



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 24: Programa de asistencia técnica

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 presentan los avances realizados 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.

También se recomienda la continuación del Plan AFI más allá de 2024, con énfasis en todas las áreas relacionadas con la seguridad operacional y con la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, incluida la planificación de la infraestructura de aviación. La expansión y continuación del programa más allá de 2024 contribuirá a mejorar aún más la seguridad operacional de la aviación en África.

Seguir implementando el Plan AFI de manera efectiva y sistemática en todos los ámbitos relacionados con la seguridad operacional y la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, aplicando plenamente el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), contribuirá a acelerar los esfuerzos de los Estados africanos para alcanzar las metas y los objetivos establecidos por el GASP y el GANP, así como las metas revisadas de seguridad operacional de Abuja, que incorporan las metas de servicios de navegación aérea.

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

- apoyar la implementación continua de las actividades del Plan AFI y la ampliación del plazo del programa durante otros seis años, de 2024 a 2030, como parte del programa de trabajo de las oficinas regionales de la OACI, que abarca todas las áreas relacionadas con la seguridad operacional y la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, incluida la planificación de la infraestructura de aviación; y
- instar a los Estados, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras y la industria a que sigan haciendo aportaciones financieras, en especie o de otra índole para respaldar la implementación del Plan AFI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con los objetivos estratégicos <i>Seguridad operacional</i> y <i>Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades a las que hace referencia la presente nota de estudio se llevarán a cabo con los recursos disponibles en el presupuesto regular correspondiente a 2023-2025, el Fondo del Plan AFI y con otras contribuciones extrapresupuestarias.

<i>Referencias:</i>	<i>Plan mundial de navegación aérea (Doc 9754)</i> <i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación 2020-2022 (Doc 10004)</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019) (Doc 10140)</i> Metas revisadas de seguridad operacional de Abuja, que incorporan las metas de servicios de navegación aérea Informes de las reuniones del Comité Directivo del Plan AFI Plan de Navegación Aérea — Región África-Océano Índico (AFI)
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad Operacional de la Aviación en África (Plan AFI) fue aprobado por la Asamblea de la OACI en su 36° período de sesiones y establecido por el Secretario General el 1 de enero de 2008 para abordar las deficiencias de seguridad operacional de la aviación civil en la región África-Océano Índico (AFI). Desde entonces, el programa ha estado prestando asistencia a los Estados, centrándose en el establecimiento de sistemas de supervisión de la seguridad operacional efectivos y sostenibles, mediante la implementación de los ocho elementos críticos, y en el fomento de la cultura de la seguridad operacional de la aviación en África.

1.2 En 2009, el Consejo de la OACI decidió (C-DEC 188/11) que las actividades del programa debían integrarse en el programa de trabajo regular de las oficinas regionales de la OACI a partir de enero de 2010. Si bien las actividades están integradas en las actividades de las oficinas regionales, el programa iniciado por el Plan AFI sigue funcionando como un programa de apoyo a la implementación específico de la OACI en toda África desde 2010.

1.3 En 2015, la Oficina de Evaluación y Auditoría Interna (EAO) evaluó el Plan AFI con vistas a realizar un examen independiente de los resultados del programa con respecto a los objetivos fijados en el documento del programa original. En la evaluación se analizó la pertinencia del programa, así como su diseño, gestión y gobernanza desde sus inicios, y se formularon varias recomendaciones para que siguiera implementándose en forma efectiva y continua. Una de las principales recomendaciones fue que se revisara y enmendara el documento del Plan AFI para que siguiera siendo pertinente y capaz de adaptarse a los cambios en el programa, teniendo en cuenta que el mismo continuaría más allá de 2016.

1.4 El documento del programa se revisó y actualizó para el período de planificación 2017-2020 y fue aprobado por el Comité Directivo del Plan AFI en su vigésima reunión. Posteriormente, en su 24ª reunión, el Comité Directivo prorrogó nuevamente el programa hasta 2024.

2. ANÁLISIS

2.1 Teniendo en cuenta las áreas prioritarias del Plan AFI, y de conformidad con su programa de trabajo anual, los equipos de seguridad operacional de las oficinas regionales (ROST) llevaron a cabo muchas actividades de asistencia, sentando las bases para el desarrollo de los planes de acción de la OACI para los Estados prioritarios en los que se hayan detectado preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) y bajos niveles de implementación efectiva (EI) y/o Estados que figuran en la lista de la Junta de Examen de la Observación y la Asistencia (MARB) de la OACI.

2.2 Las actividades de asistencia específicas previstas en el marco de los planes de acción de la OACI han sido realizadas conjuntamente por los ROST, el Plan de inspección cooperativa – África-Océano Índico (AFI-CIS) de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y otros copartícipes. La OACI ha desempeñado un papel de liderazgo en la coordinación de estas actividades para evitar la duplicación de esfuerzos y el desperdicio de recursos, incluida la priorización regional y la coordinación de todas las

iniciativas regionales relacionadas con la seguridad operacional por parte del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación de la región AFI (RASG-AFI), y a través de reuniones anuales de coordinación entre las oficinas regionales de las regiones África oriental y meridional, Nairobi (ESAF) y África occidental y central, Dakar (WACAF) de la OACI y la CAFAC, las RSOO, las comunidades económicas regionales (REC) y otras partes interesadas.

2.3 Con los años, se han logrado avances significativos en la mejora de la seguridad operacional en África como resultado de la importante labor y las actividades emprendidas por la OACI por intermedio del Plan AFI. El programa sigue demostrando avances significativos hacia el logro de las metas de seguridad operacional de Abuja, que incorporan las metas de servicios de navegación aérea (ANS), en particular: a) la mejora del nivel de EI de los elementos críticos de los sistemas de supervisión de la seguridad operacional de los Estados; b) la resolución de SSC; c) la certificación de los aeródromos utilizados para operaciones internacionales; d) el establecimiento y fortalecimiento de las organizaciones regionales de supervisión de la seguridad operacional y de investigación de accidentes e incidentes (RSOO) y las organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO), y e) creación de capacidades a través de diversas actividades de capacitación.

2.4 Además del mecanismo tradicional de apoyo a los Estados, en los últimos seis años, el Plan AFI adoptó un enfoque basado en el desarrollo y la puesta en marcha de proyectos específicos. Desde 2016, se han desarrollado siete proyectos, presentados y aprobados por el Comité Directivo del Plan AFI, y actualmente se están implementando en los ámbitos de: certificación de aeródromos, búsqueda y salvamento (SAR), revisión por pares de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), implementación de los programas estatales de seguridad operacional (SSP), investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG), fundamentos de la supervisión de la seguridad operacional (FSO) y gestión de la información aeronáutica (AIM), a fin de ayudar aún más a los Estados a lograr un nivel de supervisión de la seguridad operacional sostenible en la región. Estos proyectos se alinearon y adecuaron al alcance y al calendario del programa para contribuir al logro de los objetivos generales y específicos del programa.

2.5 Los esfuerzos que se vienen haciendo para alcanzar las metas revisadas de seguridad operacional de Abuja, que incorporan las metas de servicios de navegación aérea, y lograr mejoras de seguridad sostenibles ya están dando resultados tangibles. Luego de que se validaran las pruebas de que se han puesto en práctica 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 sus puntajes de IE. Entre julio de 2012 y abril de 2022, el número de Estados en toda la región AFI con un nivel de IE del 60 % o superior, aumentó de 14 a 31, y el número de Estados con CSS disminuyó de 20 a solo uno en un solo ámbito: la certificación de explotadores de aeronaves.

2.6 Las diversas actividades de ejecución de proyectos también han ayudado a los Estados a mejorar su capacidad de supervisión de la seguridad operacional en ámbitos específicos. Hasta ahora, el proyecto de certificación de aeródromos ha permitido certificar 14 aeropuertos internacionales en 13 Estados admisibles. Este logro elevó el porcentaje de aeródromos certificados en África del 22 % en 2016 al 32 % al 31 de marzo de 2022. Algunos de estos Estados, incluidos sus explotadores aeroportuarios y su industria, han podido crear capacidad y están en proceso de certificar otros aeropuertos internacionales dentro de su territorio.

2.7 Con respecto a los servicios de navegación aérea (ANS), el Plan AFI desarrolló un proyecto en apoyo del Programa Africano de Garantía de Seguridad y Calidad (ASQA) de ANSP, mediante un mecanismo de revisión por pares establecido en 2015. El objetivo principal de esta iniciativa es ayudar a los ANSP a mejorar continuamente la seguridad operacional y la calidad de los servicios de navegación aérea en vista de la supervisión regulatoria limitada de los ANS en la región africana. En consecuencia, se

elaboraron y aprobaron un manual de referencia del programa, un marco de cooperación y una hoja de ruta para reglamentar la ejecución del Programa Africano de Revisión por Pares de ANSP, entre otras actividades de cooperación en el ámbito de los servicios de navegación aérea. Dentro del marco de cooperación establecido y de acuerdo con la hoja de ruta de los ANSP, se firmó un memorando de cooperación (MoC) entre los ANSP para la mejora de los servicios de navegación aérea en el continente africano. Esta novedad positiva mejoró significativamente la composición del Programa Africano de Revisión entre Pares de ANSP. En la actualidad, 35 Estados respaldan plenamente las actividades relacionadas con el logro de las metas de seguridad operacional de Abuja, que incorporan metas de navegación aérea, en este programa continental. También se presta apoyo al mejoramiento de la capacidad de supervisión de la seguridad operacional de los Estados en el marco de los proyectos SAR, SSP y AIG.

2.8 Además de los proyectos en curso, se inició un nuevo proyecto sobre creación de capacidad dirigido a profesionales de la aviación de la región AFI para el desarrollo sostenible de personal profesional con capacidad de asumir responsabilidades de reglamentación y supervisión efectivas respecto de cada uno de los objetivos estratégicos de la OACI.

2.9 En el marco del Plan AFI, se realizan numerosas actividades en apoyo de los Estados que requieren personal técnico más cualificado, que incluyen seminarios y talleres en diversos temas relacionados con la seguridad operacional. Más de 2.300 personas de Estados africanos se han beneficiado de estas actividades realizadas desde 2008 hasta la fecha. Además, durante la pandemia de COVID-19, se inició otro proyecto para fomentar las inscripciones a cursos en línea de los profesionales de la aviación de las administraciones de aviación civil (AAC) de los Países Menos Adelantados (PMA) de África, con el fin de mantener los conocimientos, las aptitudes y las competencias generales del personal pertinente de las AAC en una serie de ámbitos operativos y/o técnicos clave. En consecuencia, más de 110 participantes de 28 Estados recibieron formación en el marco de esta iniciativa.

2.10 En la Declaración Ministerial de Ezulwini sobre las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional en África, se pedía la realización de un estudio específico para apoyar y reforzar las RSOO de la región AFI. De acuerdo con dicha declaración y teniendo en cuenta los resultados de la evaluación mundial de las RSOO realizada por la OACI en 2017, se contrató a una consultoría en el marco del Plan AFI para que realizara un estudio de planificación estratégica para respaldar y fortalecer a las RSOO de África. El estudio se presentó durante un taller de validación, y sus recomendaciones finales están listas para ser consideradas y aprobadas en la próxima reunión del Comité Directivo del Plan AFI, que está previsto celebrar a mediados de 2022. Se espera que la implementación de esta estrategia mejore la eficacia y la sostenibilidad de las RSOO en la región.

2.11 El análisis de las deficiencias de la infraestructura de aviación en África se realizó en cumplimiento de una decisión del Consejo de la OACI (C-DEC 214/7) en su 214º período de sesiones, relativa a la aplicación de la Declaración y el Marco para un Plan de Acción para el Desarrollo de la Infraestructura de Aviación en África. El objetivo del análisis de las deficiencias era llevar a cabo una evaluación Estado por Estado y determinar la situación actual de implementación de las infraestructuras de aviación en función de los requisitos mundiales, regionales y nacionales, teniendo en cuenta los niveles de tráfico, la demanda y la capacidad existentes en la región africana. El análisis de las deficiencias tiene por finalidad servir de base y proporcionar información para la preparación de los planes de aviación regionales y nacionales, así como garantizar que el desarrollo de la infraestructura de aviación cumpla con las normas y métodos recomendados de la OACI y responda adecuadamente a las demandas de tráfico y capacidad. Participaron en este ejercicio todos los Estados africanos, y se abarcaron aspectos relacionados con los aeropuertos, los ANS y la capacidad y el equipamiento de la flota de aeronaves. El análisis de las deficiencias se realizó en el contexto de la puesta en marcha del Mercado Único Africano de Transporte Aéreo (SAATM), un proyecto emblemático de la Agenda 2063 de la Unión Africana (UA).

3. CONCLUSIÓN

3.1 Aunque se han logrado avances significativos en la mejora de la seguridad operacional en África como resultado del considerable trabajo y de las acciones emprendidas a través del Plan AFI en colaboración con sectores de la aviación afines, es evidente que la situación actual exige esfuerzos, recursos y tiempo adicionales no sólo para mantener y sostener los logros alcanzados hasta ahora, sino también para mejorar estos logros mediante la prestación de asistencia adicional a los Estados para reforzar sus capacidades de supervisión de la seguridad operacional. Cumplir con las metas revisadas de seguridad operacional de Abuja, que incorporan metas de ANS es fundamental para la consecución de los objetivos del GASP y el GANP en la región. Por lo tanto, es necesario seguir ayudando a los Estados a través del Plan AFI en colaboración con otros interlocutores del sector de la seguridad operacional de la aviación, en particular para garantizar la inclusión de todas las actividades relacionadas con la seguridad operacional y la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, incluida la planificación de la infraestructura.

3.2 Teniendo en cuenta este contexto y considerando el programa de trabajo revisado del Plan AFI para 2021-2024, que fue aprobado durante la 24ª reunión de su Comité Directivo, resulta esencial que el Plan AFI continúe durante al menos los próximos dos trienios posteriores al actual horizonte de planificación de 2024 a 2030, según lo convenido en la 25ª reunión del Comité Directivo del Plan AFI, celebrada en mayo de 2022 en Abuja (Nigeria).

— FIN —