



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Programa de asistencia técnica

Cuestión 18: Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC)

**INFORME SOBRE EL PLAN DE EJECUCIÓN REGIONAL INTEGRAL PARA LA
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y LA FACILITACIÓN EN ÁFRICA (PLAN AFI SECFAL)**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota se presentan los avances realizados en la implementación del Plan AFI SECFAL y su programa de trabajo, desde su puesta en marcha durante la Semana de la aviación en la Región África-Océano Índico celebrada en mayo de 2015 en Maputo (Mozambique). Asimismo, se presenta un proyecto de resolución de la Asamblea con el objetivo de promover la implementación del Plan AFI SECFAL.

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

- apoyar la implementación continua del Plan AFI SECFAL;
- aprobar la resolución sobre el *Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África*, que se presenta en el Apéndice A; e
- instar a los Estados a que efectúen aportaciones financieras, en especie o de otra índole para la implementación del Plan AFI SECFAL.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el objetivo estratégico B – <i>Seguridad y facilitación</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades referidas en la presente nota de estudio se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el presupuesto del programa regular para 2017-2019 o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 4 de octubre de 2013) (Doc 10022) C-WP/14181 C-DEC 203/2 Documento del Plan AFI SECFAL Atribuciones del Comité directivo del Plan AFI SECFAL Programa de trabajo del Plan AFI SECFAL Informes de la primera, segunda y tercera reunión del Comité directivo del Plan AFI SECFAL

1. ANTECEDENTES

1.1 En África se siguen registrando presuntos actos de interferencia ilícita, intentos de actos de interferencia ilícita y actos perpetrados de interferencia ilícita contra la aviación civil, como los perpetrados recientemente, a saber, la destrucción de un avión de línea ruso que sobrevolaba la península del Sinaí en Egipto, la explosión a bordo de un vuelo de Daallo Airlines procedente de Somalia en dirección a Djibouti, la explosión de una zona de facturación de un aeropuerto regional de Somalia y el apoderamiento ilícito de un avión de línea egipcio en vuelo del interior desde Alejandría hasta El Cairo. Dichos actos, junto con los resultados persistentes de las actividades del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI, ponen de manifiesto la necesidad urgente de que los Estados africanos mejoren de forma continua y eficaz la implementación de las normas y métodos recomendados del Anexo 17 – *Seguridad* y las disposiciones relativas a la seguridad del Anexo 9 – *Facilitación* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

1.2 Varias partes interesadas, que comprenden Estados, organizaciones subregionales, regionales e internacionales y la industria han patrocinado y realizado numerosas actividades encaminadas a mejorar la seguridad de la aviación (AVSEC) y la facilitación (FAL) en África. Estas actividades se han caracterizado en gran medida por ser iniciativas independientes que se centran en componentes específicos de la seguridad de la aviación y la facilitación. Un número creciente de Estados, organizaciones e instituciones de asistencia han venido pidiendo que se lleve a cabo, bajo los auspicios de la OACI, un esfuerzo coordinado para optimizar la eficiencia y la eficacia de las iniciativas de mejoramiento y asistencia, por medio de un marco estratégico común de prioridades y metas identificadas.

1.3 La Iniciativa de seguridad de la aviación y la facilitación en África (AFI SECFAL) fue respaldada de forma unánime por los Estados en la Reunión sobre la seguridad de la aviación en la Región África-Océano Índico, celebrada en Dakar (Senegal) el 28 de mayo de 2014. Posteriormente, fue sancionada en el curso del 24º período extraordinario de sesiones plenario de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), celebrado del 1 al 4 de julio de 2014 en Dakar (Senegal). Durante dicho período de sesiones, los Estados africanos solicitaron a la OACI que aprobara la iniciativa como programa de la Organización.

1.4 En la segunda sesión de su 203º período de sesiones, celebrada el 29 de octubre de 2014, el Consejo de la OACI aprobó la Iniciativa AFI SECFAL como programa de la OACI, y pidió al Secretario General que presentara periódicamente un informe sobre el progreso en su ejecución. En consecuencia, el nombre de la iniciativa se cambió por Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (Plan AFI SECFAL).

2. ANÁLISIS

2.1 El objetivo primordial del Plan AFI SECFAL es mejorar la seguridad de la aviación y la facilitación en África de forma sostenible. Su objetivo secundario es coordinar todas las iniciativas de creación de capacidad en el terreno de la seguridad de la aviación (AVSEC) y la facilitación (FAL) de la OACI, los Estados, las organizaciones regionales e internacionales y las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales y armonizarlas con los programas de la Comisión de la Unión Africana y las políticas de la OACI, en apoyo del objetivo general.

2.2 La primera y la segunda reunión del Comité directivo del Plan AFI SECFAL se celebraron el 18 de mayo de 2015 en Maputo (Mozambique) y el 27 de noviembre de 2015

en Montreal (Canadá), respectivamente. En su tercera reunión, celebrada en Malabo (Guinea Ecuatorial) el 1 de julio de 2016, se actualizaron y aprobaron las actividades y el programa de trabajo del actual Plan AFI SECFAL (<http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/documentation-reference-documents.aspx>) con miras a incluir los objetivos de la Declaración de Windhoek que se describen a continuación.

2.3 En el programa de trabajo del AFI SECFAL se plasman los resultados esperados a corto, medio y largo plazo, con el objetivo final de aumentar la capacidad para prevenir los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil y al mismo tiempo facilitar el desplazamiento eficiente de pasajeros y bienes por vía aérea y aumentar los controles fronterizos.

2.4 El Grupo regional sobre el Plan AFI SECFAL (RASG-AFI) se constituyó en septiembre de 2015, según lo estipulado en el documento del Plan AFI SECFAL, bajo la dirección de la CAFAC con el apoyo de la OACI. Su principal responsabilidad es ayudar al Comité directivo a definir y formular soluciones a cuestiones de seguridad y facilitación regionales, incrementar la sensibilización entre los interesados directos y vigilar los avances en lo que respecta a la ejecución del Plan.

2.5 Desde la presentación del Plan, se han hecho esfuerzos considerables para conseguir el compromiso político necesario en la Región África-Océano Índico, en colaboración con la Comisión de la Unión Africana y la CAFAC. En este sentido, del 4 al 7 de abril de 2016 se celebró en Windhoek (Namibia) una conferencia ministerial sobre la seguridad de la aviación y la facilitación en África, con el propósito de incrementar la sensibilización sobre el Plan y reforzar el compromiso y el apoyo políticos plenos de los Estados africanos, los Estados donantes, las organizaciones, el sector y los asociados en el desarrollo.

2.6 En la Conferencia ministerial se reconoció la necesidad de aplicar un enfoque estructurado para hacer frente a las deficiencias y los desafíos y el requisito previo de reafirmar el compromiso de mejorar el grado de observancia de las normas y métodos recomendados relativos a la seguridad de la aviación y la facilitación. La Conferencia aprobó asimismo la Declaración de Windhoek sobre la Seguridad de la Aviación y la Facilitación en África junto con sus objetivos (Apéndice B – *Declaración de Windhoek sobre la seguridad de la aviación y la facilitación en África* y Apéndice C – *Objetivos de seguridad de la aviación y facilitación en África*) y pidió un plan de acción para garantizar su cumplimiento. Asimismo, se acordó que los instrumentos aprobados en la Conferencia se remitieran a los órganos de la Comisión de la Unión Africana con miras a su examen y posterior sanción en la Asamblea de Jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Africana (UA) que se celebrará en julio de 2016 en Kigali (Rwanda).

2.7 En el contexto del examen de su importancia para mejorar la seguridad de la aviación y la facilitación en África de forma sostenible, en el Apéndice A se propone un proyecto de resolución de la Asamblea con el objetivo de promover la ejecución del Plan AFI SECFAL.

2.8 Al examinar el Plan AFI SECFAL, el Consejo, en su 205º período de sesiones, puso de relieve que tal vez fuera aconsejable crear programas similares en otras regiones de la OACI. El Consejo reconoció asimismo la necesidad de que las oficinas regionales de la Organización colaboren con los Estados y los interesados directos pertinentes a fin de establecer mecanismos eficaces para hacer frente a los desafíos que se plantean en el terreno de la seguridad de la aviación y de la facilitación.

2.9 Sin perjuicio de los adelantos realizados hasta la fecha, el Plan AFI SECFAL sigue enfrentándose a problemas de financiamiento. A fin de proseguir con la elaboración y ejecución de este Plan y de su programa de trabajo y velar por el cumplimiento de las disposiciones de la Declaración de Windhoek y sus objetivos, se insta encarecidamente a los Estados, los asociados en el desarrollo y el sector a que contribuyan al respecto desde el punto de vista financiero y en especie.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Aunque el Plan AFI SECFAL se creó recientemente, se han hecho avances considerables en el cumplimiento del programa de trabajo y la obtención del compromiso político al más alto nivel en África. Quedan patentes la gran voluntad y el firme apoyo con respecto al Plan de los Estados africanos, así como de las organizaciones regionales e internacionales y los asociados del sector. Lo que es más importante, este apoyo y compromiso políticos han de traducirse en medidas concretas y probadas.

APÉNDICE A

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

A39-XX: Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África

Considerando que es esencial que se redoblen los esfuerzos coordinados bajo el liderazgo de la OACI para paliar las deficiencias graves de seguridad de la aviación y facilitación en la Región África-Océano Índico que vayan en detrimento del funcionamiento y el desarrollo ulterior de la aviación civil internacional;

Observando que el Consejo de la OACI ha adoptado medidas para abordar las cuestiones de seguridad de la aviación y facilitación mediante la elaboración de un Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (el Plan AFI SECFAL) como programa de la Organización;

Observando que se han hecho esfuerzos considerables para reafirmar el compromiso político en África, en colaboración con la Comisión de la Unión Africana (UA) y la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), y que en la Conferencia Ministerial sobre la Seguridad de la Aviación y la Facilitación en África, celebrada en abril de 2016 en Windhoek (Namibia), se aprobaron la Declaración de Windhoek y sus objetivos concretos {sancionados posteriormente en la Asamblea de Jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Africana el 1 de julio de 2016 en Kigali (Rwanda);}

Reconociendo que muchos Estados contratantes de la Región África-Océano Índico tal vez no cuenten con recursos técnicos o financieros suficientes para cumplir con los requisitos del Convenio de Chicago y sus anexos y, por tanto, dependen de la OACI, los asociados en el desarrollo, el sector y otros interesados directos para obtener conocimientos especializados y asistencia;

Reconociendo la necesidad de coordinar, en el marco de la OACI, las actividades de los interesados directos que prestan asistencia a los Estados de la Región África-Océano Índico;

Reconociendo que la OACI tal vez necesite recursos adicionales para desempeñar su función de coordinación satisfactoriamente;

Considerando la voluntad de la comunidad internacional de ayudar a la Región África-Océano Índico a comprometerse lo antes posible con el Plan AFI SECFAL de forma concreta y sustancial;

La Asamblea:

1. *insta* a los Estados miembros de la Región África-Océano Índico a comprometerse a cumplir las metas y objetivos del Plan AFI SECFAL;
2. *alienta* a los Estados miembros de la Región África-Océano Índico a que refuercen la cooperación en la región con el fin de optimizar el uso e intercambio de los recursos disponibles mediante proyectos regionales y subregionales en todos los aspectos relacionados con la vigilancia de la seguridad de la aviación y la facilitación;

3. *alienta* a todos los Estados miembros, organizaciones de las Naciones Unidas (especialmente el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y el Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad), el sector de la aviación y los donantes de fondos y de otra índole a que apoyen el Plan AFI SECFAL y colaboren con la OACI con miras a su ejecución;
4. *encarga* al Consejo que garantice una función de liderazgo decidida de la OACI en la coordinación de actividades, iniciativas y estrategias de ejecución encaminadas específicamente al cumplimiento de las metas y objetivos del Plan, con el fin de lograr una mejora duradera de la seguridad de la aviación y la facilitación en la Región África-Océano Índico y asignar a las Oficinas regionales correspondientes los recursos que a tal efecto se requieran;
5. *encarga* al Consejo que ejecute el Plan AFI SECFAL de acuerdo con los principios del plan de actividades, las prácticas de gestión de programas y los recursos disponibles;
6. *encarga* al Consejo que vigile y mida el nivel de ejecución en la Región África-Océano Índico durante el trienio y que informe de los avances logrados en el próximo período de sesiones de la Asamblea.

APÉNDICE B

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

P. O. Box 3243, Addis Abeba (ETIOPÍA) Tfno.: (251-11) 5525849 Fax: (251-11) 5525855
Sitio web: www.africa-union.org

**CONFERENCIA MINISTERIAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
Y LA FACILITACIÓN EN ÁFRICA**

7 DE ABRIL DE 2016

WINDHOEK (REPÚBLICA DE NAMIBIA)

**DECLARACIÓN DE WINDHOEK SOBRE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
Y LA FACILITACIÓN EN ÁFRICA, 7 DE ABRIL DE 2016**

Nosotros, los Ministros de África responsables de la seguridad de la aviación civil y la facilitación, reunidos en Windhoek (República de Namibia) el 7 de abril de 2016, con ocasión de la Conferencia Ministerial sobre la Seguridad de la Aviación y la Facilitación en África organizada por la Comisión Africana de aviación civil (CAFAC) bajo los auspicios de la Comisión de la Unión Africana;

Teniendo presente el Convenio sobre Aviación Civil Internacional suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Teniendo presente el Acta constitutiva de la Unión Africana (UA) aprobada en Lomé (Togo) el 11 de julio de 2000, especialmente los artículos 14, 15 y 16 de la misma en virtud de los cuales se encomienda a la Comisión de la UA la función de coordinación de los sectores del transporte, las comunicaciones y el turismo;

Teniendo presente el Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Africana suscrito en Abuja (Nigeria), en junio de 1991;

Teniendo presente el Convenio de la Organización de la Unidad Africana (OUA) para Prevenir y Combatir el Terrorismo aprobado en Argiers (Argelia) el 14 de julio de 1991, que entró en vigor el 6 de diciembre de 2012 y que prevé las condiciones necesarias para el establecimiento de un marco por la Comisión de la Unión Africana con el objetivo de responder de forma integral y eficaz a las amenazas en constante cambio que se ciernen sobre el continente, incluida la aviación civil;

Teniendo presente la Agenda para 2063 de la UA que, entre otros aspectos, prevé la aplicación de la Decisión de Yamusukro con miras a establecer un mercado de transporte aéreo único en África, la introducción de un pasaporte africano expedido por los Estados miembros aprovechando la migración mundial hacia los pasaportes electrónicos y la supresión de los requisitos de visado para los ciudadanos de cualquier país de África para 2018;

Teniendo presente la tercera Conferencia de Ministros de la UA responsables del transporte aéreo celebrada en Addis Abeba (Etiopía) del 7 al 11 de mayo de 2007, dedicada al tema “Achieving a single, safe and secure airspace for Africa’s development and integration [Lograr un espacio aéreo único, seguro y protegido para el desarrollo y la integración de África]”, en la que se aprobó la Declaración sobre la seguridad de la aviación en África, sancionada posteriormente en la Asamblea de Jefes de Estado y de Gobierno de la UA en Accra (Ghana) el 29 de junio de 2007, mediante la Decisión EX.CL/Dec.359 (XI) y complementada mediante la política específica que figura en la Política Africana de Aviación Civil aprobada en la segunda Conferencia de Ministros de Transporte organizada por la UA en Luanda (Angola) del 21 al 25 de noviembre de 2011 sobre el tema “Consolidating the transport sector for the stimulation of economic integration in Africa [Consolidación del sector del transporte para la estimulación de la integración económica en África]”, sancionada por la Asamblea de Jefes de Estado y de Gobierno de la UA en Addis Abeba del 23 al 27 de enero de 2012 mediante la Decisión EX.CL/Dec.682 (XX);

Teniendo presente la estrecha vinculación entre los Objetivos estratégicos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, especialmente en reconocimiento de que la aviación segura y protegida y la conectividad mundial contribuyen de forma esencial al desarrollo socioeconómico;

Teniendo presente la tercera Conferencia de Ministros de la UA responsables del transporte aéreo, celebrada del 7 al 11 de mayo de 2007 en Addis Abeba (Etiopía), en la que se aprobó la Declaración sobre la seguridad de la aviación en África que se sancionó posteriormente en la Asamblea de la UA en junio de 2007;

Teniendo presente la adopción de la Declaración de Abuya sobre la seguridad de la aviación civil en África por los Ministros africanos encargados de la seguridad de la aviación junto con organizaciones regionales e internacionales, el 13 de abril de 2010, en la que afirmaban su compromiso de prevenir la interferencia ilícita en la aviación civil en todas sus formas, prestando especial atención al combate de las amenazas terroristas contra la aviación civil;

Teniendo presente la Conferencia Regional sobre Seguridad de la Aviación, celebrada en Dakar (Senegal) los días 17 y 18 de octubre en 2011, en la que los Estados africanos valoraron positivamente la función de liderazgo de la OACI y acordaron intensificar la cooperación para incrementar la seguridad de la aviación;

Teniendo presente la Política Africana de Aviación Civil aprobada en la segunda Conferencia de Ministros de Transporte de la UA, en Luanda (Angola) el 25 de noviembre de 2011, y las estrategias y compromisos suscritos en su Declaración, sancionada posteriormente en la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de Addis Abeba (Etiopía) el 27 de enero de 2012;

Teniendo presente la reunión de Ministros de Transporte de África celebrada en Luanda (Angola), del 21 al 25 de noviembre de 2011, en la que se debatió sobre la seguridad de la aviación y se acordaron varias cuestiones destacadas, entre ellas la necesidad de establecer un grupo de seguridad de la aviación regional y de establecer una unidad de investigación para la lucha contra el terrorismo en el Centro Africano de Estudios e Investigaciones sobre el Terrorismo y coordinar la aplicación de la Declaración de Abuya y su hoja de ruta;

Teniendo presente la nueva constitución de la CAFAC, un organismo especializado de la UA, que entró en vigor provisionalmente el 11 de mayo de 2010;

Teniendo presente la función de Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD) como marco para el desarrollo de África;

Teniendo presente las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas 1373 (2001) sobre las amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas, 1624 (2005) sobre las amenazas a la paz y la seguridad internacionales y 2178 (2014) sobre las amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por combatientes terroristas extranjeros;

Teniendo presente los diversos programas, objetivos y metas que se están persiguiendo en el marco de la campaña Ningún país se queda atrás (NCLB), iniciada en 2014;

Considerando que el Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (Plan AFI SECFAL) fue respaldado de forma unánime por los Estados en la Reunión sobre la

seguridad de la aviación en África-Océano Índico celebrada en Dakar (Senegal) el 28 de mayo de 2014, sancionado en la 24ª sesión plenaria extraordinaria de la CAFAC celebrada del 1 al 4 de julio de 2014 en Dakar (Senegal) y aprobado por el Consejo de la OACI como programa de la Organización en el curso de su 203º período de sesiones el 29 de octubre de 2014;

Considerando la importancia de la seguridad de la aviación y la facilitación para el desarrollo del sector del transporte aéreo en el mundo y su repercusión para el desarrollo económico nacional, especialmente en África;

Considerando la necesidad apremiante de mejorar de forma continua la seguridad de la aviación y la facilitación en África y de encontrar urgentemente una solución inmediata y duradera a las deficiencias de la seguridad de la aviación;

Encomiando a la OACI por su asistencia técnica permanente a África, incluidas la creación del Plan AFI SECFAL y la ayuda prestada a la CAFAC en la constitución del Grupo regional africano sobre seguridad de la aviación y facilitación (RASFG-AFI);

Habiendo examinado el informe de los expertos reunidos en Windhoek (Namibia) del 4 al 6 de abril de 2016.

Preocupados por:

- los recientes ataques terroristas contra la seguridad de la aviación;
- los desafíos que plantean unas condiciones de seguridad de la aviación exigentes a la salvaguardia de la aviación civil internacional;
- la atribución de insuficiente poder coercitivo a la autoridad para la vigilancia de la seguridad de la aviación competente que se haya designado;
- la insuficiencia de recursos financieros para garantizar la elaboración y aplicación eficaces de legislación básica y reglamentos sobre seguridad de la aviación y facilitación;
- la capacidad y facultades insuficientes de los Estados para hacer frente a unas condiciones de seguridad precarias, zonas de conflicto, amenazas nuevas e incipientes, incluidas amenazas internas, insurgentes y actividades de bandas criminales transnacionales;
- los niveles insuficientes de aplicación eficaz de los elementos críticos de los sistemas de vigilancia de la seguridad de la aviación, observancia de los SARPS relativos a los anexos 17 y 9 de la OACI y aplicación de los planes de acción correctiva de los Estados;
- la insuficiencia de programas nacionales eficaces, a saber, programas nacionales de seguridad de la aviación civil (NCASP), programas nacionales de instrucción en seguridad de la aviación civil (NCASTP), programas nacionales de control de calidad de la seguridad de la aviación civil (NCASQCP) y programas nacionales de facilitación del transporte aéreo;
- el funcionamiento insuficiente de los comités nacionales de seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo y los desafíos que plantea el establecimiento de un mecanismo de coordinación nacional para la facilitación y la seguridad de la aviación;

- la escasa cultura de seguridad y facilitación;
- la insuficiencia de profesionales de la seguridad de la aviación aptos/competentes;
- el bajo nivel de participación de los Estados en el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI;
- los desafíos que plantean la armonización y la intensificación de la asistencia y las iniciativas de creación de capacidad;
- la orientación y la instrucción insuficientes para la aplicación de las disposiciones relacionadas con la seguridad del Anexo 9 – *Facilitación*;
- los sistemas e instrumentos insuficientes para la lectura y la verificación eficientes y seguras de los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) en las fronteras, incluido el uso del PKD de la OACI y la base de datos de INTERPOL sobre documentos de viaje robados y perdidos (SLTD); y
- el bajo nivel de cumplimiento de los requisitos de control transfronterizo y seguridad de la aviación de la Resolución 2178 (2014) del Consejo de Seguridad, incluido el uso de información anticipada sobre los pasajeros (API); y

Recordando:

1. la importancia del transporte aéreo en el desarrollo económico del continente, especialmente el consiguiente aumento de las interacciones entre los pueblos, y la creación de riqueza derivada de las diversas formas de intercambios facilitados de este modo; y
2. la función de la OACI en el fomento del desarrollo de la aviación civil internacional;

Reafirmando:

1. la necesidad urgente de aplicar estrategias a nivel nacional, regional y continental sobre seguridad de la aviación y facilitación en África, con miras a promover la aviación como medio viable de transporte para mejorar el desarrollo y la integración en África;
2. la necesidad de una plena aplicación del Acuerdo de cooperación entre la Comisión de la Unión Africana, la CAFAC y la OACI; y

Acogiendo con beneplácito las diversas iniciativas emprendidas por las organizaciones del sector en el continente y por las comunidades económicas regionales (CER) y los asociados;

Nos comprometemos a:

1. garantizar el compromiso político a nivel nacional, regional y continental con respecto a la seguridad de la aviación y la facilitación;
2. satisfacer las obligaciones de seguridad de la aviación y facilitación contraídas por nuestros Estados en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (el Convenio de Chicago), incluida la garantía de vigilar eficazmente la seguridad de la aviación;

3. garantizar la aplicación de los objetivos, compromisos, reglamentos y estrategias de políticas sobre seguridad de la aviación y facilitación adoptados en la CAFAC;
4. garantizar que se otorgue la debida consideración a la seguridad de la aviación en los planes nacionales de desarrollo de los Estados;
5. acelerar el establecimiento y fortalecimiento de las autoridades competentes con suficiente vigilancia normativa independiente de la seguridad de la aviación;
6. garantizar el suministro de financiamiento sostenible y otros recursos para llevar a cabo de forma eficaz la vigilancia de la seguridad de la aviación y la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación y de facilitación relacionada con la seguridad;
7. garantizar que se aplican las disposiciones de los Anexos 17 y 9 de la OACI relacionadas con el establecimiento de los comités nacionales de seguridad de la aviación civil y los comités nacionales de facilitación del transporte aéreo;
8. garantizar la elaboración de programas nacionales sostenibles en los Estados, incluidos NCASP, NCASTP, NCASQCP y programas nacionales de facilitación del transporte aéreo;
9. apoyar la aplicación eficaz de la Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación de la OACI, el Plan AFI SECFAL;
10. garantizar la resolución oportuna de las SSeC y las deficiencias detectadas mediante el Enfoque de observación continua-Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA), así como el aumento progresivo del nivel de aplicación eficaz (EI) de los ocho elementos críticos de vigilancia de la seguridad de la OACI hasta alcanzar, como mínimo, el promedio mundial;
11. promover la introducción de opciones de autoservicio en los aeropuertos con miras a incrementar el caudal de pasajeros y reducir las aglomeraciones en zonas vulnerables;
12. garantizar la aplicación eficaz de los requisitos de control transfronterizo y seguridad de la aviación de la Resolución 2178 (2014) del Consejo de Seguridad, incluido el uso de API; y
13. garantizar la inclusión de las soluciones de inspección de la base de datos SLTD de INTERPOL en el Plan AFI SECFAL;
14. apoyar y alentar la ampliación del Sistema mundial de comunicación seguro de INTERPOL I-24/7 fuera de las oficinas centrales nacionales (OCN) y, lo que es más importante, a los puntos de los controles fronterizos para acceder a la base de datos SLTD y utilizarla de forma eficaz;
15. garantizar la coordinación con las autoridades competentes para la retirada de la circulación de los pasaportes que no sean de lectura mecánica (MRP);
16. aumentar el uso eficaz de la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI para el intercambio de información en tiempo real;
17. garantizar la disponibilidad y retención de suficientes profesionales de seguridad de la aviación y facilitación aptos/competentes;
18. facilitar recursos a la CAFAC a fin de permitirle desempeñar eficazmente sus funciones de seguridad de la aviación y facilitación;

19. coordinarse con las autoridades pertinentes para realizar evaluaciones de riesgo de las amenazas que afectan a la aviación civil;
20. cooperar y colaborar a nivel regional y bilateral para intercambiar información, así como prestar asistencia técnica; y
21. promover la cooperación subregional en el terreno de la instrucción en seguridad de la aviación y facilitación.

Decidimos:

1. aprobar los objetivos de seguridad de la aviación y facilitación que se adjuntan en la presente Declaración y velar por la ejecución del Plan AFI SECFAL de la OACI encaminado a mejorar la seguridad de la aviación y la facilitación de forma sostenible;
2. encomendar a la Secretaría de la CAFAC que establezca mecanismos de observancia, evaluación y notificación eficaces para la presente Declaración;
3. adoptar las medidas necesarias para ratificar todos los convenios internacionales sobre seguridad de la aviación y facilitación;
4. garantizar la participación activa de los ministros pertinentes en reuniones sobre seguridad de la aviación y facilitación de alto nivel; y
5. garantizar la participación activa en todos los actos de la OACI y la CAFAC que promueven la seguridad de la aviación y la facilitación;

Hacemos un solemne llamamiento a la OACI, la Comisión Económica para África (CEPA) de las Naciones Unidas, el Banco Africano de Desarrollo (BAD), el Banco Mundial (BM) y todos los asociados en el desarrollo y organizaciones de aviación civil para que apoyen los programas de seguridad de la aviación y facilitación de la UA;

Instamos a los Estados africanos y las CER a fomentar la cooperación en el subsector del transporte aéreo;

Instamos a los Estados que fabrican equipo y soporte lógico de facilitación y seguridad de la aviación a levantar todas las restricciones de venta y exportación de dicho equipo y soporte lógico para proteger a la aviación civil de actos de interferencia ilícita;

Pedimos a los Estados africanos que proporcionen recursos y apoyen la aplicación del Plan AFI SECFAL de la OACI; y

Solicitamos a la Comisión de la Unión Africana que presente esta Declaración con miras a su sanción en la próxima Asamblea de Jefes de Estado y de Gobierno de la UA.

Formulada y aprobada en Windhoek (República de Namibia) hoy 7 de abril de 2016.

— — — — —

APÉNDICE C



CONFERENCIA MINISTERIAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y LA FACILITACIÓN EN ÁFRICA

WINDHOEK (NAMIBIA), 4-7 de abril de 2016

OBJETIVOS DE SEGURIDAD DE AVIACIÓN Y FACILITACIÓN PARA ÁFRICA

La mejora gradual del nivel de aplicación eficaz (EI) de los elementos críticos de los sistemas de vigilancia de seguridad de la aviación de los Estados mediante la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI que correspondan y la facilitación de los viajes mediante la aplicación de las decisiones de la Unión Africana y las políticas y recomendaciones de la OACI son fundamentales para el desarrollo del transporte aéreo y el crecimiento económico. De ahí que sean necesarias para garantizar que:

1. como mínimo, el 50% de los Estados africanos alcance al menos el promedio mundial de EI de los elementos críticos para 2017, el 75% de los Estados lo haga en 2020 y todos los Estados de África a finales de 2023;
2. con carácter urgente, se tomen medidas apropiadas para resolver de inmediato todas las preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC) existentes en la región y las nuevas en el plazo de tres meses;
3. se designen autoridades competentes con funciones claramente definidas y recursos sostenibles para llevar a cabo funciones de vigilancia de la seguridad de la aviación y la facilitación en al menos el 50% de los Estados africanos para 2017 y todos los Estados africanos para finales de 2020;
4. para finales de 2017, todos los Estados hayan formulado y aprobado los siguientes programas nacionales: programas nacionales de seguridad de la aviación civil (NCASP); programas nacionales de control de calidad de la seguridad de la aviación civil (NCASQCP); programas nacionales de instrucción en seguridad de la aviación civil (NCASTP); y programas nacionales de facilitación del transporte aéreo;

5. todos los Estados constituyan comités nacionales de seguridad de la aviación civil y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo operativos para finales de 2020;
6. para finales de 2020, se establezcan en todos los Estados procesos de gestión de riesgos de seguridad, que tengan en cuenta la Declaración de Contexto de Riesgo de la OACI, y procedimientos de respuesta a crisis;
7. todos los Estados se unan a la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI para finales de 2017;
8. todos los Estados formulen políticas apropiadas para la atracción, el desarrollo y la retención de recursos humanos para finales de 2017;
9. todos los Estados desarrollen capacidades de instrucción en seguridad de la aviación y facilitación sostenibles para finales de 2023. Ello puede incluir la adaptación de los cursos existentes a las necesidades locales, la creación de programas de formación en línea y mixta y la capacitación de diseñadores de cursos;
10. todos los Estados expidan solamente pasaportes de lectura mecánica (MRP) de conformidad con el Doc 9303 – *Documentos de viaje de lectura mecánica* de la OACI y velen por que todos los que no sean MRP se retiren de la circulación para finales de 2017;
11. todos los Estados inviertan en la mejora de fuentes básicas de datos fiables, como el registro civil y sistemas estadísticos clave, y establezcan procedimientos para la notificación de información sobre documentos sustraídos, perdidos y suspendidos con miras a su inclusión en la base de datos de INTERPOL sobre documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) para finales de 2020;
12. al menos el 50% de los Estados expida solamente MRTD para refugiados y apátridas para finales de 2017 y todos los Estados lo hagan para finales de 2020;
13. al menos el 30% de los Estados se una al directorio de claves públicas (PKD) para finales de 2017, al menos el 70% lo haga para finales de 2020 y todos los Estados para finales de 2023;
14. para finales de 2020, todos los Estados introduzcan una disposición sobre la información anticipada sobre los pasajeros (API) en su respectiva legislación nacional que se ajuste a la norma internacionalmente reconocida PAXLST para la transmisión de API; y
15. para finales de 2023, todos los Estados adopten las medidas oportunas para desarrollar su capacidad para realizar evaluaciones de los riesgos de seguridad con miras a proteger la aviación civil de posibles situaciones de amenaza, entre las que se incluyen los artefactos explosivos improvisados (IED) transportados por personas, los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), los IED en la carga, las amenazas internas, etc.