



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Política de seguridad de la aviación

ESTRATEGIA GLOBAL DE LA OACI SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (ICASS) — PLAN DE ACCIÓN ESTRATÉGICO — 2011-2016

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota se presentan siete áreas estratégicas primordiales en el marco de una nueva estrategia de seguridad de la aviación, conocida como Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) — Plan de acción estratégico 2011-2016. La ICASS se basa en el actual Plan de acción de seguridad de la aviación y presenta algunos importantes cambios de énfasis respecto a las actividades actuales del Plan. Entre otras cosas, la nueva estrategia se concentrará más en abordar las carencias de seguridad de la aviación mediante la asistencia a los Estados.

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

- a) respaldar a la ICASS como orientación estratégica y documento marco para los dos próximos trienios, en reemplazo del actual Plan de acción de seguridad de la aviación; y
- b) solicitar a los Estados y organizaciones interesadas que, si están en capacidad de hacerlo, sigan dando apoyo, tanto financiero como con contribuciones en especie, al programa de trabajo de la OACI en la esfera de la seguridad de la aviación.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo estratégico B, Seguridad de la aviación, mediante la mejora de la protección de la aviación civil mundial.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Los detalles sobre los recursos adicionales requeridos figuran en los apéndices de esta nota de estudio.
<i>Referencias:</i>	A37-WP/19 Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita A37-WP/17 Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902)</i>

1. ANTECEDENTES — ACTUAL PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN DE LA OACI

1.1 El 36° período de sesiones de la Asamblea de la OACI examinó las actividades y las novedades en el programa de seguridad de la aviación que tuvieron lugar desde el anterior período de sesiones, y recalcó el continuo alto nivel de amenaza en la aviación civil. Se subrayó que la OACI, con su liderazgo en la seguridad de la aviación, debería abordar el entorno de amenaza con un enfoque holístico, dentro de su jurisdicción y competencia.

1.2 El actual Plan de acción de seguridad de la aviación fue aprobado en 2002 como elemento central de la estrategia de la Organización para reforzar la seguridad de la aviación en el mundo.

1.3 Actualmente puede considerarse que los elementos clave del Plan de acción de seguridad de la aviación se han implantado. Por ejemplo, las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad* se reforzaron de manera importante y siguen examinándose a la luz de la evolución de las amenazas; en la actualidad, los riesgos planteados por las amenazas nuevas y existentes son examinados por el Grupo de trabajo sobre amenazas y riesgos del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP), y se implantó plenamente un programa de auditorías de seguridad de la aviación periódicas y obligatorias en los Estados miembros. El Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) ha contribuido a mejorar del nivel de seguridad de la aviación en todo el mundo. Además, la OACI sigue brindando asistencia a los Estados que tienen dificultades para solucionar las deficiencias de seguridad de la aviación identificadas en las auditorías de seguridad de la aviación.

2. NUEVA ESTRATEGIA GLOBAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

2.1 La experiencia de la OACI y las lecciones clave aprendidas al ejecutar el Plan de acción de seguridad de la aviación han puesto de relieve la necesidad de hacer un cambio de énfasis en las actividades actuales de la Organización en la esfera de la seguridad de la aviación. Esto se ha tenido en cuenta al elaborar la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), para que la Organización responda con mayor efectividad al entorno cambiante de amenazas. A la luz de los resultados del primer ciclo de auditorías de la seguridad de la aviación ya finalizado, y del segundo ciclo aun en curso en el marco del USAP, las futuras actividades de la OACI en materia de seguridad de la aviación se concentrarán más en la creación de capacidad en los Estados, lo que implica soluciones sostenibles para corregir las deficiencias críticas de seguridad de la aviación, incluyendo los problemas significativos de seguridad de la aviación que se detecten durante una auditoría USAP. La ICASS, que por la presente se propone como el plan de acción estratégico de seguridad de la aviación de la Organización, para 2011-2016, comprende siete estrategias primordiales que se presentan a continuación.

2.2 **Estrategia primordial 1: Hacer frente a las amenazas nuevas y existentes**

2.2.1 Las operaciones de la aviación civil mundial se enfrentan a amenazas nuevas y en evolución, tales como los artefactos explosivos improvisados, ataques terroristas no convencionales contra aeropuertos e instalaciones y servicios para las aeronaves, ataques cibernéticos a los sistemas aeronáuticos, comprendidos los sistemas de Gestión del tránsito aéreo, y amenazas a la aviación general. La OACI empleará una estrategia más proactiva para enfrentar tales amenazas, trabajando por conducto del Grupo de trabajo sobre amenazas y riesgos del Grupo de expertos AVSEC, que vigila y evalúa periódicamente las amenazas nuevas y existentes, e identifica lagunas en el Anexo 17, para su ulterior enmienda.

2.3 **Estrategia primordial 2: Promover enfoques de seguridad de la aviación innovadores, eficaces y eficientes**

2.3.1 Una parte integral del método proactivo para promover enfoques innovadores, eficaces y eficientes en materia de seguridad de la aviación es el examen y la enmienda periódicos de los textos de orientación existentes. La OACI, valiéndose de los conocimientos especializados del Grupo de trabajo sobre tecnología del Grupo de expertos AVSEC, asistirá a los Estados miembros y a la industria en la implantación de medidas de seguridad de la aviación nuevas e innovadoras, que comprenden, entre otras, el uso de tecnología de punta. En este contexto, la OACI continúa desarrollando una plataforma de internet llamada AVSECpedia, para fomentar el intercambio entre Estados de información delicada tal como información sobre técnicas de inspección y tecnologías de seguridad emergentes. La OACI también asegurará la elaboración oportuna de textos de orientación que reflejen los acontecimientos más recientes en cuanto a seguridad de la aviación y tecnología.

2.4 **Estrategia primordial 3: Promover el intercambio de información en los Estados y entre los Estados miembros para crear conciencia de las amenazas y las tendencias aplicables a las operaciones de la aviación civil**

2.4.1 La recopilación, gestión e intercambio de información sobre amenazas son componentes fundamentales de la lucha contra el terrorismo y es necesario fortalecer los mecanismos de intercambio de información. Lo que es más importante, el intercambio de información entre los Estados debe realizarse por medios seguros.

2.4.2 Hay muchas maneras de mejorar los mecanismos de intercambio de información. En primer lugar, la OACI asumirá una función de coordinación para la recopilación y divulgación de los incidentes de seguridad de la aviación, las amenazas y las tendencias. En segundo lugar, al fomentar el uso de la red de PoC, la OACI promoverá el intercambio de información sobre amenazas entre los Estados y la industria de la aviación. En tercer lugar, dado que muchos Estados en los que se han producido actos de interferencia ilícita a menudo no proporcionan a la OACI informes oficiales sobre tales actos, la OACI seguirá considerando otras formas de alentar a los Estados a que notifiquen oportunamente los actos de interferencia ilícita.

2.5 **Estrategia primordial 4: Promover el cumplimiento global y crear una capacidad de vigilancia de la seguridad de la aviación sostenible en los Estados**

2.5.1 Los esfuerzos de asistencia inmediata se centrarán en las deficiencias críticas y sostenidas de seguridad de la aviación en los Estados, de acuerdo con una lista de prioridades que constará principalmente de los Estados con “problemas significativos de seguridad de la aviación” y otros que se hayan remitido a la Junta de examen de los resultados de las auditorías (ARRB). En estas situaciones, se realizarán misiones de asistencia concretas, estructuradas y adaptadas, basadas en un análisis de las necesidades. La OACI procurará asociarse con Estados donantes y organizaciones internacionales, y promoverá iniciativas regionales como Programas cooperativos de seguridad de la aviación y Equipos regionales de seguridad de la aviación y los mecanismos regionales que actualmente tienen algunos Estados para ejecutar proyectos de desarrollo de capacidades a largo plazo. Por último, la OACI ampliará las afiliaciones con los Estados donantes mediante reuniones regulares, y facilitará la coordinación y cooperación para unir partes interesadas, cuando sea posible, y asignar recursos a donde más se necesiten.

2.6 **Estrategia primordial 5: Mejorar la cultura de los factores humanos y la seguridad**

2.6.1 Los factores humanos siguen siendo uno de los aspectos críticos para garantizar que las medidas de seguridad se lleven a la práctica efectivamente. Si bien los actos de interferencia ilícita rara

vez se atribuyen a fallas relativas a factores humanos, como es a menudo el caso en los incidentes de seguridad operacional, los métodos empleados por los terroristas son cada vez más sofisticados. Los terroristas deben tener éxito sólo de vez en cuando para conseguir sus propósitos, mientras que las medidas de seguridad no deben fallar ni una sola vez. A fin de mejorar el aspecto de los factores humanos en la seguridad de la aviación, la estrategia debería incluir la promoción de una cultura de conciencia de la seguridad entre todos los participantes, a todos los niveles del personal de la aviación civil, incluido el personal no directamente relacionado con la seguridad de la aviación ni responsable de la misma.

2.6.2 En vista de la importante evolución de la tecnología y de la investigación en materia de seguridad de la aviación desde la publicación en 2002 del Doc 9808, *Los factores humanos en las operaciones de seguridad de la aviación civil*, la OACI se valdrá del Grupo de trabajo sobre instrucción y del Grupo técnico asesor sobre factores humanos de la seguridad del transporte internacional, del Grupo de expertos AVSEC, para actualizar los textos de orientación sobre factores humanos y elaborar textos de orientación sobre los sistemas de gestión de la seguridad de la aviación. La OACI promoverá asimismo la adopción de procesos y conceptos efectivos de seguridad de la aviación, a través de conferencias de alto nivel, seminarios y talleres.

2.7 **Estrategia primordial 6: Promover el desarrollo del reconocimiento mutuo de los procesos de seguridad de la aviación**

2.7.1 Las amenazas a la seguridad de la aviación trascienden las fronteras nacionales y afectan mundialmente a los encargados de la reglamentación y a la industria. El objetivo de esta estrategia es permitir que los participantes colaboren más efectivamente y aborden de manera global las cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación, por ejemplo, promoviendo un control de seguridad único. En esta época de grandes presiones económicas en la industria de la aviación, es fundamental que los recursos limitados se apliquen del modo más efectivo posible respecto a los costos, por ejemplo, reduciendo la duplicación de las inspecciones de los pasajeros que tienen conexiones en un vuelo internacional. Cabe tomar nota de que, si bien se encuentra en la lista de los objetivos estratégicos del Grupo de expertos AVSEC, este concepto no ha progresado significativamente fuera de la Región europea.

2.7.2 La OACI encabezará la elaboración de procesos de reconocimiento mutuo con la finalidad de asistir a los Estados a concluir arreglos de beneficio mutuo, incluyendo el control de seguridad único. En este sentido, la OACI elaborará orientaciones técnicas sobre los arreglos de reconocimiento mutuo, incluyendo el control de seguridad único, en colaboración con el Grupo de trabajo sobre textos de orientación del Grupo de expertos AVSEC. La OACI proporcionará asimismo asesoramiento técnico a los Estados, cuando sea necesario y, previa solicitud, asumirá una función de facilitación y supervisión en dichos arreglos.

2.8 **Estrategia primordial 7: Destacar la importancia de la seguridad de la aviación entre los Estados y otras partes interesadas**

2.8.1 Una dimensión crítica de la labor de la OACI es aumentar el grado de conciencia sobre la seguridad de la aviación entre los funcionarios gubernamentales y de la industria al más alto nivel. La intención es formar la mentalidad de los principales funcionarios responsables de las decisiones sobre la aviación civil, para asegurar que la seguridad de la aviación siga teniendo la más alta prioridad cuando se tomen decisiones al respecto. Por otra parte, a fin de armonizar la respuesta global al cambiante entorno de las amenazas, desde principios de 2010 la OACI inició y participó en una serie de conferencias regionales de aviación civil (en Japón, México, Nigeria y los Emiratos Árabes Unidos). En cada una de estas conferencias, Ministros y otros funcionarios de alto nivel de los Estados participantes adoptaron Declaraciones sobre seguridad de la aviación en las que se insta al fortalecimiento del marco internacional

de la seguridad de la aviación y a una cooperación internacional más estrecha en ese campo. Se prevé que estas conferencias regionales culminen en una Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación, en la Sede de la OACI, en el próximo trienio.

3. CONTRIBUCIONES Y GASTOS

3.1 Fondos del Plan de acción de seguridad de la aviación

3.1.1 En el Apéndice A se presenta la información financiera del Plan de acción de seguridad de la aviación. La OACI ha recibido contribuciones voluntarias importantes en forma de recursos humanos y financieros para ejecución del Plan de acción de seguridad de la aviación, desde su inicio en 2002. En particular, el programa de seguridad de la aviación de la OACI ha recibido valiosa asistencia de los siguientes contribuyentes principales: Alemania, Bélgica, Canadá, España, Estados Unidos, Francia, Italia, Japón, Reino Unido, República de Corea y Suiza. El saldo de los fondos disponibles a fines del ejercicio económico de 2009 era de 3,77 millones CAD, y al 15 de junio de 2010, la OACI había recibido \$ 0.59 millones CAD en contribuciones voluntarias para 2010. Se prevé que los gastos financiados por el Plan de acción de seguridad de la aviación en 2010 serán de aproximadamente \$1.76 millones CAD, como se indica en el Apéndice B. Como resultado, se prevé que el saldo de las contribuciones no gastadas al 31 de diciembre de 2010 se elevará a aproximadamente \$2.56 millones CAD.

3.2 Requisitos de financiación de la ICASS para 2011-2013

3.2.1 De conformidad con las Resoluciones A36-18 y A36-20 de la Asamblea, el presupuesto del Plan de acción de seguridad de la aviación se integrará en el Presupuesto regular de 2011-2013, con sujeción a las aprobaciones necesarias. Al respecto, las actividades básicas de la ICASS podrán incluirse en el presupuesto del trienio 2011-2013, mientras que algunas de las nuevas iniciativas propuestas en las estrategias primordiales 2 y 4 de la ICASS, cuyos detalles figuran en el Apéndice C, se beneficiarían con financiación adicional de contribuciones voluntarias, tales como las proporcionadas por Canadá por la suma de 1.5 millones CAD. Se recomienda que el superávit de los fondos del Plan de acción de seguridad de la aviación que se realice a fines de 2010 se asigne también a estas actividades. Los Estados que quieran contribuir con fondos extrapresupuestarios para proyectos adicionales en el Programa de seguridad de la aviación pueden hacerlo conforme a un memorando de acuerdo u otro documento apropiado.

APÉNDICE A

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OTROS FONDOS EXCLUSIVOS
CUADRO DE INGRESOS, GASTOS, ACTIVO, PASIVO Y SALDOS DE FONDOS
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO CERRADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2009

(en miles de dólares canadienses)

	PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN					OTROS FONDOS AVSEC PARA FINES ESPECÍFICOS			TOTAL		
	Programa de instrucción asignado	Mecanismo ampliado	Experto Corea	Reino Unido	Estados Unidos	SUBTOTAL	Programa de instrucción de sensibilización	Proyectos nacionales	Programa de instrucción normalizado	2009	2008
INGRESOS Y GASTOS											
INGRESOS											
Contribuciones		2 978	45		528	3 551	62			3 613	1 863
Otras actividades generadoras de ingresos		1				1				1	
Ingresos en concepto de intereses	3	15	1			19		1	2	21	166
Otros ingresos varios		128				128			9	138	170
TOTAL INGRESOS	3	3 121	46		528	3 699	62	1	11	3 773	2 199
GASTOS											
Sueldos y costos de personal/expertos		1 915	142		396	2 453			31	2 484	2 947
Gastos generales de operación		80				80				80	91
Viajes		699				699	61		38	798	1 203
Reuniones		34				34				34	
Equipo											6
Otros gastos		1			8	9				9	1
TOTAL GASTOS		2 730	142		404	3 276	61		69	3 407	4 247
EXCEDENTE/(DÉFICIT) NETO DE INGRESOS SOBRE GASTOS											
	3	392	(96)		124	423	1	1	(58)	367	(2 048)
Ganancia/(pérdida) por diferencias de cambio	(169)	(756)	(31)	2	(15)	(969)	(19)	(41)	(65)	(1 093)	1 240
SUPERÁVIT/(DÉFICIT) DEL EJERCICIO	(165)	(364)	(127)	2	109	(545)	(18)	(40)	(123)	(726)	(808)
ACTIVO, PASIVO Y PATRIMONIO NETO											
ACTIVO											
ACTIVO CORRIENTE											
Caja y equivalentes de caja	827	3 817	55	15	55	4 770	78	240	281	5 368	6 920
Saldos entre fondos											20
Cuentas por cobrar y anticipos		7	45	4	97	153				153	64
Otros activos corrientes		9				9				9	20
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	827	3 832	100	19	153	4 931	78	240	281	5 530	7 025
TOTAL ACTIVO	827	3 832	100	19	153	4 931	78	240	281	5 530	7 025
PASIVO											
PASIVO CORRIENTE											
Cuentas a pagar		57			9	65				65	72
Saldos entre fondos											656
Otras obligaciones corrientes y financieras		5				5	1			6	65
TOTAL PASIVO CORRIENTE		62			9	70	1			71	793
TOTAL PASIVO		62			9	70	1			71	793
PATRIMONIO NETO											
Superávit/(déficit) acumulado	827	3 771	100	19	144	4 861	77	240	281	5 459	6 232
TOTAL PATRIMONIO NETO	827	3 771	100	19	144	4 861	77	240	281	5 459	6 232
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	827	3 833	100	19	153	4 931	78	240	281	5 530	7 025

La suma de las cantidades parciales puede no coincidir con los totales debido al redondeo.

APÉNDICE B
PRONÓSTICO DE GASTOS EN 2010 FINANCIADOS POR EL FONDO DEL MECANISMO AMPLIADO DE
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN 1302

		Gastos asignados (A)	Compromiso pendiente (B)	Asignado y comprometido Total (A)+(B)	Con inflación 2.50%
Sección de políticas de seguridad de la aviación y facilitación					
	Personal	75 098	454 268	529 366	
	Viajes	16 353	25 000	41 353	
	Otros	-	-	-	
4056	TOTAL	91 451	479 268	570 719	584 988
Sección de apoyo a la implantación y desarrollo - Seguridad de la aviación					
	Personal	79 059	408 872	487 931	
	Viajes	111 029	250 000	361 029	
	Otros	5 627	-	5 627	
4055	TOTAL	195 715	658 872	854 587	875 952
Sección de auditoría de la seguridad de la aviación					
	Personal	29 407	22 454	51 861	
	Viajes	6 791	-	6 791	
	Otros	835	-	835	
4008	TOTAL	37 033	22 454	59 487	60 973
Sección de coordinación e información de auditorías					
	Personal	31 077	108 923	140 000	
	Otros	-	-	-	
4009	TOTAL	31 077	108 923	140 000	143 500
Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores					
	Otros	-	52 500	52 500	
4150	TOTAL	-	52 500	52 500	53 813
Dakar					
	Personal	5 089	-	5 089	
	Otros	-	-	-	
4027	TOTAL	5 089	-	5 089	5 216
Mexico					
	Personal	2 394	32 606	35 000	
	Otros	-	-	-	
4025	TOTAL	2 394	32 606	35 000	35 875
Ganancia y pérdida por conversión de divisas					
	Total conversión	(135)	-	(135)	(135)
Total, fondo 1302:		362 624	1 354 623	1 717 247	1 760 182

APÉNDICE C

CONTRIBUCIONES VOLUNTARIAS SOLICITADAS PARA LA
ESTRATEGIA GLOBAL DE LA OACI SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (ICASS)
PLAN DE ACCIÓN ESTRATÉGICO 2011-2013
(en miles de dólares canadienses)

Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS)	Financiación extra-presupuestaria requerida*
B	
Política de seguridad de la aviación y facilitación <i>Estrategia primordial 2 de la ICASS: Promover enfoques de seguridad de la aviación innovadores, eficaces y eficientes**</i> Miembro del personal (un puesto P-4) 603 No miembro del personal 0	
Programas regionales y otros Miembro del personal 0 No miembro del personal 0	
Auditorías de la seguridad de la aviación Miembro del personal 0 No miembro del personal 0	
Apoyo a la implantación y desarrollo (ISD)-Seguridad de la aviación <i>Estrategia primordial 4 de la ICASS: Promover el cumplimiento global y crear una capacidad de vigilancia de la seguridad de la aviación sostenible de los Estados ***</i> Miembro del personal (un puesto P-4, un puesto P-2, un puesto G-7) 1260 No miembro del personal 2910	
TOTAL	4773

* Del superávit traspasado de 2010 y contribuciones voluntarias adicionales.

** Se requiere personal adicional para seguir de cerca los esfuerzos en materia de investigación y desarrollo realizados en todo el mundo por lo que respecta a la tecnología de seguridad de la aviación, y para coordinar estas iniciativas a fin de promover la elaboración de normas comunes relativas a los equipos y la publicación de textos de orientación.

*** La nueva estrategia de asistencia del Programa ISD-Seguridad de la aviación se concentra en proporcionar asistencia inmediata a unos 30 a 40 Estados que fueron remitidos a la Junta de examen de los resultados de las auditorías y/o Estados con problemas significativos de seguridad operacional. Las necesidades de financiación se basan en las actividades previstas, que incluirán lo siguiente:

- a) visitas de personal de nivel superior de la Sede o de la Oficina regional;
- b) proyectos de asistencia centrados y estructurados, por los Equipos regionales de seguridad de la aviación (RAST);
- c) visitas de seguimiento realizadas por funcionarios de la Sede o de la Oficina regional; y
- d) cursos de instrucción para los miembros de los RAST.