



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 24: Programa de asistencia técnica

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 de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (Plan AFI SECFAL) y su programa de trabajo desde el 40º período de sesiones de la Asamblea celebrado en 2019. Asimismo, se respalda la resolución A40-23 de la Asamblea con el objetivo de promover la implementación del Plan AFI SECFAL.

Decisión del Consejo: Se invita a la Asamblea a:

- apoyar la implementación continua del Plan AFI SECFAL;
- instar a los Estados y las organizaciones internacionales a que efectúen aportaciones financieras, en especie o de otra índole para respaldar la implementación del Plan AFI SECFAL; y
- apoyar la ampliación del plazo del Plan AFI SECFAL de 2024 a 2030, en consonancia con la hoja de ruta del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico — <i>Seguridad de la aviación y facilitación</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades referidas en la presente nota de estudio se llevarán a cabo con sujeción a los recursos disponibles en el marco del Fondo del Plan AFI SECFAL, el presupuesto del programa regular para 2023-2025 y con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 4 de octubre de 2019) (Doc 10140) Documento y programa de trabajo del Plan AFI SECFAL Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) Declaración Ministerial y Objetivos revisados de Windhoek sobre la seguridad de la aviación y la facilitación en África Informes de las reuniones del Comité directivo del Plan AFI SECFAL

1. ANTECEDENTES

1.1 Las amenazas contra la aviación civil siguen manifestándose y evolucionando, como evidencian las actividades terroristas que están en plena efervescencia en la región africana y en el mundo en general. Aun cuando la pandemia de COVID-19 afectó significativamente a los viajes y actividades de transporte aéreo, han prevalecido las amenazas, incluidas las amenazas emergentes, tales como las de ciberseguridad, seguridad de la parte pública y amenaza interna, que requieren un enfoque coordinado y cohesivo para mitigar las consecuencias. El Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad de la Aviación y la Facilitación en África (Plan AFI SECFAL) es un programa de la OACI cuya finalidad es ayudar a los Estados africanos a mejorar la seguridad de la aviación y la facilitación, coordinar y armonizar todas las iniciativas de creación de capacidad y resolver las deficiencias sistémicas en materia de seguridad de la aviación y facilitación de manera sostenible.

1.2 Los resultados del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA- USAP) indican que en el último trienio se ha conseguido elevar de manera notable el nivel de implementación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, y que es necesario seguir actuando para alcanzar las metas establecidas en el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASep) y los planes regionales conexos. Las actividades de validación CMA-USAP también se vieron seriamente afectadas por las circunstancias relacionadas con la pandemia.

1.3 Desde su inicio en 2015, la implementación del Plan AFI SECFAL se ha sustentado en un programa de trabajo de tres fases (de corto, mediano y largo plazo) aprobado por el Comité Directivo del Plan. Pese al impacto de la pandemia de COVID-19 en algunas de las actividades del programa de trabajo, la materialización de los resultados esperados de la fase de mediano plazo, que se completó el 31 de diciembre de 2020, se logró con creces, lo que tuvo un impacto positivo en la implementación efectiva de los sistemas de vigilancia de la seguridad de la aviación de los Estados y el cumplimiento de los SARPS del Anexo 17 – *Seguridad* y de las disposiciones relacionadas con la seguridad del Anexo 9 – *Facilitación*.

2. ANÁLISIS

2.1 Desde su inicio en 2015 en Maputo (Mozambique), el Plan ha mostrado avances significativos bajo la orientación del Comité Directivo y con la asistencia de la Secretaría de la OACI. En la undécima reunión del Comité Directivo, celebrada en Abuja (Nigeria) el 17 de mayo de 2022, se deliberó acerca de los informes sobre los progresos realizados en cuanto a las decisiones de la décima reunión, celebrada en julio de 2021, las actividades del Grupo Regional Africano sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (RASFALG-AFI), y el estado de aplicación de la declaración y objetivos de Windhoek, y se aprobó también el programa de trabajo de 2022 del Plan. El programa de trabajo del Plan gira en torno a las metas de la fase de largo plazo que terminan en 2023.

2.2 A fin de garantizar la oferta continua de iniciativas de asistencia y apoyo para ayudar a los Estados de la AFI, en consonancia con los objetivos del Plan, el Comité Directivo alentó a los Estados donantes a aumentar las contribuciones voluntarias, tanto en especie como financieras, incluido el suministro de personas expertas, instrucción y asistencia específica. El Comité Directivo aprobó la ampliación del programa del Plan AFI SECFAL después de la fase actual hasta 2030.

2.3 Las fases de corto y medio plazo del Plan concluyeron el 31 de diciembre de 2017 y el 31 de diciembre de 2020 respectivamente, tras haberse logrado en gran medida los resultados esperados y los objetivos planeados pese a algunas dificultades, entre otras la pandemia de COVID-19 y las restricciones conexas en 2020, y esos logros han creado unas sólidas bases para la fase de largo plazo (2021-2023).

2.4 La cooperación, colaboración y coordinación entre organizaciones internacionales y regionales como la Comisión de la Unión Africana, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT), la Unión Europea (UE), la Organización Internacional de Policía (INTERPOL), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), etc., han sido fundamentales para ejecutar el programa de trabajo, resolver las deficiencias, eliminar la duplicación de esfuerzos y optimizar los recursos disponibles con el fin de que las actividades de asistencia sean más eficaces.

2.5 El programa de trabajo del Plan AFI SECFAL se ha alineado con la Declaración y los Objetivos de Windhoek, revisados y aprobados por la Unión Africana (UA) en mayo de 2021, la hoja de ruta de la OACI para la seguridad de la aviación en África y Oriente Medio y el GAsEP con el fin de reforzar el compromiso político y de aprovechar las sinergias para ayudar a los Estados a cumplir los SARPS pertinentes de la OACI.

2.6 Entre otros hitos destacados del último trienio cabe destacar los siguientes: la creación de capacidad técnica especializada, la implementación de proyectos estatales específicos aprobados por el SC, el aumento de la implementación efectiva de los elementos críticos de los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad de la aviación (EI de los CE) y el fomento del cumplimiento de las disposiciones pertinentes del Anexo 9 – *Facilitación* y del Anexo 17 – *Seguridad*. Esto se ha logrado gracias a la armonización de los procesos, la identificación de talento y la exposición de especialistas a través del Plan de Especialistas en Colaboración (CES) de la CAFAC (AFI-CES), el intercambio de recursos e información, y la adopción de las novedades tecnológicas y de las mejores prácticas. El AFI-CES se ha establecido con una reserva de especialistas disponibles en la Región para apoyar la ejecución de las actividades del programa de trabajo del Plan AFI SECFAL y la implementación de los proyectos estatales específicos.

2.7 En cumplimiento de lo dispuesto en el documento del programa del Plan AFI SECFAL, el RASFG-AFI continúa prestando apoyo técnico al SC a través de la CAFAC. Además, se está aumentando la capacidad de las personas profesionales con capacitación y cualificación en seguridad de la aviación y facilitación y promocionando la iniciativa de la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) en colaboración con los Estados, la CAFAC y otros asociados.

2.8 Durante el período que abarca el informe, el Secretario General de la OACI y el presidente del SC han proporcionado informes periódicos al Consejo de la Organización sobre la marcha de la labor, en los que han destacado los logros, los desafíos y las iniciativas, entre ellas las actividades para apoyar a los Estados durante la pandemia de COVID-19. Se establecieron cinco proyectos estatales prioritarios específicos con arreglo a las necesidades de los Estados, en los que se otorgó prioridad a la resolución de las preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC) existentes, la prevención de nuevas SSeC, y el aumento de los niveles de EI de los Estados. El Plan AFI SECFAL está apoyando a la Comisión de la Unión Africana y a los Estados de la AFI con el desarrollo del pasaporte electrónico africano y la consecución del objetivo de la libre circulación de personas de la Agenda 2063 de la Unión Africana.

2.9 En cuanto a la EI de los CE, se han alcanzado progresos constantes hacia la consecución de la meta fijada en el GAsEP de que el 80 % de los Estados africanos alcance una EI promedio del 65 % en 2020. El promedio general de EI de la Región africana ha aumentado del 53,06 % en 2015 (inicio del Plan) al 61,90 % en diciembre de 2021. No obstante, esto se ve entorpecido por el bajo nivel de las actividades de validación del CMA-USAP destinadas a verificar los progresos de los Estados, que se agravó aún más con las restricciones de viaje causadas por la pandemia de COVID-19. Se prevé que la validación *ex situ* (basada en documentos) e *in situ* del CMA-USAP aporte una indicación veraz de los esfuerzos de los Estados y sirva de base para el Plan AFI SECFAL y otras intervenciones pertinentes. Aunque el Plan AFI SECFAL ha contribuido a la mejora de la implementación efectiva de los elementos críticos (CE) de los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad de la aviación de los Estados africanos, sigue habiendo

deficiencias significativas, como la disponibilidad de personal de seguridad de la aviación calificado, una infraestructura adecuada, recursos financieros y un sólido compromiso estatal, para alcanzar las metas regionales y del GAsEP. En el apéndice se destacan los detalles al respecto.

2.10 El Plan AFI SECFAL ha apoyado varias actividades para concienciar acerca de los requisitos del Anexo 9 – *Facilitación*, y aumentar su cumplimiento. A este respecto, la OACI ha patrocinado la impartición de cursos de facilitación en árabe, francés e inglés a más de 500 participantes de todos los Estados africanos. Asimismo, se dio prioridad a intensificar la toma de conciencia y la implementación de los elementos de la Estrategia del Programa de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP) de la OACI, incluidos los requisitos de la Información Anticipada sobre los Pasajeros (API) y el Registro de los Nombres de los Pasajeros (PNR), que también ha resultado en un incremento de las personas integrantes del Directorio de claves públicas de la OACI (PKD) de 3 Estados AFI en 2015 a 15 en octubre de 2021.

2.11 Tras la pandemia de COVID-19, el Plan sigue apoyando la recuperación de la aviación por medio de la coordinación de actividades prioritarias financiadas mediante una asignación especial de un saldo de 553 000 CAD traspasado del presupuesto regular por el Secretario General de la OACI. No obstante, a los fines del proceso de recuperación en África es preciso compartir responsabilidades para hacer frente a los desafíos y deficiencias inherentes y sin precedentes. Asimismo, se necesitan cuantiosos recursos financieros y humanos, un compromiso político reforzado de los Estados y un diálogo de colaboración entre los Estados, la OACI y las partes interesadas para aprovechar, compartir y hacer uso de las sinergias y recursos necesarios.

2.12 La recuperación de la pandemia, incluida la reconstrucción de forma sostenible, es fundamental y es primordial para determinar las prioridades de 2022 y posteriormente. El Plan AFI SECFAL seguirá apoyando la aplicación de las recomendaciones del informe del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo y del documento *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19* relacionadas con la seguridad de la aviación y la facilitación. Las recomendaciones relativas a la COVID-19 del Equipo de Trabajo de Alto Nivel (HLTF) de la Unión Africana encaminadas a la recuperación en África apoyan el aumento de la EI de los CE con el fin de alcanzar los objetivos del Plan AFI SECFAL y de Windhoek, en consonancia con el GAsEP. La finalización de los proyectos estatales específicos y el inicio de nuevas actividades para abordar las causas fundamentales de las esferas de deficiencias persistentes, determinadas por el análisis de los resultados del CMA- USAP, es un componente principal de las actividades del Plan y una prioridad.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Pese a los desafíos inherentes descritos anteriormente, el Plan AFI SECFAL ha ido demostrando progresivamente que está maduro para alcanzar sus objetivos de apoyar el incremento sostenible del nivel de implementación efectiva de los CE de los sistemas de vigilancia de la seguridad de la aviación de los Estados africanos y el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 17 – *Seguridad* y del Anexo 9 – *Facilitación*. Durante la pandemia de COVID-19, se concedió prioridad a las actividades de asistencia a distancia y virtuales para garantizar el apoyo continuo a los esfuerzos de los Estados destinados a sostener la vigilancia y guiar los procesos de recuperación. La promoción de la cultura de la seguridad, la implementación de los proyectos estatales específicos, la promoción del cumplimiento de las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación*, el apoyo y la defensa de los elementos de la Estrategia TRIP de la OACI, incluida la implementación de la API y el PNR y la composición del PKD de la OACI, fueron esferas de importancia fundamental en el último trienio.

3.2 En la implementación del programa de trabajo del Plan AFI SECFAL, siempre se centra la atención principal en garantizar la armonización constante del GAsEP y los objetivos de Windhoek. Otras esferas fundamentales que requieren especial atención son el incremento de la movilización de recursos, el establecimiento de un mecanismo de financiación sostenible para el Plan, la adopción de las novedades tecnológicas y las herramientas de tecnología de la información y las comunicaciones (ICT), recurriendo para ello a especialistas de África en estos ámbitos, mejorando las eficiencias y eliminando la duplicación en las actividades de asistencia, reforzando la cooperación y colaboración regionales, y promoviendo un aumento de las actividades de validación para medir el éxito del Plan. Así pues, es esencial ampliar el plazo del Plan AFI SECFAL de 2024 a 2030, en consonancia con la hoja de ruta del GAsEP y con una financiación suficiente, para salvaguardar el desarrollo coordinado y fortalecer la seguridad de la aviación y la facilitación en África.

APPENDIX

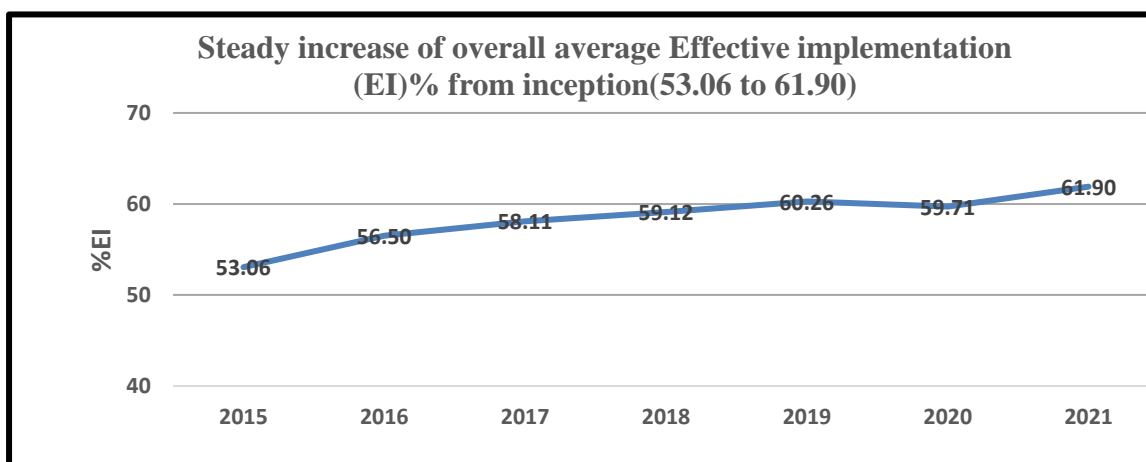
AFI SECFAL PLAN PROGRESS AND ACHIEVEMENTS FROM 2015-2022

This appendix highlights the details of the progress and achievements delivered by the AFI SECFAL Plan since inception in 2015. The effects and impact of the COVID-19 pandemic hindered the progress of the Mid Term phase of the Plan (2018-2020).

Figure 1. Performance status – Effective Implementation (EI) of Security oversight systems

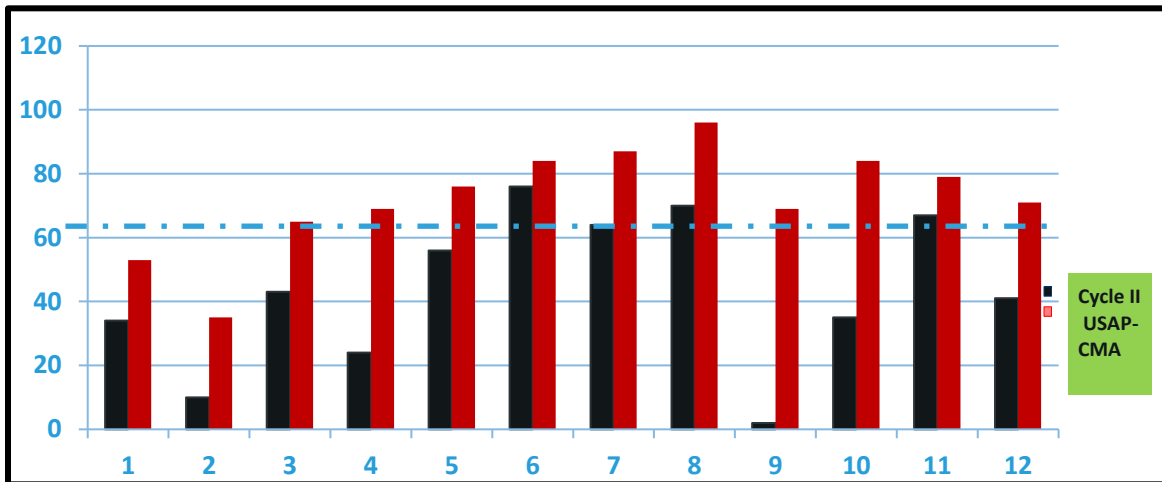
PERIOD	KEY PERFORMANCE INDICATOR	ACHIEVEMENT	PERFORMANCE
SHORT TERM (2015-2017)	At least 35% of States in the African region achieve at least a 65% EI of the CEs	44.4% of States met Target (126.8%)	Target was fully achieved by 126.8%
MID TERM (2018-2020)	At least 80% of States in the African region achieve at least a 65% EI of the CEs by 2020	54.90% of States met Target (68.6%)	Level achieved 68.6% of target. Limited number of USAP-CMA activities and COVID-19 pandemic restrictions prevented validation audits
LONG TERM (2021-2023)	90% of States in the region reach above 80% EI of the CEs	19.61% of States have so far met Target	Attainment of the target will depend on States performance and USAP-CMA activities

Figure 2. Status of EI 2015-2022 – Cycle II and USAP CMA results¹

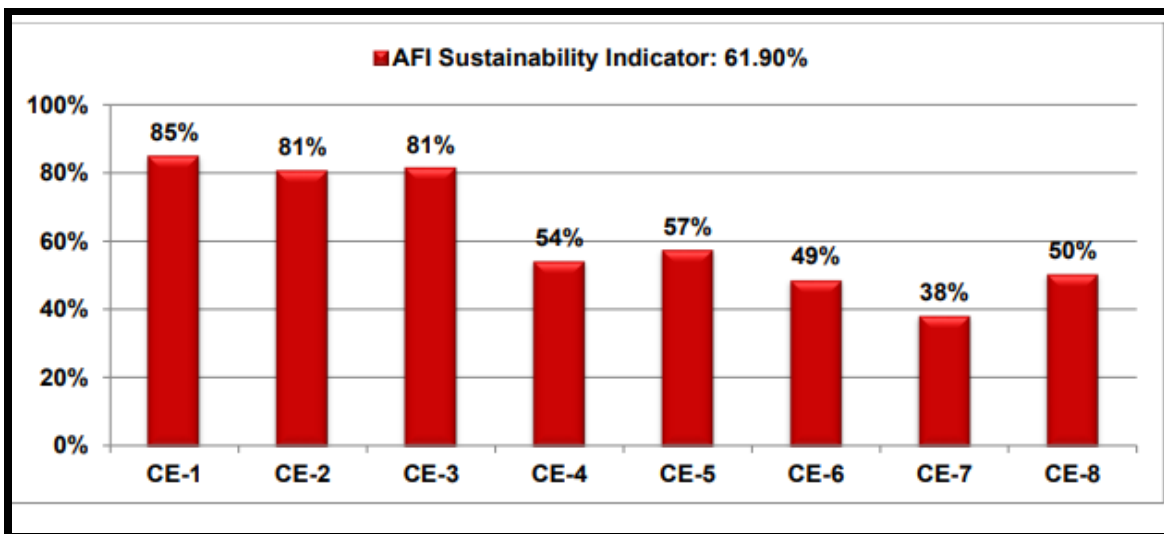


¹ i) 34 States audited under USAP-CMA (with most of these audits undertaken since the Plan inception) with an average EI of 66.2%. This score is above the GAsEP and Windhoek target. One of the States assisted by AFI SECFAL Plan improved from below 2% to above 60%; ii) The low rate of USAP-CMA activity and limited number of audits due to COVID-19 pandemic and related restrictions resulted in a slow progression of the EI elevation.

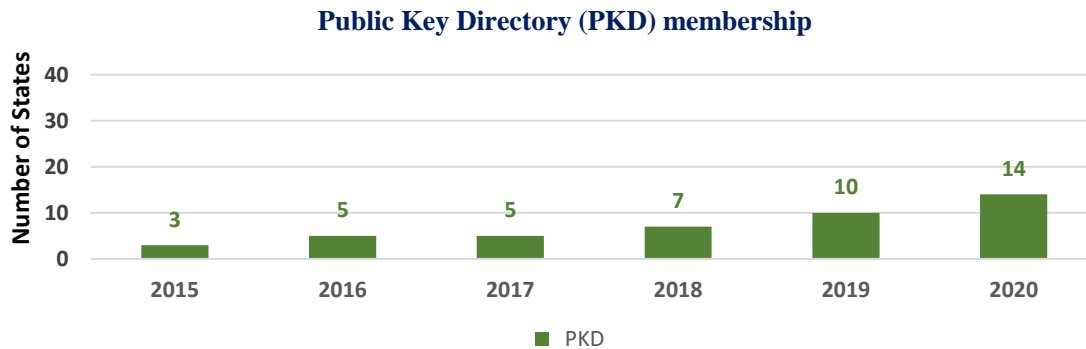
Figure 3. 12 States with an above 20% increase in EI performance



**Figure 4. Sustainability Indicator for AFI Region² (at 31 December 2021)
(Effective Implementation of Critical Elements)**



² Sustainability Indicator is the average Effective Implementation (EI) of the eight Critical Elements (CE) of a State aviation security oversight system. The EI of a CE is defined as the number of satisfactory Protocol Questions (PQ) divided by the total number of applicable PQs related to that CE (CE-1 Primary Aviation Security Legislation; CE-2 Aviation Security Programmes & Regulations; CE-3 State Appropriate Authority for Aviation Security & its Responsibilities; CE-4 Personnel Qualifications & Training; CE-5 Provision of Technical Guidance, Tools & Security-critical Information; CE-6 Certification & Approval Obligations; CE-7 Quality Control Obligations; CE-8 Resolution of Security Concerns).

Figure 5. Increased membership of the ICAO Public Key Directory (PKD) from 2015 to 2020**Figure 6. AFI SECFAL Plan priorities**

AFI SECFAL Plan priorities in accordance with the Long Term Phase objectives (2020-2023) and the GAsEP Roadmap
<ul style="list-style-type: none"> • By 2023, 90% of AFI States reach above 80% EI of the CEs (GAsEP aspirational global target)
<ul style="list-style-type: none"> • Resolve and prevent potential Significant Security Concerns (SSeCs)
<ul style="list-style-type: none"> • Security Council Resolution 2309 (2016), ICAO TRIP Strategy (API/PNR/PKD)
<ul style="list-style-type: none"> • Application of better technological solutions and innovative techniques
<ul style="list-style-type: none"> • Windhoek Targets as revised and aligned with the GAsEP
<ul style="list-style-type: none"> • Initiation of new State specific projects to address the persistent weak areas of CEs 4, 5, 6, 7 & 8
<ul style="list-style-type: none"> • Enhanced advocacy for political commitment, the inclusion of aviation security as a priority in national development plans, improvement of civil aviation infrastructure
<ul style="list-style-type: none"> • By 2030, 100% of AFI States reach above 90% EI of the CEs (GAsEP aspirational global target)