Todas las actividades que resulten del examen inicial de los datos y del análisis de carencias y exijan la participación directa de la OACI, pasarán por el riguroso proceso de ingreso del ANIP. La Comisión de Aeronavegación ayudará a preparar y priorizar las planillas de cuestiones del ANIP.

3.10 **Coordinación con otros programas y planes pertinentes**

Como ya se ha indicado en este documento, ya hay varios otros programas y planes en curso en la Región AFI. Para evitar la duplicación de esfuerzos, todas las iniciativas relacionadas con la aviación en la región se coordinarán en el marco del plan AFI. La coordinación se llevará a cabo a diversos niveles, entre ellos la Sede de la OACI, las Oficinas regionales y el Comité directivo.

4. **NECESIDADES EN MATERIA DE RECURSOS**

La realización del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África es parte del mandato general de las Oficinas regionales de Dakar y Nairobi. Sin embargo, es evidente que dichas oficinas no cuentan con los recursos necesarios para apoyar bien el Plan; por consiguiente, sería necesario complementar los recursos ya proporcionados en el marco del Programa regular, a raíz del estricto límite que se está imponiendo al Presupuesto regular para el próximo trienio. La contribución inmediata de la Secretaría sería mediante la participación de personal, tanto en la Sede como en las regiones; dicha contribución ya se ha iniciado. No obstante, se requerirán recursos adicionales, tales como un Director del programa dedicado específicamente a ese fin. El Consejo convino en que tales recursos adicionales podrían obtenerse mediante una resolución de la Asamblea en la que se pidan contribuciones voluntarias.

4.1 Recursos del Programa regular asignados al Plan

Para comenzar, los recursos ya asignados en el Presupuesto del Programa regular a las oficinas de Nairobi y Dakar (véase el Apéndice A) se consagrarán fundamentalmente a la implantación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África. Esto comprenderá lo siguiente:

- la supervisión y gestión generales del plan de ejecución serán realizadas principalmente por el Director regional de la OACI en África con más años de antigüedad; y
- la asignación al plan de ejecución del 75% del tiempo de los actuales especialistas regionales en los ámbitos requeridos.

4.2 Recursos adicionales requeridos en apoyo del Plan

<i>Medida</i>	<i>Costo total estimado para los primeros cuatro años</i>	<i>Descripción</i>
Contratación de expertos	\$2,6 millones EUA*	Las evaluaciones iniciales indican que en las Oficinas regionales AFI se necesitan más expertos en los ámbitos de seguridad operacional de los vuelos, Aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres y ATM (RVSM) **, así como un Director del Programa dedicado específicamente a este fin.
Necesidades en materia de instrucción	\$50 000 EUA	La instrucción sobre los principios de gestión del programa es un requisito esencial para todas las personas que participan en la gestión del Plan.
Misiones	\$250 000 EUA	Deberían proporcionarse recursos suficientes para apoyar los viajes de misión realizados para elaborar y ejecutar el Plan.
Reuniones del Comité directivo	\$120 000 EUA	Deberían proporcionarse recursos suficientes para apoyar la celebración de reuniones del Comité directivo. Cuando sea posible, se utilizarán soluciones de tecnología de la información (IT), a fin de reducir los costos.
Seminarios teóricos y prácticos en los Estados	\$200 000 EUA	Apoyar la celebración de seminarios teóricos y prácticos en los Estados.
Oficina del Programa	\$100 000 EUA	Equipo de computadoras para el personal adicional, equipo de oficina, de comunicaciones, mobiliario, etc.
Total	3 770 000 EUA	Período de cuatro años
La cantidad total requerida por año es de \$ 945 000 EUA		
* Basado en la suposición de que se contará con cinco miembros del personal de la categoría profesional y un miembro de servicios generales (GS) para las tareas administrativas.		
** El número exacto de expertos adicionales que se requerirá en los diversos ámbitos sólo podrá determinarse después de la realización del análisis de carencias descrito en el párrafo 4.9.		

5. PRESUPUESTO TOTAL ESTIMADO

Además de los recursos actuales del Programa regional que se asignarán a la ejecución de la fase inicial del Plan, se estima que la inversión requerida es de \$3,77 millones EUA para el período de cuatro años. Esto significa un total de \$945 000 EUA por año. Las necesidades en materia de recursos, comprendidos los viajes de misión, se establecerán con mayor precisión después de finalizado el análisis de carencias.

6. VIGILANCIA Y EVALUACIÓN

La Comisión de Aeronavegación vigilará y evaluará la ejecución del Plan e informará al Consejo sobre los resultados logrados. Esto incluirá el examen de las deficiencias identificadas por el Informe de APIRG/16 y el Orden del día de la reunión RAN programa, así como el informe de la misma.

6.1 Calendario y responsabilidades respecto a la vigilancia y los informes

<i>Resultado</i>	<i>Persona encargada de presentar el informe</i>	<i>Persona o grupo a quien se rinde informe</i>	<i>Fecha de presentación del informe</i>
Análisis de carencias	PM/RD	Comité directivo	Primera reunión
Reducción de la tasa de accidentes en AFI hasta que sea inferior al promedio mundial	PM/Director Regional	Comité directivo, ANC y Consejo	Cada seis meses
Aumento del número de Estados en la Región AFI que cumplen con las normas de la OACI relativas a la seguridad operacional de la aviación y las mejores prácticas de la industria	PM/Director Regional	Comité directivo, ANC y Consejo	Cada seis meses
Cantidad adecuada de inspectores calificados y demás personal técnico de la CAA	PM/Director Regional	Comité directivo, ANC y Consejo	Cada seis meses
Informes del programa Informes al Consejo y a la ANC Informes de auditoría	PM/RD PCO/ISD	Presidente del Comité directivo	Cada seis meses
Informe al 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI	RD/PCO/ISD	Asamblea	Tres años

<i>Resultado</i>	<i>Persona encargada de presentar el informe</i>	<i>Persona o grupo a quien se rinde informe</i>	<i>Fecha de presentación del informe</i>
Informes APIRG	Secretario del APIRG/PCO	ANC y Consejo	Anualmente
Sistema de preguntas y respuestas basado en la WEB	PCO	ANC	septiembre de 2007

7. DISPOSICIONES RELATIVAS AL PRESUPUESTO Y LA FINANCIACIÓN

Parte del Plan inicial se financiará mediante el presupuesto trienal para 2008-2010. El Secretario General y el Consejo han de establecer el nivel de financiación. No obstante, se requerirán recursos adicionales para ejecutar el Plan durante el período de cuatro años.

7.1 Necesidad de contar con una Resolución de la Asamblea

Como se recordará, el Consejo invitó al Secretario General a preparar un proyecto de Resolución de la Asamblea para apoyar la implantación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África y solicitar asistencia adicional de los Estados y la industria en torno a este esfuerzo mundial. Se propone dirigirse a los Estados y donantes para pedirles que hagan contribuciones voluntarias financieras y en especie para financiar el programa. El 30 de mayo de 2007, el Consejo convino en la necesidad de contar con una Resolución de la Asamblea para pedir contribuciones voluntarias.

La IATA se encargará de la movilización de fondos de la industria. También se hará una solicitud de financiación al Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS).

7.2 Presupuesto previsto y plan de trabajo

Objetivo del programa	Resultados del programa	Período de tiempo	Responsable	Actividades clave	Recursos requeridos	Fuente de fondos	Presupuesto previsto			
							2007 \$EUA	2008 \$EUA	2009 \$EUA	2010 \$EUA
Elaborar un plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África, comprendidas las necesidades en materia de recursos	Ejecución del Plan para AFI	2 meses	Secretaría	<p>Identificar los principales interesados</p> <p>Determinar las fuerzas y los elementos positivos y habilitantes de la seguridad operacional, por ej.: las Oficinas regionales de la OACI</p> <p>Identificar los riesgos</p> <p>Coordinar con el APIRG</p> <p>Programar la celebración de una reunión de alto nivel antes de la Asamblea</p>	5 P 1 GS	RP				
Establecer modalidades de ejecución	Fondos suficientes Comité directivo	5 meses	Consejo Secretaría	Establecer el Presupuesto detallado del programa		RP				

<i>Objetivo del programa</i>	<i>Resultados del programa</i>	<i>Período de tiempo</i>	<i>Responsable</i>	<i>Actividades clave</i>	<i>Recursos requeridos</i>	<i>Fuente de fondos</i>	<i>Presupuesto previsto</i>			
							<i>2007 \$EUA</i>	<i>2008 \$EUA</i>	<i>2009 \$EUA</i>	<i>2010 \$EUA</i>
	Administrador del Programa		Secretaría	Establecer el mecanismo de financiación						
	Análisis de carencias		PM/ PT/Secretaría/ ANC	Establecer el Comité Directivo del Programa						
	Programa de trabajo		PM/RD/ Secretaría/ HRB							
	Oficina del programa			Nombrar a los miembros del equipo						
				Realizar el análisis de carencias						
				Elaborar medidas recomendadas, ordenadas por orden de prioridad						
				Suministrar los locales para oficinas, adquirir equipo, movilizar al personal administrativo						

Objetivo del programa	Resultados del programa	Período de tiempo	Responsable	Actividades clave	Recursos requeridos	Fuente de fondos	Presupuesto previsto			
							2007 \$EUA	2008 \$EUA	2009 \$EUA	2010 \$EUA
Ejecución efectiva del Plan	<p>Disminución del número de deficiencias identificadas en las auditorías</p> <p>Disminución del número de deficiencias identificadas a través del APIRG</p> <p>Reunión RAN AFI especial (2008/2009)</p>	3,5 años	PM	<p>Ejecutar con eficacia los Planes de acción USOAP</p> <p>Realizar misiones de investigación de los hechos</p> <p>Realizar misiones de asistencia</p> <p>Elaborar requisitos de reglamentación</p> <p>Celebrar seminarios de instrucción y capacitación en el lugar de trabajo</p> <p>Suministro de asistencia en línea a los Estados</p>			530 000	530 000	530 000	530 000

<i>Objetivo del programa</i>	<i>Resultados del programa</i>	<i>Período de tiempo</i>	<i>Responsable</i>	<i>Actividades clave</i>	<i>Recursos requeridos</i>	<i>Fuente de fondos</i>	<i>Presupuesto previsto</i>			
							<i>2007 \$EUA</i>	<i>2008 \$EUA</i>	<i>2009 \$EUA</i>	<i>2010 \$EUA</i>
				<p>Establecer sistemas eficaces de notificación de incidentes y asegurarse de que se implanten los debidos marcos de legislación y reglamentación</p> <p>Poner en práctica un sistema de vigilancia continua (comprendidas las evaluaciones, las auditorías, etc.)</p> <p>Establecer sistemas efectivos de recopilación e intercambio de datos relacionados con la seguridad operacional de la aviación</p> <p>Asegurar la eficacia de la investigación de incidentes y accidentes</p>						

<i>Objetivo del programa</i>	<i>Resultados del programa</i>	<i>Período de tiempo</i>	<i>Responsable</i>	<i>Actividades clave</i>	<i>Recursos requeridos</i>	<i>Fuente de fondos</i>	<i>Presupuesto previsto</i>			
							<i>2007 \$EUA</i>	<i>2008 \$EUA</i>	<i>2009 \$EUA</i>	<i>2010 \$EUA</i>
				<p>Implantar los sistemas de gestión de la seguridad operacional en forma rápida</p> <p>Establecer organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO)</p> <p>Coordinar las actividades de la Unión Africana, la CAFAC, el APIRG y todos los demás protagonistas</p> <p>Programar la reunión RAN AFI especial</p>						
Asegurar la gestión eficaz del Plan	<p>Informes del programa</p> <p>Informes al Consejo y a la ANC</p> <p>Informes de auditoría de la EAO</p>		<p>Secretaría/ Consejo</p> <p>ANC/PM/RD/ Comité Directivo (SC)</p>	<p>Realizar reuniones del Comité Directivo</p> <p>Examen de la gestión y las auditorías realizado por EAO</p> <p>Examen técnico por ISD</p>			\$30 000	\$30 000	\$30 000	\$30 000

<i>Objetivo del programa</i>	<i>Resultados del programa</i>	<i>Período de tiempo</i>	<i>Responsable</i>	<i>Actividades clave</i>	<i>Recursos requeridos</i>	<i>Fuente de fondos</i>	<i>Presupuesto previsto</i>			
							<i>2007 \$EUA</i>	<i>2008 \$EUA</i>	<i>2009 \$EUA</i>	<i>2010 \$EUA</i>
	Informes del APIRG			Informar al Consejo y a la ANC Preparar los informes del fin del programa						
Continuación del plan después del período inicial de 4 años	ANC y Consejo	Después de 3 años	Secretaría/ ANC/Consejo	Un año antes del fin del período de 4 años, establecer si es necesario que el Plan continúe						

APÉNDICE A

RECURSOS HUMANOS DE LA CATEGORÍA PROFESIONAL DE LAS OFICINAS REGIONALES ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL Y ÁFRICA ORIENTAL Y MERIDIONAL

Oficina África occidental y central (Dakar)

Personal actual de la categoría profesional:

Ámbito de actividad	Nivel
1. Director regional	P-O
2. Director regional adjunto	P-5
3. CNS	P-4
4. CNS (Vacante)	P-3
5. ATM/SAR	P-4
6. MET	P-4
7. AIS/Cartas aeronáuticas	P-2
8. Administración	P-2
9. AGA	P-4

Oficina África oriental y meridional (Nairobi)

Personal actual de la categoría profesional:

Ámbito de actividad	Nivel
1. Director regional	PO
2. Director regional adjunto	P- 5
3. CNS	P-4
4. ATM/SAR	P-4
5. MET	P-4
6. ATM/SAR	P-3
7. Administración	P-2
8. AGA	P-4
9. Seguridad de vuelo	P-4

APÉNDICE B

SOCIOS/PROTAGONISTAS CLAVE

De conformidad con la Hoja de ruta, se han identificado los siguientes protagonistas:

Autoridades estatales/Organizaciones internacionales

- Autoridades aeronáuticas/organismos de seguridad operacional (FAA de Estados Unidos, DGAC de Francia, CAA de Holanda, etc.)
- Banco Mundial
- Banco Africano de Desarrollo
- Unión Europea

Autoridades/organizaciones/grupos regionales de Estados

- Unión Africana (UA)
- CEDEAO – Comunidad Económica de los Estados de África Occidental
- SADC – Comunidad de Desarrollo del África Meridional
- UEMAO – Unión Económica y Monetaria del África Occidental
- CEPA – Comisión Económica (de las Naciones Unidas) para África

Organismos regionales de seguridad operacional

- AAMAC – Autorité Africaine et Malgache de l'Aviation Civile
- CAFAC – Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC es la comisión de aviación civil de la Unión Africana)
- AFRASCO – Consejo de seguridad de vuelo de líneas aéreas africanas
- ASET – Equipo de mejora de la seguridad operacional AFI
- ASECNA – Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar
- BAGASO – Organización regional de la vigilancia de la seguridad operacional de los Estados del Grupo del Acuerdo de Banjul
- FSF – Fundación para la seguridad operacional de los vuelos

Organismos de la industria

- IATA – Asociación del Transporte Aéreo Internacional
- IFALPA – Federación internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea
- Fabricantes de aeronaves: Airbus, Boeing, ATR, etc.
- AFRAA – Asociación de líneas aéreas africanas
- ACI-África – Consejo Internacional de Aeropuertos – África
- CANSO – Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil
- SIG – Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional