



AN-Conf/13-WP/311
15/10/18

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

INFORME DEL COMITÉ A A LA CONFERENCIA SOBRE LA CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA

El informe adjunto sobre la cuestión 1 del orden del día ha sido aprobado por el Comité A para su presentación a la Plenaria.

Alexis Brathwaite
Presidente del Comité

Nota.— Tras retirar esta cubierta amarilla, insértese esta nota en el lugar que corresponda de la carpeta del informe.

Cuestión 1 del**orden del día:****Estrategia mundial de navegación aérea****1.1: Visión y panorama general de la sexta edición del GANP****1.2: Mejora y medición de la actuación de la navegación aérea mediante las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) y el marco de elementos constitutivos básicos (BBB)**

1.1 En el marco de esta cuestión del orden del día se introdujo el proyecto para la sexta edición del *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750, GANP). A fin de proporcionar a los participantes una mejor visión general y facilitar las deliberaciones, las cuestiones 1.1 y 1.2 del orden del día se abordaron conjuntamente. El Comité deliberó y estuvo de acuerdo con la estructura de varios niveles propuesta para el GANP, presentada en la nota AN-Conf/13-WP/18 por la Secretaría, en la que se destacaba la importancia de que se armonice la planificación de la navegación aérea a escala mundial, regional y nacional a través de cuatro niveles diferentes: un nivel estratégico mundial, un nivel técnico mundial, un nivel regional y un nivel nacional, los que pueden consultarse en la plataforma basada en la web en <https://www4.icao.int/ganpportal> (Portal GANP).

1.2 Las nuevas formas de demanda, las tecnologías emergentes y las formas innovadoras de hacer negocios, junto con el talento humano, estaban infundiendo en la aviación un espíritu de asombro y entusiasmo. Además, estos aspectos traían consigo nuevas oportunidades de transformar el sistema de navegación aérea, con el fin de impulsar el bienestar social en todo el mundo. Para dirigir y fomentar esta transformación, el Comité convino en que el nivel estratégico mundial del GANP era crucial para la evolución del sistema mundial de navegación aérea y, por lo tanto, debería proporcionar directrices estratégicas, como se destaca en la nota AN-Conf/13-WP/35, presentada por Austria en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹, los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)²; y por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL). Por consiguiente, el Comité celebró la visión, las ambiciones de eficiencia y la hoja de ruta conceptual presentadas en la nota AN-Conf/13-WP/18. Además, la Comisión pidió que se enmendaran la visión, las ambiciones de eficiencia y la hoja de ruta conceptual para reflejar que los vehículos del espacio aéreo comercial no son aeronaves.

1.3 En este contexto de transformación, se puso especial énfasis en la hoja de ruta conceptual como solución a la necesidad de una estrategia común de transición, identificada en la nota AN-Conf/13-WP/102 presentada por el Japón. A este respecto, el Comité convino en que la hoja de ruta conceptual debería constituir la referencia para los conceptos técnicos en el contexto del GANP y que el nivel técnico mundial debería relacionarse con el nivel estratégico mundial dentro del GANP mediante una hoja de ruta conceptual más detallada. Por otra parte, destacó la importancia de que el GANP y las ASBU disponibles en línea sean de lectura ágil, transparentes y estables, tal como se expresa en la nota AN-Conf/13-WP/235 presentada por la República de Corea. En cuanto a la relación entre el GANP y otros documentos pertinentes de la OACI, incluida la documentación regional, se informó al Comité de que dicha labor se abordaría como parte de la finalización del nivel estratégico mundial.

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

1.4 El Comité acordó incorporar conceptos emergentes de navegación aérea como los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), la gestión del tránsito de UAS (UTM), los sistemas mundiales de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS), los macrodatos y la red mundial de internet aeronáutica en las futuras versiones del GANP, tal como se propone en la nota AN-Conf/13-WP/265 presentada por Arabia Saudita, la nota AN-Conf/13-WP/92 presentada por los Emiratos Árabes Unidos y la nota AN-Conf/13-WP/64 presentada por los Estados Unidos. El Comité acordó asimismo que la dimensión cívico-militar también se incluiría en el GANP.

1.5 Se informó al Comité de que, habida cuenta de la importancia de la función humana en el sistema, las consideraciones relativas a los factores humanos ya se reflejaban en la labor en curso de las futuras ediciones del GANP. Asimismo, en la OACI se estaba trabajando sobre el papel de los seres humanos en toda interacción hombre-máquina y se consideraría un modelo genérico de automatización como parte de esta labor.

1.6 La Secretaría presentó dos marcos mundiales como parte del nivel técnico mundial en la nota AN-Conf/13-WP/19: un proyecto revisado de los marcos de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) y de los elementos constitutivos básicos (BBB). El Comité tomó nota del proceso y los principios rectores en que se basa la actualización del marco de las ASBU, en particular su relación con la hoja de ruta conceptual y las futuras actividades de investigación y desarrollo. El Comité también tomó nota de los beneficios de la cooperación regional y nacional, apoyada por la OACI, para los programas de modernización y alentó la realización de pruebas, como se propone en la nota AN-Conf/13-WP/102, para mejorar el desarrollo y facilitar la implementación de los nuevos conceptos de navegación aérea descritos en el marco de las ASBU, siguiendo un enfoque basado en la eficiencia. A este respecto, el Comité subrayó la importancia de determinar los beneficios cualitativos y, cuando fuera posible, cuantitativos, derivados de la implantación de las mejoras operacionales descritas en el marco de las ASBU y las razones por las cuales las inversiones sustanciales deberían vincularse a los costos y beneficios conexos. El Comité también destacó la importancia de distinguir las responsabilidades entre las distintas partes interesadas en la implementación de las ASBU, así como la importancia de supervisar los progresos realizados en la implementación de los elementos en el marco de las ASBU.

1.7 El Comité examinó la actualización del marco de las ASBU y el proceso de gestión del cambio a fin de propiciar la agilidad, como se propone en la nota AN-Conf/13-WP/19. Luego de analizar la necesidad de ofrecer una versión más simplificada del proceso de gestión del cambio, convino en que se lo pusiera en práctica lo antes posible siempre que se preserven la transparencia y la estabilidad. El Comité examinó la justificación presentada en la nota de estudio relativa a la elaboración del marco de BBB y consideró su versión inicial, analizó el concepto de marco propuesto para los BBB y tomó conocimiento de que los servicios descritos en el marco BBB se derivan de las normas y procedimientos obligatorios para la prestación de servicios de navegación aérea, según lo especificado en las disposiciones de la OACI, que constituyen el nivel básico de referencia de dichos servicios. El Comité acordó que la relación entre las ASBU y los BBB propuestos y sus repercusiones en los planes regionales debería establecerse claramente en el contexto del GANP. El Comité también acordó que la OACI debería desarrollar cursos de instrucción en línea y organizar eventos regionales para familiarizar a todas las partes interesadas con la sexta edición del GANP.

1.8 Como se destaca en la hoja de ruta conceptual presentada en la nota AN-Conf/13-WP/18 y apoyada por la nota AN-Conf/13-WP/102 y la nota AN-Conf/13-WP/92, el Comité reconoció que la gestión de la información es un elemento clave para el futuro del sistema de navegación aérea y, por lo tanto, para conceptos importantes dentro del marco de las ASBU, tales como las operaciones basadas en las trayectorias (TBO), la información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE) y la toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto (A-CDM). El Comité convino en que la falta de

automatización y las deficiencias en el intercambio de información podrían limitar el uso eficiente de la capacidad y el potencial dentro del sistema. Además, el Comité destacó la necesidad de llegar a un consenso sobre la política internacional relativa a la propiedad y el uso de los datos.

1.9 El Comité tomó nota de las propuestas contenidas en la nota de estudio AN-Conf/13-WP/265 para aprovechar al máximo el potencial del portal del GANP en lo que respecta al amplio intercambio de información pertinente relacionada con el desarrollo y la implementación del GANP. El Comité acordó seguidamente que la OACI debería hacer posible que en el portal del GANP se compartan los resultados de las investigaciones, los avances y las validaciones relacionados con cuestiones operativas y tecnológicas, la información relativa al despliegue y la experiencia adquirida en relación con los elementos de las ASBU a nivel regional, estatal y de la industria. Se informó al Comité que la relación de las normas y especificaciones técnicas utilizadas en la definición, el diseño y despliegue de las ASBU, así como las orientaciones de apoyo para la implantación y la aprobación operacional, formaban parte de la labor en curso relacionada con los habilitadores de las ASBU para el GANP. El Comité coincidió en que, además del portal en línea, se necesita una versión resumida y más concisa del GANP (que pueda imprimirse) donde se señalen las principales políticas, prioridades y estrategias, para que sea de fácil acceso para todos los Estados e instancias de decisión clave.

1.10 El Comité destacó la importancia de reforzar la relación entre el GANP y el *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (Doc 10004, GASP) y reconoció que el GASP apoya la implementación del GANP al promover la implementación efectiva de la vigilancia de la seguridad operacional y de un enfoque de supervisión en la gestión de la seguridad operacional, lo que incluye la gestión de riesgos de seguridad operacional para permitir que el sistema de navegación aérea evolucione de manera operacionalmente segura.

1.11 El Comité solicitó que se considerara el establecimiento de un Grupo de estudio sobre el GANP (GSG) y sugirió que se pidiera a los Estados miembros de todas las regiones y organizaciones internacionales que propongan candidatos para integrarlo, incluyendo además a algunos miembros del Equipo de visión multidisciplinaria del GANP y del Equipo de expertos en proyectos ASBU (PPT), a fin de avanzar en la elaboración de las futuras versiones del GANP. Se hizo saber al Comité que el ASBU PPT es un grupo conformado por integrantes de los grupos de expertos pertinentes de la Comisión de Aeronavegación, con el asesoramiento del presidente del grupo de expertos respectivo y la Secretaría, que provienen de todas las regiones.

1.12 Se tomó nota de las notas de información presentadas por el Japón (AN-Conf/13-WP/252), los Estados Unidos y la Unión Europea (AN-Conf/13-WP/273), los Estados Unidos (AN-Conf/13-WP/274) y la OACI (AN-Conf/13-WP/34).

1.13 Como resultado de las deliberaciones, el Comité convino en las siguientes recomendaciones:

Recomendación 1.1/1 — Visión y panorama general de la sexta edición del *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750, GANP)

Que los Estados:

- a) acuerden que el futuro *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750 GANP) que se derivará de los resultados de la decimotercera Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13) esté disponible como plataforma en línea y que incluya un resumen conciso (imprimible) donde se indiquen las principales políticas, prioridades y

estrategias, a fin de que el GANP sea de fácil acceso para los Estados y las instancias de decisión clave;

- b) acuerden la estructura de varios niveles propuesta para la sexta edición del GANP;
- c) acojan con satisfacción la visión, las ambiciones de eficiencia y la hoja de ruta conceptual propuestas para la sexta edición del GANP, con la inclusión de la dimensión cívico-militar;
- d) reconozcan la importancia de un GANP separado pero alineado con el *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (Doc 10004, GASP);

Que la OACI:

- e) considere la posibilidad de establecer un Grupo de estudio sobre el GANP integrado por Estados miembros de todas las regiones y la industria para acometer la elaboración de las ediciones futuras del GANP;
- f) disponga que el nivel estratégico mundial del GANP esté disponible en los seis idiomas de la OACI (en formato imprimible);
- g) desarrolle instrucción en línea y organice seminarios regionales juntamente con los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), cuando sea posible, para la familiarización con la sexta edición del GANP, y apoye el despliegue e implementación de los planes de navegación aérea nacionales y regionales;
- h) desarrolle una plantilla de plan nacional de navegación aérea para uso voluntario de los Estados, como parte de la sexta edición del GANP, de acuerdo con los planes mundiales y regionales de navegación aérea y apoye a los Estados en la elaboración de sus planes nacionales de navegación aérea, teniendo en cuenta al mismo tiempo los requisitos de los países vecinos;
- i) fortalezca la relación entre el GASP, el GANP y el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) recientemente elaborado; y
- j) siga trabajando con los Estados, las organizaciones internacionales, los programas de modernización de la gestión del tránsito aéreo (ATM) y otras partes interesadas en la preparación de la sexta edición del GANP, que se requiere con miras a someterla ante el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI para que la apruebe.

Recomendación 1.2/1 — Nivel técnico mundial para la sexta edición del *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750, GANP)

Que los Estados:

- a) convengan en el proceso de gestión del cambio propuesto para mantener actualizado el marco de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) con la participación oficial del Equipo de expertos en proyectos ASBU (ASBU PPT) a fin de mejorar la transparencia, la coherencia y la estabilidad;

- b) convengan, en principio, en la actualización del marco de las ASBU y examinen la versión inicial del marco de elementos constitutivos básicos (BBB);

Que la OACI:

- c) relacione el nivel técnico mundial del *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750, GANP) con el nivel estratégico;
- d) ponga a disposición el marco de las ASBU y de BBB en un formato interactivo simplificado, como parte del portal basado en la web del GANP, poniendo énfasis en la relación entre ambos marcos y los elementos de los planes regionales de navegación aérea (ANP);
- e) haga posible que dentro del portal del GANP pueda cargarse información pertinente relacionada con la elaboración y despliegue del marco de las ASBU y el marco de BBB propuesto para que los Estados, las regiones y la industria puedan compartir información;
- f) incorpore un marco flexible para tener en cuenta los nuevos conceptos de navegación aérea como los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), la gestión del tránsito de UAS (UTM), los macrodatos y la internet aeronáutica, en las futuras ediciones del GANP;
- g) incluya en la sexta edición del GANP un hilo conductor correspondiente al sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) conforme a las disposiciones de la OACI;
- h) diseñe una red mundial de internet aeronáutica como un aspecto del GANP, en coordinación con sectores relacionados con las industrias aeronáutica y no aeronáuticas;
- i) enfatice y destaque la aplicación de un enfoque centrado en el ser humano al diseño de sistemas y a los procesos de gestión del cambio;
- j) apoye la realización de pruebas de nuevos conceptos de navegación aérea descritos en el marco de las ASBU dentro del GANP; y
- k) continúe, junto con los Estados, las organizaciones internacionales, los programas de modernización de la gestión del tránsito aéreo (ATM) y otras partes interesadas, la labor de elaboración del nivel técnico mundial para la sexta edición del GANP, con miras a su posterior aprobación por el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

**Cuestión 1 del
orden del día: Estrategia mundial de navegación aérea
1.3: Hojas de ruta de navegación aérea**

1.14 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/26, presentada por la Secretaría, en la que se proponía un nuevo enfoque para elaborar las hojas de ruta del GANP. Con este enfoque se mantendría el objetivo original de las hojas de ruta: asistir a los Estados y a las partes interesadas en la toma de sus

decisiones de planificación e inversión. El nuevo enfoque también permitiría a la comunidad de la aviación civil dar cabida a nuevas clases de usuarios del espacio aéreo y adoptar e integrar nueva tecnología cuando ésta esté disponible. El Comité reconoció los beneficios del nuevo enfoque y estuvo de acuerdo con los mismos. Sin embargo, el Comité reconoció la necesidad de definir lo antes posible los requisitos de eficiencia de cada uno de los elementos ASBU, ya que constituyen la base que se requiere para elaborar todas las disposiciones operacionales, técnicas y normativas; también reconoció la necesidad de que en este nuevo enfoque se mantengan referencias a las tecnologías que cumplen la normatividad.

1.15 Después, el Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/55, presentada por ARINC, EUROCAE, RTCA y SAE International, y la nota AN-Conf/13-WP/172 presentada por la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO). En estas notas de estudio se reiteran los principios que respaldan la Recomendación 6/13 de la AN-Conf/12, *Elaboración de normas y métodos recomendados (SARPS), procedimientos y textos de orientación*, y la Resolución A39-22 de la Asamblea, *Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias*, y alentó, por lo tanto, a la OACI a seguir realizando sus esfuerzos por apoyarse más en las normas de la industria para complementar las disposiciones de la OACI. Incorporar las normas de la industria por medio de referencias permitiría aprovechar mejor los recursos y el conocimiento especializado disponibles, lo que a su vez se traduciría en mejoras en la calidad y la eficiencia al elaborar y aplicar las disposiciones de la OACI. Se comunicó al Comité que la OACI ya estaba trabajando estrechamente con organizaciones normativas de la industria de conformidad con la Resolución A39-22 de la Asamblea. En lo que respecta al uso de las normas de la industria, el Comité destacó la necesidad de contar con un proceso idóneo de validación y verificación y de garantizar la interoperabilidad.

1.16 El Comité tomó nota de que las AN-Conf/13-WP/26, AN-Conf/13-WP/55 y AN-Conf/13-WP/172 eran complementarias, ya que cada una respaldaba el enfoque basado en la eficiencia para elaborar disposiciones de la OACI y la necesidad de que se definieran medios aceptables de cumplimiento a través de los cuales se evaluara la interoperabilidad y el cumplimiento de las normas de la OACI.

1.17 En la nota AN-Conf/13-WP/103, presentada por el Japón, se proponía elaborar una hoja de ruta de normalización del enlace de datos/conjunto de protocolos de Internet (IPS) para promover la armonización y resolver los problemas derivados de la proliferación de normas y especificaciones en materia de enlace de datos. Esto se necesitaría para apoyar la aplicación efectiva de las iniciativas clave descritas en el GANP. Se comunicó al Comité que grupos de expertos pertinentes de la OACI ya estaban avanzando este trabajo con la elaboración de la estrategia mundial de implantación de enlaces de datos y que en ese trabajo también se aprovecharían los enfoques descritos en las notas AN-Conf/13-WP/26 y AN-Conf/13-WP/55. En esta nota de estudio también se proponía que la OACI llevara a cabo un seminario/simposio sobre enlace de datos/conjunto de protocolos de Internet (IPS). El Comité aceptó los méritos de esta iniciativa, la cual se remitió a la OACI para que la considere posteriormente para determinar el momento oportuno y el contenido de este evento.

1.18 Se tomó nota de una nota de información de los Emiratos Árabes Unidos (AN-Conf/13-WP/260).

1.19 Como resultado de las deliberaciones, el Comité convino en la recomendación siguiente:

Recomendación 1.3/1 — Hojas de ruta de navegación aérea

Que los Estados:

- a) proporcionen a la OACI información oportuna sobre sus planes de modernización y planes de equipamiento de los usuarios del espacio aéreo;

Que los Estados y la OACI:

- b) trabajen en colaboración para adoptar un enfoque basado en la eficiencia para definir los requisitos de eficiencia y los medios aceptables de cumplimiento para apoyar la aplicación del *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750, GANP) considerando, a la vez, la necesidad de la interoperabilidad mundial;

Que la OACI:

- c) proporcione hojas de ruta de navegación aérea vinculadas con los elementos de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) en el marco del GANP que sirvan de apoyo para:
 - 1) los nuevos usuarios del espacio aéreo y las tecnologías emergentes;
 - 2) ofrecer mayor flexibilidad, cuando sea posible, en la elección de tecnologías en función de las necesidades de actuación; y
 - 3) adoptar más tempranamente las nuevas tecnologías y capacidades operacionales conforme vayan surgiendo y en función de las necesidades de actuación;
- d) siga estudiando otros medios prácticos de aprovechar las normas internacionales, particularmente a través del trabajo de las mesas redondas de normalización con los organismos de normalización reconocidos, de modo de agilizar la elaboración eficiente de disposiciones de la OACI; y
- e) acelere el trabajo sobre la estrategia de implementación de enlaces de datos mundiales y elabore soluciones armonizadas a fin de apoyar las comunicaciones de enlace de datos aire-tierra.

Cuestión 1 del

orden del día: Estrategia mundial de navegación aérea

1.4: Análisis de la rentabilidad de la navegación aérea

1.20 Bajo esta cuestión del orden del día, el Comité analizó la importancia de realizar un análisis de costos y beneficios (CBA) durante el proceso de toma de decisiones sobre las mejoras en la navegación aérea. En la nota AN-Conf/13-WP/22 presentada por la Secretaría, figuraba una lista de verificación simplificada para realizar un CBA para que sirviera de base en la creación de infraestructura de navegación aérea utilizando el marco ASBU, así como para la obtención de fondos y financiamiento destinados a la implantación de recursos. El Comité estuvo de acuerdo en la importancia de considerar los aspectos relativos a los costos y beneficios, los requisitos de los usuarios del espacio aéreo y los impactos operacionales en el proceso de toma de decisiones. El Comité destacó la importancia de llevar a cabo una evaluación completa de las repercusiones que incluyera, entre otras, las dimensiones humana, social y

ambiental al definir soluciones óptimas para mejorar la eficiencia del sistema de navegación aérea empleando el marco ASBU. El Comité tomó nota de la información proporcionada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)³ en la nota AN-Conf/13-WP/222 relativa a un estudio sobre el desarrollo del sistema de aumentación basado en satélites (SBAS)/sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) en África, incluido un CBA independiente y una evaluación de las repercusiones para uso de la aviación y de otros sectores. Al respecto, el Comité alentó a la OACI y a los Estados de la Región África-Océano Índico (AFI) a que apoyaran a la CAFAC en la evaluación de los resultados esperados asociados al estudio.

1.21 Como resultado de las deliberaciones, el Comité convino en la recomendación siguiente:

Recomendación 1.4/1 — Análisis de costos y beneficios (CBA) para el despliegue de recursos

Que los Estados:

- a) realicen un análisis de costos y beneficios (CBA) como parte de todas las evaluaciones de impacto necesarias, en coordinación con los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y entre otros interesados, al definir las soluciones óptimas que permitan mejorar la eficiencia del sistema de navegación aérea utilizando el marco de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU); y
- b) utilicen un mecanismo simplificado, si aún no cuentan con un proceso, como la lista de verificación disponible en el Portal del Plan mundial de navegación aérea (GANP) para el CBA de proyectos de inversión en infraestructura de navegación aérea a fin de apoyar las mejoras descritas en el marco ASBU; y

Que la OACI:

- c) apoye la aplicación de metodologías de CBA idóneas por medio de talleres dedicados exclusivamente a dicho fin.

— FIN —

³ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República de Libia, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.