



NOTA DE ESTUDIO

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

SOSTENIBILIDAD DEL PROGRAMA AFRICANO DE PROCEDIMIENTOS DE VUELO (AFPP)

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

RESUMEN

El desarrollo sostenible de la aviación civil sigue siendo un área clave de atención de la industria de la aviación mundial y, por ende, la razón que justifica el apoyo de la OACI para la creación de programas regionales de procedimientos de vuelo que ayuden a los Estados a desarrollar capacidades sostenibles en materia de procedimientos de vuelo por instrumentos (IFP) con el fin de cumplir con los compromisos asumidos en el marco de la Resolución A37-11 de la Asamblea sobre navegación basada en la performance (PBN).

Esta nota destaca los logros alcanzados por el Programa Africano de Procedimientos de Vuelo (AFPP) y pone de relieve las dificultades para sostener las capacidades de diseño de procedimiento de vuelos y la creación de capacidad para la implantación de la PBN en África, las cuales suponen una preocupación ante el riesgo de que se puedan perder los avances logrados en la Fase I de implantación del programa.

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

- tomar nota de los avances realizados a través del AFPP en pos de la implantación de la PBN en África;
- solicitar a los Estados y otros participantes de la industria que brinden apoyo financiero a la Fase II del AFPP;
- solicitar a la OACI que considere la armonización del trabajo de todos los programas de procedimientos de vuelo (FPP); y
- adoptar la resolución actualizada que se propone en el apéndice de esta nota en reemplazo de la Resolución A39-14 de la Asamblea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Seguridad operacional, Capacidad y eficiencia de la navegación aérea y Protección del medio ambiente.
--------------------------------	---

¹ Versiones en inglés y en francés facilitadas por la CAFAC.

² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Esuatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, 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>Repercusiones financieras:</i>	Para los Estados participantes
<i>Referencias:</i>	Resolución A37-11 de la Asamblea: Metas mundiales de navegación basada en la performance Resolución A38-7 de la Asamblea: Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África Resolución A39-14 de la Asamblea: Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables <i>Manual de navegación basada en la performance (PBN) (Doc 9613)</i> <i>Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En su 37° período de sesiones en 2010, la Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A37-11 reafirmando el compromiso mundial de implantar la navegación basada en la performance (PBN) y exhortando a los Estados a que elaboren y presenten a la OACI sus planes de implantación de la PBN con carácter de urgencia.

1.2 El 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2013 adoptó la Resolución A38-7 en la que instó asimismo a los Estados africanos a que apoyen la implantación de la Oficina del programa de procedimientos de vuelo (FPP) para África a través de adscripciones de personal y/o de apoyo financiero a la mayor brevedad posible, a fin de agilizar la implantación de la PBN en la región.

1.3 El 39° período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2016 adoptó la Resolución A39-14, en la que se instó también a los Estados miembros a utilizar el FPP, cuando se disponga del mismo, para la implantación de la PBN. La implantación de la PBN sigue siendo una prioridad mundial orientada a ayudar a la comunidad de la aviación mundial a reducir la congestión del tránsito aéreo, reducir el consumo de combustible, proteger el medio ambiente, reducir el impacto del ruido de las aeronaves y mantener la fiabilidad de las operaciones en toda clase de condiciones meteorológicas.

2. LOGROS DE LA FASE 1 (2014-2017) DEL AFPP

2.1 El AFPP está conformado por Estados, con carácter de miembros activos, que efectúan aportes anuales para sostener las actividades del Programa; Estados usuarios que pagan por asistencia técnica específica recibida del AFPP; la ASECNA, en calidad de organización anfitriona del Programa; donantes al programa (Francia y Airbus); la OACI, en calidad de institución a cargo de brindar servicios de gestión; y un comité directivo responsable de la toma de decisiones presidido por Kenya. El AFPP ha logrado importantes avances en su fase inicial de implantación (que se extendió del 2 de junio de 2014 al 31 de mayo de 2017).

- El nivel de adhesión fue del 58%, equivalente a treinta y dos (32) Estados participantes.
- El número de Estados con planes de PBN desarrollados aumentó de menos del 40% al 79%.
- El nivel de implantación de Enfoques de RNP se incrementó del 29% al 77%.
- La capacidad regional de expertos en diseño de procedimientos, aprobaciones y generación de datos se incrementó en más de un 100% a través de diversos programas de instrucción (cursos de diseño de procedimientos de vuelo - 25 expertos, procedimientos operacionales PANS-OPS en el puesto de trabajo (OJT) - 5 expertos, aprobación de procedimientos operacionales de PBN - 90

aprendices, curso de instructor de diseño de procedimientos PBN - 3 expertos, talleres realizados por el AFPP con 42 Estados participantes).

- Se elaboraron e implementaron treinta y cinco (35) procedimientos de vuelo convencionales y cuarenta y siete (47) procedimientos de vuelo PBN en cinco (5) Estados que abarcan 16 aeropuertos a través de la asistencia técnica del AFPP.
- El AFPP incrementó su capacidad de diseño con la adquisición de cinco (5) licencias de software de diseño de procedimientos automatizados y sus herramientas asociadas.
- Los aportes de los Estados, incluidos los aportes efectuados por Francia, aseguraron la sostenibilidad del AFPP y del personal de apoyo para la Fase 1.
- La organización anfitriona (ASECNA) invirtió en la construcción de la oficina permanente del AFPP para garantizar un lugar de trabajo propicio.
- El AFPP participó también en diversas iniciativas regionales, a saber: la presentación de AIRBUS del proyecto de implantación mundial de PBN en Sierra Leona, Guinea and Liberia; el proyecto de la OACI y la UE, a través de la implantación de operaciones de descenso continuo (CDO) / operaciones de ascenso continuo (CCO) en los aeropuertos de Libreville y Ouagadougou y el proyecto para mejorar la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación en la República Democrática del Congo.

3. CONTINUIDAD DEL PROGRAMA — FASE II (2019-2021) Y DIFICULTADES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD

3.1 En su cuarta reunión, el Comité Directivo del AFPP aprobó la renovación del Programa (Fase II) por otro período de tres años, tras evaluar la necesidad de seguir trabajando en la implantación de la PBN y el bajo nivel de implantación de las operaciones de descenso continuo (CDO) y operaciones de ascenso continuo (CCO) en la región, sumado a las carencias en el relevamiento del sistema WGS-1984 y la falta de capacidad de vigilancia reglamentaria para los procedimientos de vuelo.

3.2 Para cumplir con el objetivo del programa y asegurar su sostenibilidad, el AFPP pensaba hacer uso de la capacidad lograda en la Fase I del programa mediante la adscripción de expertos al AFPP con el fin de satisfacer la creciente demanda de asistencia técnica del AFPP por parte de los Estados. Sin embargo, la continuidad de los expertos adscritos al AFPP se ha visto afectada por la falta de apoyo económico de los Estados para cubrir los gastos de alojamiento y demás erogaciones de estos expertos fuera de sus lugares de origen. Este problema se ve agravado por las políticas de adscripción de la OACI, que no admiten el uso de fondos del programa para cubrir los gastos de subsistencia de los expertos adscritos al AFPP.

3.3 Las dificultades que enfrentan los Estados para invertir en las tecnologías adecuadas para el diseño de procedimientos de vuelo también suponen una importante amenaza para la sostenibilidad de las capacidades de diseño y creación de capacidad para la implantación de la PBN. Tal como está dada la situación en la actualidad, las mayores complejidades que se presentan son la pérdida de competencias en diseño de procedimientos ya adquiridas por los expertos que recibieron instrucción en la Fase I, la falta de actualización continua de los procedimientos de vuelo ya implantados y la falta de capacidad suficiente del AFPP para satisfacer la creciente demanda de asistencia técnica, incluso a riesgo de perder todos los avances logrados en la Fase I del AFPP.

4. **CONCLUSIÓN**

4.1 La implantación de la PBN sigue siendo una prioridad mundial orientada a ayudar a la comunidad de la aviación mundial a reducir la congestión del tránsito aéreo, proteger el medio ambiente, reducir el impacto del ruido de las aeronaves y mantener la fiabilidad de las operaciones en toda clase de condiciones meteorológicas. En lo que respecta a África, aún resta superar varias dificultades para cumplir cabalmente con la implantación de PBN, CCO y CDO.

APÉNDICE

PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA ADOPCIÓN EN EL 40° PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

Resolución A40-x: Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables

Considerando que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que incumbe también a los Estados miembros, tanto en forma colectiva como individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, cada Estado miembro se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo se requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas;

Considerando que el Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados miembros elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, para lo cual se requiere que todos los Estados miembros apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Considerando que los resultados de las auditorías y de las misiones de validación coordinadas (ICVM) realizadas en el marco del enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP-CMA) indican que diversos Estados miembros todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional satisfactorio y se ha identificado a algunos Estados miembros con preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC);

Considerando que la OACI desempeña una función de liderazgo para facilitar la aplicación de los SARPS y la rectificación de deficiencias relacionadas con la seguridad operacional al coordinar el apoyo y mancomunar recursos entre los socios en materia de seguridad operacional de la aviación;

Reconociendo que los planes de acción de la OACI elaborados para Estados miembros individuales sirven de plataformas para proporcionar, en coordinación con otras partes interesadas, asistencia directa y orientación a esos Estados a fin de que resuelvan sus SSC, así como el bajo grado de cumplimiento efectivo (EI) de elementos críticos;

Considerando que la OACI tiene una política sobre cooperación regional mediante la cual se compromete a proporcionar a los Estados miembros, en la medida de lo posible, asistencia, asesoramiento y cualquier otra forma de apoyo en aspectos técnicos y de definición de políticas en el campo de la aviación civil

internacional, con el propósito de que lleven a cabo sus responsabilidades, de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y los Objetivos estratégicos de la OACI, al promover, entre otras cosas, la cooperación regional a través de asociaciones estrechas con las organizaciones regionales y órganos regionales de aviación civil;

Reconociendo que no todos los Estados miembros cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Reconociendo que el establecimiento de órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y de vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y la armonización a más amplia escala, resultante de la colaboración entre los Estados miembros en lo que atañe al establecimiento y la puesta en marcha de un sistema común de vigilancia de la seguridad operacional;

Recordando que los Estados miembros son responsables de la implantación de las normas de la OACI y, en ese sentido, pueden decidir de forma voluntaria delegar ciertas funciones a las RSOO y que, siempre que corresponda, se entenderá que la palabra “Estados” incluye las RSOO;

Admitiendo el reconocimiento dado en el Anexo 19 a las RSOO y a su papel en lo que respecta al desempeño de funciones de gestión de la seguridad operacional en nombre de los Estados, delegadas por ellos mismos;

Reconociendo que los grupos de Estados miembros tienen potestad para decidir establecer sistemas de aviación regionales, cuyo marco jurídico puede estar configurado por un Tratado internacional y abarcaría reglas y un sistema de vigilancia en común aplicables en los Estados participantes;

Reconociendo que la asistencia con la que cuentan los Estados miembros que tienen dificultades para corregir las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional, especialmente si se da prioridad a aquellos Estados con SSC, aumentaría en gran medida mediante la coordinación entre todos los Estados miembros, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil; y

Reconociendo que los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) tienen como finalidad establecer objetivos, prioridades e indicadores y definir metas cuantificables para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional en cada región, garantizando al mismo tiempo la coherencia de las acciones y la coordinación de las iniciativas;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que, en asociación con todos los socios en materia de seguridad operacional de la aviación, implante un programa integral de asistencia para ayudar a los Estados miembros a rectificar las deficiencias identificadas por medio del CMA del USOAP, dándose prioridad a la resolución de los SSC;
2. *Encarga* al Consejo que promueva conceptos de cooperación regional, incluyendo el fortalecimiento de las RSOO y los RASG, así como el establecimiento de objetivos, prioridades e indicadores y la definición de objetivos cuantificables para resolver los SSC y las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;

3. *Encarga* al Consejo que tome las decisiones apropiadas para asegurar que las especificidades de un sistema regional de aviación establecido por un grupo de Estados miembros se reconozcan e integren en el marco de la OACI;
4. *Encarga* al Consejo que siga trabajando en asociación con los Estados miembros, la industria y otros socios en materia de seguridad operacional de la aviación para coordinar y facilitar el suministro de asistencia financiera y técnica a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidos las RSOO y los RASG, a fin de mejorar dicha seguridad y fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional;
5. *Encarga* al Consejo continuar el análisis de la información crítica de seguridad operacional pertinente para determinar los medios efectivos de proporcionar asistencia a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidos las RSOO y los RASG;
6. *Encarga* al Secretario General que continúe promoviendo la coordinación y la cooperación entre la OACI, los RASG, las RSOO y otras organizaciones en relación con actividades relacionadas con la seguridad operacional a fin de reducir la carga de trabajo de los Estados generada por las auditorías o las inspecciones repetitivas y disminuir la duplicación de las actividades de seguimiento;
7. *Insta* a los Estados miembros a que otorguen la más alta prioridad a la resolución de las SSC a fin de velar por que no se planteen riesgos inmediatos de seguridad operacional para la aviación civil internacional y se cumplan los requisitos mínimos establecidos en las normas de los Anexos de la OACI;
8. *Insta* a los Estados miembros a que utilicen el Programa de procedimientos de vuelo, cuando se dispone del mismo, para la implantación de la PBN, y a brindar asistencia (financiera o de otra índole) para garantizar la continuidad y sostenibilidad;
9. *Insta* a los Estados miembros a desarrollar y seguir reforzando la cooperación a escala regional y subregional con miras a promover el grado más alto de seguridad operacional de la aviación;
10. *Exhorta* a todos los Estados miembros y socios en materia de seguridad operacional de la aviación a que, cuando sea posible, presten asistencia a los Estados que la soliciten con recursos financieros y técnicos para velar por la resolución inmediata de las SSC identificadas y la sostenibilidad a más largo plazo del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados;
11. *Alienta* a los Estados miembros a crear asociaciones con otros Estados, la industria, instituciones financieras y otros socios en materia de seguridad operacional de la aviación para fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional, a fin de mejorar el cumplimiento de las responsabilidades de los Estados y fomentar un sistema de aviación civil internacional más seguro;
12. *Alienta* a los Estados miembros a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer las capacidades de los Estados en materia de vigilancia de la seguridad operacional, y a participar en

el fortalecimiento y fomento de los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y vigilancia de la seguridad operacional, incluidas las RSOO, o a prestarles apoyo de manera tangible;

13. *Pide* al Secretario General que desempeñe una función de liderazgo en la coordinación de iniciativas para ayudar a los Estados a resolver las SSC mediante la elaboración de planes de acción de la OACI y/o propuestas concretas de proyectos y que ayude a los Estados a obtener los recursos financieros necesarios para financiar dichos proyectos de asistencia;
14. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre todo lo referente a la ejecución del programa de asistencia global; y
15. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución ~~38-5~~A39-14.

— FIN —