



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 29: Mecanismos de coordinación de la implantación regional de la seguridad operacional de la aviación y de la navegación aérea

APOYO Y ASISTENCIA A LAS RSOO EN LA REGIÓN AFI

[Nota presentada por los 54 Estados contratantes², miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)]

RESUMEN

En esta nota se presentan propuestas para apoyar y prestar asistencia a las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) en la Región África-Océano Índico (AFI).

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer que las RSOO desempeñan un papel importante en la implementación de las funciones de aseguramiento de la seguridad de vuelo en beneficio de los Estados miembros y en el marco del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)* (Doc 10004) al nivel regional AFI;
- b) instar a los Estados a que sigan dando apoyo y refuerzo a las RSOO mediante mecanismos para el financiamiento suficiente y continuo de estas organizaciones, y delegando más las funciones de vigilancia de la seguridad de vuelo;
- c) alentar a la OACI a que siga dando apoyo y refuerzo a las RSOO y su función en el sistema de seguridad operacional de la OACI facilitando el acceso a apoyo técnico, propiciando el intercambio de experiencia y conocimientos entre las organizaciones y fortaleciendo la cooperación directa entre ellas y la OACI en el marco de GASP;
- d) pedir que la OACI aplique las recomendaciones del Foro mundial sobre organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) para la seguridad operacional de la aviación mundial, celebrado en Swazilandia del 22 al 24 de marzo de 2017, especialmente la evaluación de las RSOO con el propósito de fortalecerlas; y;
- e) instar a la OACI para que, en coordinación con la CAFAC y otras partes interesadas, establezca un mecanismo de apoyo y asistencia a las RSOO de la Región AFI, y desarrolle iniciativas teniendo en cuenta el carácter específico de la Región AFI, para el logro de las metas y objetivos del GASP y el *Plan mundial de navegación aérea (GANP)* (Doc 9750).

¹ Las versiones en francés e inglés fueron proporcionadas por la CAFAC.

² Argelia, Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritania, Marruecos, Mauricio, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico <i>Seguridad operacional</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Podría ser necesario considerar recursos adicionales provenientes de las partes interesadas.
<i>Referencias:</i>	Resolución A39-14, <i>Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables</i> <i>Informe de la 13ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13)</i> (Doc 10115), Corrigendos núms.1 y 2, y Suplemento núm. 1 <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación</i> (Doc 10004) <i>Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte B, Establecimiento y gestión de un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional</i> (Doc 9734)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El modelo tradicional de seguridad de vuelo, en relación con sus funciones, se basa actualmente en los entes de las administraciones de aviación civil de los Estados. La implementación de un nuevo paradigma para la vigilancia de la seguridad operacional se ha vuelto esencial, en vista de distintos factores que ya influyen en el sistema de aviación de hoy.

1.1.1 Los cambios acelerados en el mundo de la aviación civil, su complejidad en aumento y la duplicación prevista de su crecimiento en los próximos quince años exigirán recursos adicionales considerables para garantizar que el sistema de seguridad operacional de la aviación mantenga su estabilidad. Las diferencias en las legislaciones nacionales y los sistemas normativos, y la superposición de programas de auditorías y recertificación, hacen que sea necesario redefinir los sistemas actuales de aseguramiento de la seguridad de vuelo para simplificar y mejorar la gestión de recursos, resolver las deficiencias y enfrentar los desafíos futuros en el marco del crecimiento permanente del sector de la aviación civil.

1.1.2 En todas las regiones de la OACI existe un problema agudo con respecto a personal cualificado. Por eso, en la segunda edición del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (Doc 10004), párrafo 4.4.2, dice: “CE-4, relativo al personal técnico cualificado en el Estado, tiene el porcentaje de EI más bajo de todos los CE” (47,75 %). Atraer los recursos necesarios para desempeñar las tareas de vigilancia de la seguridad operacional es uno de los problemas más importantes y complejos que tienen actualmente muchos de los Estados de la Región AFI.

1.2 La armonización de la reglamentación de seguridad operacional a escala regional y una gestión más eficiente de los recursos de vigilancia de la seguridad operacional pueden ser una solución para enfrentar estos desafíos en aumento. En este contexto, numerosos Estados han dado, en los últimos quince años, prioridad al desarrollo de la cooperación regional, al mismo tiempo que la OACI se ha encargado de promoverla.

1.3 Las RSOO están bien situadas para abordar estos desafíos por el mandato que tienen en el marco de la regionalización de determinadas funciones de vigilancia y el apoyo técnico que pueden prestar a sus Estados miembros. La OACI promueve vigorosamente la función de las RSOO en la Resolución A39-14 de la Asamblea y proporciona orientación para su establecimiento en el Doc 9734, *Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte B, Establecimiento y gestión de un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional*.

1.4 Basándose en la labor realizada, la 13ª Conferencia de navegación aérea (Doc 10115) reconoció la importancia de la regionalización en los enfoques de seguridad operacional de la aviación y recomendó que los Estados “apoyen el desarrollo de un sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional (GASOS)” (Recomendación 6.1.3/1) y que “sigan respaldando el fortalecimiento de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) mediante la participación activa en el establecimiento de sus RSOO, el establecimiento de mecanismos de financiamiento adecuados y sostenibles de las RSOO y, cuando corresponda, una mayor delegación de las funciones de vigilancia de la seguridad operacional a las RSOO” (Recomendación 7.2/1).

2. ANÁLISIS

2.1 Las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) han comprobado que muchos Estados no cuentan con los recursos necesarios y tampoco pueden crear la capacidad para desempeñar sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional.

2.2 Para enfrentar estos desafíos, ya se han iniciado o están en preparación 17 iniciativas de cooperación regional, en las que se incluyen RSOO y Organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) establecidas y que cubren la mayor parte de los continentes del mundo. Estas iniciativas se están desarrollando en marcos jurídicos, económicos y normativos diferentes, pero comparten el mismo objetivo de fortalecer el rendimiento de la vigilancia de la seguridad operacional y la investigación independiente de accidentes e incidentes de aviación en sus Estados miembros.

2.3 En la Región AFI, hay varias RSOO y programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP). Algunas RSOO ya están bien establecidas, pero hay otras que apenas se están estableciendo y luchando por completar la fase inicial. A pesar de las ventajas evidentes que supone compartir recursos, se reconoce que en este momento muchas organizaciones enfrentan desafíos que les impiden contribuir plenamente al mejoramiento de la capacidad de seguridad de vuelo de sus Estados miembros. Los problemas principales están relacionados con las diferencias en sus estructuras jurídicas y de organización, las diferencias en los recursos disponibles y en las capacidades técnicas, los procesos y los sistemas de gestión y, por consiguiente, la ausencia de un enfoque común de parte de la OACI con respecto a los principios de interacción con las organizaciones regionales.

2.4 Un ejemplo de éxito en el establecimiento de una RSOO es la Organización de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO), establecida en 2010 por siete Estados de África Occidental (Cabo Verde, Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria y Sierra Leona). A través de los años, los Estados miembros de BAGASOO han logrado establecer un mecanismo eficaz para la elaboración y armonización de la reglamentación de la aviación y la legislación aeronáutica, la certificación, la vigilancia, y la instrucción de especialistas de la aviación, enfrentando numerosos desafíos y luchando por funcionar sin contar con un mecanismo de financiamiento sostenible.

2.5 En esta nota de estudio se recomienda a la OACI que, en coordinación con la CAFAC y otros organismos, apoye y preste asistencia a las RSOO de la Región AFI. Para llegar a contar con un número reducido de RSOO sólidas y bien establecidas en la región que puedan contribuir efectivamente a reforzar las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional en la Región AFI y lograr los objetivos del GASP, se requiere que la CAFAC, los Estados y la OACI respalden esta iniciativa con el fin de que las RSOO sean más fuertes, eficaces y eficientes en su apoyo a sus Estados miembros.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 La CAFAC apoya el establecimiento y desarrollo de RSOO e invita a los Estados a respaldar plenamente estas organizaciones y las iniciativas de la OACI con respecto a las recomendaciones de la 13ª Conferencia de navegación aérea. Se alienta a los Estados que pertenecen a más de una RSOO a que se suscriban a una sola para promover a eficiencia.

— FIN —