

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 14: Programa de asistencia técnica****PROGRESO EN ÁFRICA  
INFORME SOBRE EL PLAN DE EJECUCIÓN REGIONAL INTEGRAL PARA LA  
SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN EN ÁFRICA (PLAN AFI)**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

En esta nota se presenta el progreso en la implementación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI) y su programa de trabajo conexo.

En la nota también se recomienda que el Plan AFI, con su expansión para cubrir todas las áreas relacionadas con la seguridad operacional, incluyendo investigación de accidentes e incidentes de aeronaves (AIG), aeródromos (AGA) y servicios de navegación aérea (ANS), continúe después del actual trienio. La expansión del programa y de las actividades conexas contribuirá a reforzar la seguridad operacional en la región AFI como se ha visto en las áreas tradicionales de seguridad operacional: licencias al personal (PEL), operación de aeronaves (OPS) y aeronavegabilidad (AIR) desde el inicio del programa.

La ejecución continua del Plan AFI de una manera eficaz y sistemática en todas las áreas relacionadas con la seguridad operacional, alineada plenamente con el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), contribuirá a acelerar los esfuerzos que están haciendo los Estados africanos por alcanzar los objetivos del GASP y de la Conferencia ministerial sobre seguridad operacional de la aviación celebrada en Abuja en julio de 2012 (metas de seguridad operacional de Abuja).

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

- tomar nota de la continuación de las actividades del Plan AFI después de 2016 como parte de los programas de trabajo de las oficinas regionales, y de su expansión para incluir todas las áreas de seguridad operacional;
- pedir a los Estados, organizaciones internacionales y regionales, instituciones financieras y la industria que apoyen el programa; y
- encargar a la Secretaria General que promueva las mejores prácticas del modelo del Plan AFI para que otros programas regionales de asistencia técnica las consideren y se beneficien de las mismas.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos <i>Seguridad operacional</i> y <i>Capacidad y eficiencia de la navegación</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades referidas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2017-2019 o de contribuciones extrapresupuestarias.

<i>Referencias:</i>	A39-WP/23 A39-WP/26 A39-WP/28 A39-WP/38 A39-WP/46 <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación (Doc 10004)</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2013) (Doc 10022)</i> Declaración de Abuja sobre la seguridad operacional en África
---------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 1. ANTECEDENTES

1.1 El Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI) fue respaldado por el 36° período de sesiones de la Asamblea de la OACI y establecido por el Secretario General el 1 de enero de 2008 para subsanar deficiencias de seguridad operacional de la aviación civil en la región África-Océano Índico (AFI). Desde entonces, el programa ha proporcionado asistencia a Estados, con énfasis en el establecimiento e implementación de sistemas de supervisión de la seguridad operacional eficaces y sostenibles; la resolución de deficiencias de seguridad operacional identificadas; y la promoción de una cultura de seguridad operacional en África.

1.2 A lo largo de los años, se ha progresado significativamente en la seguridad operacional de la aviación en África, como resultado de considerable trabajo y actividades realizadas por la OACI a través del Plan AFI. No obstante, muchos estados continúan teniendo dificultades para aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

1.3 Las actividades del programa se han centrado en gran medida en la formulación y ejecución de Planes de acción de la OACI específicos para cada Estado para corregir las deficiencias de supervisión de la seguridad operacional identificadas, con énfasis en la resolución oportuna de las preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC). El programa sigue teniendo considerable éxito en la provisión de apoyo a los Estados para alcanzar las metas regionales de seguridad (metas de seguridad operacional de Abuja); el establecimiento y fortalecimiento de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO); y la creación de capacidad de supervisión de la seguridad tanto a nivel estatal como regional.

1.4 En marzo de 2013 el Plan AFI se amplió para incluir las áreas adicionales de servicios de navegación aérea (ANS), aeródromos (AGA) e investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG), manteniendo al mismo tiempo el énfasis primario en las áreas de licencias al personal (PEL), operación de aeronaves (OPS) y aeronavegabilidad (AIR), trabajando para garantizar la alineación del plan con la Declaración y las metas de seguridad operacional de Abuja establecidas en julio de 2012. La Resolución A38-7 de la Asamblea apoyó la continuación y expansión del Plan AFI.

1.5 En una evaluación del Plan AFI realizada en 2015 se concluyó que el programa es un mecanismo pertinente para mejorar la capacidad de seguridad operacional de la aviación en la región y se recomendó que el programa continuara después de 2016, por lo menos durante el próximo trienio, a fin de aprovechar los resultados obtenidos hasta el momento y garantizar su sostenibilidad. Esta evaluación y la ampliación del Plan AFI al próximo trienio fueron aprobadas por el Consejo de la OACI.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Con base en las áreas de énfasis del Plan AFI, y de conformidad con su programa de trabajo anual, los equipos de seguridad operacional (ROST) de la oficina regional llevaron a cabo

numerosas actividades de asistencia, estableciendo las bases para la elaboración de los planes de acción de la OACI para Estados prioritarios en los que se hayan identificado preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC), bajos niveles de aplicación efectiva (EI) o que están en la lista de la Junta de examen de la observación y la asistencia de la OACI (MARB).

2.2 Los ROST, conjuntamente con el Plan de inspección cooperativa – África-Océano Índico (AFI-CIS) de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y RSOO y entidades similares, han llevado a cabo actividades de asistencia específicas previstas en los planes de acción de la OACI. La OACI ha liderado la coordinación de estas actividades con el fin de evitar la duplicación de esfuerzos y el derroche de recursos, así como el establecimiento de prioridades regionales y la coordinación de todas las iniciativas regionales relacionadas con la seguridad operacional del Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — África (RASG-AFI).

2.3 Hasta la fecha, 32 Estados de AFI han aceptado los planes de acción de la OACI, y su ejecución ha contribuido en mejoras importantes de la seguridad operacional de la aviación en la región. La OACI también ha desarrollado proyectos específicos de asistencia técnica ejecutados, o por ejecutar en Estados pertinentes, financiados por el Fondo para la seguridad operacional de la OACI (Fondo SAFE).

2.4 El Plan AFI continúa proporcionando el apoyo necesario a algunos Estados a través de RSOO [a saber, la Organización de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO) y la Agencia para la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación civil (CASSOA)]. También se ha proporcionado apoyo a los Estados en proceso de establecer RSOO. Algunos de los siete Estados asociados (Egipto, Libia y Sudán) se integraron a la iniciativa de establecer un RSOO para los Estados del Oriente Medio y del norte de África, que fue iniciada conjuntamente por la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) y la OACI. Como parte del Plan AFI actualmente se está trabajando para encontrar una solución viable para el resto de los Estados: Etiopía, Somalia, Djibouti, Eritrea y Sudán del Sur. Cabe mencionar que la Organización de la seguridad operacional de la aviación (SASO) de la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC) está ya operativa, tras la aprobación por parte de sus Estados miembros, y la Secretaría de la SADC está actualmente trabajando para facilitar la organización administrativa y logística de la Secretaría de la SASO. Se espera que la SASO esté plenamente operacional en 2016.

2.5 Para maximizar los escasos recursos y aumentar la efectividad de las acciones en la mayor medida posible, se alienta encarecidamente a los Estados a que no se adhieran a más de una RSOO, a menos que la RSOO en cuestión ofrezca funciones diferentes. En consecuencia, en mayo de 2015 las Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC), la Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC) y la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO) firmaron un memorando de acuerdo (MOU) sobre la separación de funciones de las RSOO respectivas.

2.6 El Plan AFI promovió el establecimiento de la Asociación de organizaciones africanas de instrucción en aviación (AATO) con el objetivo de armonizar y normalizar la instrucción en aviación en África. Se asistió a la AATO, entre otras cosas, con la contratación del Secretario General y el establecimiento de la sede en Addis Abeba, Etiopía, tras firmar un acuerdo con el Gobierno de Etiopía, como país anfitrión, en 2015.

2.7 Para adquirir más personal técnico calificado, el Plan AFI ha realizado numerosas actividades, incluyendo seminarios y talleres en diversos campos relacionados con la seguridad operacional. Más de 2000 personas de muchos Estados africanos se han beneficiado de esas actividades realizadas desde 2008 hasta la fecha. En 2010, el 37º período de sesiones de la Asamblea puso de relieve

la necesidad de que los Estados miembros asumieran responsabilidad con respecto a la capacitación, modificando así la función de la OACI de proveedor de instrucción a facilitador de la instrucción. Desde entonces, el Plan AFI ha facilitado e informado a los Estados sobre la instrucción en seguridad operacional de la aviación impartida en determinados centros de instrucción en África, avalados por la OACI.

2.8 La Conferencia ministerial sobre seguridad operacional de la aviación en África (16 al 20 de julio de 2012, Abuja, Nigeria) reafirmó el compromiso de promover un transporte aéreo confiable, sostenible y seguro en África. La Conferencia ministerial hizo énfasis en que esto se lograría a través de la implantación de procesos de certificación de explotadores de servicios aéreos rigurosos y bien documentados, seguidos por una supervisión efectiva de la seguridad operacional de todos los explotadores de servicios aéreos de África; la promoción y ejecución de los Planes de acción de la OACI para una pronta resolución de los SSC; la creación o el fortalecimiento de las RSOO y organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO); alentando a los Estados a participar como miembros en no más de una RSOO o RAIO; el suministro de recursos y apoyo para la ejecución de los Planes de acción de la OACI y el Plan AFI-CIS.

2.9 Aún más importante, la Conferencia ministerial adoptó una serie de metas de alto nivel de seguridad operacional de la aviación, que fueron posteriormente respaldadas por la Asamblea de los Jefes de Estado de la Unión Africana (UA) en enero de 2013.

2.10 Los esfuerzos por alcanzar esas metas de seguridad operacional de la aviación y realizar mejoras sostenibles en la seguridad ya han tenido resultados tangibles. Después de validar las pruebas de ejecución de los planes de medidas correctivas (CAP) del USOAP, varios Estados africanos han registrado mejoras significativas en sus sistemas de supervisión de la seguridad operacional como lo demuestra el aumento en la EI de los elementos críticos. Entre julio de 2012 y junio de 2016, el número de Estados de la región AFI con EI de 60% o más aumentó de 14 a 24, y el número de Estados con SSC se redujo de 20 a 4.

2.11 Sin embargo, la EI regional promedio para África aumentó de 40% en enero de 2011 a 48% en junio de 2016, es decir 8% en un periodo de 4,5 años, y el promedio regional de África sigue siendo, en junio de 2016, inferior a la EI meta del GASP de 60% y a la EI mundial promedio de 63%. Para mantener el impulso de las mejoras regionales, la OACI continuará trabajando a través del Plan AFI para la provisión oportuna de asistencia, en coordinación con los socios en la seguridad operacional de la comunidad de la aviación. Se incluyen varios proyectos específicos en las áreas de certificación de aeródromos; hojas de ruta de instrucción; revisiones por pares de proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP); programas estatales de seguridad operacional/sistemas de gestión de la seguridad operacional (SSP/SMS); servicios de búsqueda y salvamento (SAR); etc., cuya ejecución y finalización tomarán varios años, utilizando contribuciones voluntarias del Fondo para el Plan AFI recibidas de Estados donantes.

2.12 Con el fin de promover más una cultura de seguridad sólida y próspera en la región, desde mayo de 2014 se ha celebrado anualmente un simposio sobre seguridad operacional en AFI. Este foro también ha ayudado a crear conciencia hasta un nivel en que todos los Estados intervienen proactivamente para intercambiar ideas y difundir información sobre problemas y preocupaciones emergentes en ese campo en la región. También es una excelente oportunidad para que la OACI se comunique efectivamente con los Estados para tratar de encontrar una solución viable con los funcionarios de alto nivel que demuestran poco o ningún progreso en la resolución de sus deficiencias en la seguridad de la aviación.

2.13 El Plan AFI trabaja estrechamente con el RASG-AFI, y el Grupo regional AFI de planificación y ejecución (APIRG). Por consiguiente, las reuniones RASG-AFI/3 y APIRG/20, celebradas en Yamoussoukro, Cote D'Ivoire, en diciembre de 2015, respaldaron las metas del Plan AFI para 2016, incluyendo que el 70% de los Estados africanos logre una EI del 60%, no tengan SSC y hayan certificado por lo menos el 45% de todos los aeródromos internacionales.

2.14 Con respecto a los ANS, como parte del Plan AFI se preparó un proyecto de ejecución para apoyar el Programa de seguridad operacional y aseguramiento de la calidad de los ANSP (ASQA) para África, mecanismo de revisión por pares establecido en 2015. La principal meta de esta iniciativa es ayudar a los ANSP a mejorar continuamente la seguridad operacional y calidad de la navegación aérea en virtud de que la vigilancia normativa de los ANS es limitada en la región africana. El mecanismo se basa en exámenes que llevan a cabo grupos independientes de expertos seleccionados de entre los ANSP y otros órganos de la aviación civil, utilizando textos de orientación exhaustivos que se están validando y que se prepararon con el apoyo de la OACI, así como las mejores prácticas correspondientes de partes interesadas, tales como los servicios de tránsito aéreo y navegación (ATNS) de Sudáfrica, el Organismo para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA) y la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO). En 2015 y 2016, se realizaron ensayos de revisión por pares de los ANSP en Kenya, República Unida de Tanzania, Sudáfrica, Uganda y en el ASECNA, y se está considerando lo aprendido para establecer, en 2016, un marco regional de cooperación, así como las modalidades y las herramientas para la ejecución operacional del Programa ASQA.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 Aunque se ha progresado significativamente en la seguridad operacional de la aviación en África, como resultado de considerable trabajo y de medidas tomadas a través del Plan AFI y de socios en la aviación, se reconoce ampliamente que se requieren esfuerzos, recursos y tiempo adicionales, no sólo para alcanzar las metas de seguridad de alto nivel (metas de seguridad operacional de Abuja), incluyendo la resolución de los SSC restantes y de otras deficiencias de seguridad en la región, sino también para mantener este impulso y la sostenibilidad. La meta establecida para todos los Estados africanos de alcanzar el 60% de EI de los CE de un sistema de supervisión de la seguridad operacional se adoptó como una medida mundial, y es la base del objetivo a corto plazo del GASP. Para alcanzar los objetivos del GASP en la región AFI, es crítico alcanzar las metas de Abuja. Es por lo tanto necesario seguir asistiendo a los Estados a través del Plan AFI, en colaboración con los socios de la aviación para la seguridad operacional, en particular, para garantizar que todas las actividades en este campo, incluyendo AIG, AGA, y ANS, se incluyan en el programa y se realicen de manera eficaz y oportuna.