



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

ESTRATEGIAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS METAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE ABUJA REVISADAS Y DE LOS INDICADORES DE RENDIMIENTO ANS

[Nota presentada por los 54 Estados contratantes¹, miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)]

RESUMEN

La presente nota de estudio describe el enfoque y las estrategias para la implementación y la supervisión de las metas continentales de seguridad operacional de África, conocidas como metas de seguridad operacional de Abuja (AST) revisadas y de los indicadores de rendimiento de los servicios de navegación aérea (ANS). La Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) elaboró un mecanismo para la implementación y supervisión de las AST por los Estados miembros africanos. El mecanismo recomendó a dichos Estados estrategias que comprenden un sistema de acopio, uso compartido y obtención de comentarios y reacciones relativo a los datos de seguridad operacional para fomentar la implementación e identificar carencias.

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

- a) tomar nota del concepto de mecanismo de supervisión propuesto para la implementación de las AST;
- b) tomar nota de los retos que enfrentan los Estados miembros africanos en su implementación de metas continentales de seguridad operacional y navegación aérea;
- c) instar a la OACI a que comparta con la CAFAC otros informes pertinentes sobre datos de seguridad operacional; y
- d) pedir a la OACI que apoye a la CAFAC para obtener información de cumplimiento del Marco en línea del enfoque de observación continua (CMA) de la OACI y otras fuentes pertinentes de datos de tablero.

¹ Angola, Argelia, 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, Mauricio, Mauritania, Marruecos, 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 y Zimbabwe.

<i>Referencias:</i>	<p>Doc 10004, <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)</i> Doc 9750, <i>Plan mundial de navegación aérea (GANP)</i> Declaración de Abuja sobre la seguridad operacional de la aviación en África Metas de seguridad operacional de Abuja revisadas, con incorporación de indicadores de rendimiento ANS en AFI Mecanismo de CAFAC para la supervisión de la implementación de las metas de seguridad operacional de Abuja revisadas – 2018</p>
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los Estados africanos, con asistencia de la CAFAC y la OACI, están implementando las metas de seguridad operacional y navegación aérea de Abuja revisadas. Las AST son 16 metas de seguridad operacional de alto nivel establecidas para ayudar a los Estados miembros de la CAFAC a alcanzar el objetivo final de cero accidentes de aviación en África. Consecuentes con el *Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP, Doc 10004)* y el *Plan mundial de navegación aérea (GANP, Doc 9750)* de la OACI, cada meta tiene un objetivo de seguridad operacional y un cronograma a los cuales se espera se ajusten los Estados miembros.

1.2 La CAFAC es el órgano de supervisión designado con responsabilidad delegada para desarrollar un mecanismo dirigido a promover la implementación y determinar el nivel de cumplimiento de las AST revisadas por parte de los Estados miembros y determinar también la asistencia técnica requerida para ayudar a los Estados miembros a alcanzar un cumplimiento del 100%. Esto se logra mediante las acciones siguientes:

- a) armonización de cada meta con intervenciones/recursos regionales para ayudar a los Estados a cumplir las mismas;
- b) determinar actividades de rendimiento a nivel estatal para ayudar a los Estados a alcanzar cada meta;
- c) identificar carencias o deficiencias en la implementación y determinar la asistencia necesaria;
- d) determinar un sistema de medición del progreso, de fácil utilización, para cada Estado y rendimiento combinado para todos los Estados; y
- e) informes periódicos a todas las partes interesadas sobre la situación de la implementación.

1.3 Las evaluaciones iniciales de la implementación mostraron que el problema principal era la ausencia de un mecanismo eficaz para promover la implementación y la medición de la situación de ésta. A efectos de abordar este reto, la CAFAC elaboró un mecanismo para ayudar a la implementación y supervisar la situación para todos los Estados miembros.

2. ANÁLISIS

2.1 El mecanismo adoptó el enfoque del GASP de la OACI para asegurar que las iniciativas de seguridad operacional a nivel continental y nacional producen los beneficios esperados mediante la implementación de elementos habilitantes clave de la seguridad operacional. Estos comprenden la normalización de la instrucción y del equipo operacional, asignación de recursos adecuados, colaboración

e intercambio de información sobre seguridad operacional. Se alienta a los Estados miembros de la CAFAC a que establezcan sistemas de tecnología de la información normalizados que recojan, recopilen y transmitan datos de seguridad operacional pertinentes entre todas las partes interesadas con carácter continuo. El mecanismo también comprende un método para determinar carencias o deficiencias en la implementación y la correspondiente asistencia técnica para los Estados con capacidades limitadas. La asistencia técnica comprende el plan de supervisión cooperativa (AFI-CIS), Equipo de seguridad operacional de la Oficina regional (ROST) de la OACI, asistencia técnica de alto nivel de la CAFAC² o Fondo para el desarrollo de los recursos humanos (HRDF).

2.2 Se determinó además que en general había una falta de capacidad y competencias en el análisis de los datos de seguridad operacional en los Estados miembros. Por consiguiente, el mecanismo recomendó la medición del rendimiento en materia de seguridad operacional dentro de un sistema **normalizado** e **integrado** que utilice una base de datos de seguridad operacional establecida y centralizada con información obtenida de los Estados y conectado finalmente a la CAFAC. Este enfoque promueve el uso compartido de los datos de seguridad operacional y su subsiguiente análisis y notificación.

Nota.— Los datos de seguridad operacional están sujetos al estricto cumplimiento de los requisitos de gobernanza de datos del Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional, de la OACI, y al Memorando de entendimiento convenido con cada Estado miembro.

2.3 Además, el mecanismo propuesto recomienda la automatización de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional del Estado para asegurar que los sistemas de aviación, sus procedimientos, equipo e instrucción resultan compatibles. Consecuente con los requisitos de compartición de datos de seguridad operacional del Programa estatal de seguridad operacional establecidos en el Anexo 19 de la OACI, el sistema garantizará que todos los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de las Administraciones de aviación civil (AAC) están intercomunicados selectivamente para facilitar el intercambio de información de seguridad operacional. La disponibilidad de datos de seguridad operacional permitirá que los Estados y otros interesados principales funcionen juntos en forma eficaz. El mecanismo incluye un sistema para reconocer los Estados promotores de las AST debidamente reconocidos por su elevado rendimiento. Dichos Estados serán utilizados ampliamente para ayudar a otros Estados que lo necesiten.

2.4 La CAFAC elaboró cuestionarios con una matriz para medir el nivel de implementación de las AST. Los resultados de la información obtenida en los cuestionarios se publican en forma de implementación porcentual para cada Estado y rendimiento general combinado de la región. Para cada año, se establece para todos los Estados una meta convenida y la línea básica para 2018 fue de 60%. Las primeras evaluaciones basadas en la información obtenida de los cuestionarios se llevaron a cabo en diciembre de 2018 alcanzándose un promedio de 46% de cumplimiento para los Estados africanos.

2.5 Las limitaciones registradas en la implementación para el año 2018 estuvieron principalmente en las metas relacionadas con los ANS, dado que algunos Estados carecían de los recursos necesarios para mejorar su infraestructura de navegación aérea.

² La asistencia técnica de alto nivel de la CAFAC significa el envío de misiones de asistencia puntual a los gobiernos de los Estados miembros que involucran aspectos estratégicos de alto nivel relativos a la infraestructura de aviación y administración general de asuntos de aviación civil. La CAFAC puede incluir como partes en las delegaciones organizaciones asociadas como la OACI, las AAC, Comunidades económicas regionales (CER), RSOO y otras partes interesadas como, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI).

3. CONCLUSIÓN

3.1 El mecanismo de supervisión promueve el concepto de automatización de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de las AAC y el uso compartido de datos de seguridad operacional, y pide a la CAFAC que procure obtener cooperación de la OACI para establecer métodos viables de recolección y análisis efectivos de los datos y su uso compartido entre todos los principales interesados. Sobre la base de la información de seguridad operacional generada por los sistemas automáticos, la OACI, las Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), la CAFAC y otros interesados principales pueden identificar en forma proactiva los riesgos para la seguridad operacional y estarán en condiciones de enviar misiones de asistencia técnica puntual a los Estados que la necesiten. Los retos identificados corresponden principalmente a la implementación de las metas relacionadas con los ANS, debido a la carencia de recursos financieros y humanos.

— FIN —