



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 25: Seguimiento de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010)

**PROGRESO DE LOS ESTADOS AFRICANOS EN MATERIA
DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por 53 Estados contratantes¹, Miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil)

REVISIÓN NÚM. 1

RESUMEN

En la reunión conjunta de la OACI y de la CAFAC celebrada el 13 de mayo de 2010 en Ndjamena, Chad, se analizaron varios asuntos que atañen a la seguridad operacional. En la reunión se vio con preocupación la información sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación en la región de África y, con el propósito de eliminar las deficiencias de seguridad operacional de la aviación y mejorar esta última en el continente, en la reunión se acordó un conjunto de estrategias y objetivos.

Se invita a la Asamblea a tomar nota de las recomendaciones resumidas con la finalidad de que los Estados, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y la Asociación de líneas aéreas africanas (AFRAA) las pongan en práctica.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico A.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	No se aplica.

¹ Argelia, Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Jamahiriya Árabe Libia, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauritania, Mauricio, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Republica Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En una reunión conjunta celebrada entre la OACI y la AFCAC el 13 de mayo de 2010, en Ndjamena, Chad, se analizaron varios asuntos que atañen a la seguridad operacional y que surgieron en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional que tuvo lugar con anterioridad, en marzo.

1.2 En la reunión se vio con preocupación la información sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación en la región de África y se expresaron inquietudes particularmente respecto de los hechos siguientes:

- a) una de las regiones africanas tiene un índice de accidentes mayor que dos veces el promedio mundial, que sobrepasa el objetivo de seguridad operacional establecido por la OACI;
- b) de acuerdo con los resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), 27 Estados, es decir, la mitad de los Estados miembros de la CAFAC, tuvieron más del 50% de falta de cumplimiento efectivo de los elementos críticos de los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad operacional y la Junta de examen de los resultados de las auditorías (ARRB) de la OACI los estaba considerando;
- c) muchos Estados tenían varios problemas significativos de seguridad de la aviación, en particular, en cuanto al otorgamiento de certificados de explotador de servicios aéreos (AOC) sin satisfacer los requisitos y procedimientos pertinentes; y
- d) las repercusiones políticas y económicas en los Estados y las líneas aéreas derivadas de la percepción negativa que tiene el público respecto de la seguridad operacional de la aviación en el continente.

2. DECISIONES TOMADAS

2.1 Con el propósito de eliminar las deficiencias de seguridad operacional de la aviación y mejorar esta última en el continente, se acordó en la reunión un conjunto de estrategias y objetivos. Se resumieron las siguientes recomendaciones con la finalidad de que los Estados, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y la Asociación de líneas aéreas africanas (AFRAA) las pongan en práctica.

2.2 Generalidades

2.2.1 En la reunión se convino el objetivo de lograr durante los próximos dos años una reducción unitaria mínima anual del 10% en la falta de cumplimiento efectivo de los elementos críticos de los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad operacional.

2.2.2 Debería fijarse el objetivo de que en un máximo de dos años se retiren de la lista de la ARRB todos los Estados africanos.

2.2.3 Las tareas que se asocian a las recomendaciones de la reunión deberían considerarse en los programas de trabajo de la CAFAC y la OACI [Oficina regional y Programa de ejecución integral AFI (ACIP)].

2.3 Los Estados

2.3.1 Los Estados deberían examinar y actualizar sus procesos relativos a los AOC y, cuando sea necesario, pedir el apoyo de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y otros Estados para el otorgamiento de AOC.

2.3.2 Los Estados deberían desistirse de ser utilizados como pabellón de conveniencia por partes externas.

2.3.3 Los Estados deberían cancelar la matrícula de líneas aéreas que no estén certificadas en forma correcta y/o que no operen, y abstenerse de otorgar nuevos AOC hasta que las mismas hayan establecido un sistema de vigilancia de la seguridad operacional eficaz y puesto en marcha reglamentos y procedimientos apropiados que cumplan las normas pertinentes.

2.3.4 Los Estados deberían unirse para aprovechar sus recursos mediante mecanismos subregionales de vigilancia de la seguridad operacional, como son el Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y las RSOO.

2.3.5 Los Estados deberían recordar que son los responsables últimos de sus obligaciones en materia de seguridad operacional, incluso en el caso de que los recursos hayan sido utilizados a través de la cooperación regional.

2.3.6 Los Estados deberían considerar seriamente la ratificación del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil para permitir que sus líneas aéreas renueven su flota con aeronaves modernas en condiciones favorables.

2.3.7 La impartición de instrucción a los inspectores de aeronavegabilidad, de operaciones de vuelo y de otorgamiento de licencias al personal es una prioridad y debería ser una práctica permanente.

2.3.8 Los Estados necesitan proporcionar a la CAFAC y a la OACI información sobre seguridad operacional de la aviación y comentarios en respuesta a cuestionarios y comunicaciones a los Estados.

2.4 La OACI

2.4.1 La OACI debería seguir apoyando y asignando recursos apropiados al ACIP y a las Oficinas regionales de África para permitirles ofrecer la asistencia que necesitan los Estados africanos.

2.4.2 Las Oficinas regionales y el ACIP deberían reunirse inmediatamente con cada Estado en relación con la lista de la ARRB para examinar las deficiencias identificadas y elaborar un plan de trabajo a fin de eliminar las deficiencias y resolver los problemas significativos de seguridad de la aviación.

2.4.3 Se ha demostrado que resulta un reto el costo de mantener una RSOO sostenible, de la misma manera que lo es mantener las Administraciones de aviación civil (CAA) nacionales. Por consiguiente, la OACI debería proporcionar orientación en materia de financiamiento y sostenibilidad de RSOO.

2.4.4 La OACI debería ayudar a eliminar las operaciones ilegales e inseguras de aeronave en África. Al respecto, la OACI debería intervenir con las Naciones Unidas, cuyas operaciones han contribuido a muchos de los problemas de seguridad operacional de la aviación en el continente.

2.4.5 El ACIP, en colaboración con la CAFAC, debería esforzarse por garantizar que todos los Estados pertenezcan a una RSOO, ya sea como miembros de una comunidad económica regional o no.

2.5 La CAFAC

2.5.1 En colaboración con la Unión Africana (UA), la CAFAC debería sensibilizar a los líderes políticos de África, incluidos los Ministros responsables de la aviación civil y Jefes de Gobierno, en cuanto a:

- a) observar las normas y procedimientos de otorgamiento de AOC;
- b) demostrar que hay voluntad política y consciencia, y evaluar en forma honesta la seguridad operacional de la aviación de sus Estados respectivos;
- c) permitir que los profesionales administren los asuntos técnicos de la aviación de los Estados;
- d) permitir que la vigilancia de la seguridad operacional se realice de manera eficaz, sin obstáculos y sin interferencia de carácter político;
- e) garantizar que los ingresos generados por la aviación se canalicen hacia el mejoramiento de la seguridad operacional de la industria;
- f) que la CAFAC trabaje estrechamente con la Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD) y la UA para alentar a los gobiernos de África a que inviertan en la aviación;
- g) que la CAFAC trabaje estrechamente con la UA, la NEPAD y la AFRAA para garantizar la visibilidad del transporte aéreo en el sistema de la UA;
- h) que la CAFAC se asocie a la UA y la AFRAA para establecer un equipo especial sobre las listas negras de la Unión Europea (UE);
- i) que la CAFAC y la AFRAA trabajen con los Estados miembros y las líneas aéreas para cancelar la matrícula de todas las líneas aéreas “ficticias/de portafolio”;
- j) que la CAFAC colabore con las comunidades económicas regionales y los Estados para asegurarse de que las RSOO establecidas sean eficaces y eficientes;
- k) que la CAFAC colabore y trabaje estrechamente con las Oficinas regionales de la OACI en mejorar la seguridad operacional de la aviación en África;
- l) que la CAFAC desarrolle y ejecute proyectos para asistir a los Estados que se encuentran en la lista de la ARRB; y
- m) que la CAFAC dé prioridad a impartir instrucción y crear capacidades y dirija principalmente la asistencia en instrucción a los Estados cuyas necesidades son mayores.

2.6 **La AFRAA**

2.6.1 Se insta a la Asociación de líneas aéreas africanas a que apoye a las RSOO en su búsqueda de fuentes de fondos sostenibles, como los derechos impuestos a los pasajeros y otros ingresos, con la finalidad de apoyar sus actividades de vigilancia de la seguridad operacional.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Los Estados y las partes interesadas de África están comprometidos a poner en práctica las recomendaciones acordadas en la reunión conjunta OACI/CAFAC.