



NOTA DE ESTUDIO

SEGUNDA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS/2)

Montreal, 29 – 30 de noviembre de 2018

Cuestión 3: Plan global para la seguridad de la aviación

CREACIÓN DE CAPACIDAD: MARCAR LA DIFERENCIA

(Nota presentada por Austria en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil²)

RESUMEN

En el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) se establece que las actividades de creación de capacidad llevadas a cabo por la OACI, cada Estado, las organizaciones regionales y las partes interesadas de la industria desempeñan el papel fundamental de apoyar las iniciativas de los Estados miembros para que cumplan las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. La rápida implementación de las disposiciones del GASeP sobre creación de capacidad resulta esencial para garantizar que la OACI centre su atención en la creación de capacidad y que los resultados sean tangibles y sostenibles.

Las medidas propuestas a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación figuran en el párrafo 5.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En virtud del Convenio de Chicago, los Estados contratantes de la OACI son responsables del cumplimiento de los Anexos de la OACI para garantizar un sistema de transporte aéreo seguro y protegido. En el ámbito de la seguridad de la aviación, cada Estado es responsable de la implementación efectiva y sostenible de las Normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17 de la OACI y de los SARPS relacionados con la seguridad de la aviación del Anexo 9 de la OACI.

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, 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, ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

1.2 Existe una idea general, basada en los resultados del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI y la publicación de preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC), de que la implementación efectiva y sostenible de los SARPS del Anexo 17 puede plantear dificultades en varios Estados y regiones, por diversos motivos.

1.3 En el GASeP, en especial en virtud de su acción prioritaria 5 "Incrementar la cooperación y el apoyo", se reconoce que las actividades de creación de capacidad desempeñan la función importante de asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones internacionales y la implementación efectiva de medidas de seguridad de base.

2. ENUMERACIÓN DE LOS RECURSOS EXISTENTES PARA LA CREACIÓN DE CAPACIDAD

2.1 Los Estados miembros, las organizaciones regionales y las partes interesadas de la industria respaldan las iniciativas de los Estados miembros para implementar los SARPS del Anexo 17 y el Anexo 9, en un espíritu de cooperación con las autoridades nacionales concernientes. La participación de los Estados en actividades de creación de capacidad también demuestra su voluntad de apoyar la Iniciativa Ningún país se queda atrás de la OACI.

2.2 Europa está firmemente comprometida a diseñar y llevar a cabo actividades de creación de capacidad, como lo demuestran las acciones de cada Estado y de organizaciones europeas como la Unión Europea (UE) y la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC). Se asigna una cantidad considerable de recursos, tanto humanos como financieros, a esas actividades de creación de capacidad, que se adaptan a las necesidades reales y prácticas de los Estados asociados.

2.3 En un contexto en que existe una variedad de proveedores, tanto públicos como privados, de actividades de creación de capacidad, es necesario tener una comprensión integral de los recursos humanos y financieros disponibles, las actividades (p. ej., curso de instrucción, apoyo técnico/asesoramiento, tutorías, seminarios prácticos) que se han desarrollado y las capacidades de cada entidad para diseñar y llevar a cabo actividades de creación de capacidad. Como se menciona en el GASeP (5.G), la OACI debería completar el trazado de mapas de todas las actividades de creación de capacidad (Estados, OACI, otras organizaciones, industria, etc.) como asunto prioritario y con la asistencia de la Alianza para la asistencia en seguridad de la aviación (ASAP) y publicar los resultados lo antes posible para que se pueda definir un camino adecuado a seguir. Esto no solo mostraría lo que ya está disponible, sino que también contribuiría a identificar si existen deficiencias que sea necesario cubrir en cuanto a la oferta de creación de capacidad y a evitar la duplicación.

3. TRAZADO DE MAPAS DE LAS ACTIVIDADES EXISTENTES DE CREACIÓN DE CAPACIDAD

3.1 En un contexto en que los recursos humanos y financieros son limitados y la demanda de creación de capacidad a veces supera a la oferta, resulta esencial priorizar las actividades de creación de capacidad y asegurarse de que esas actividades logren los resultados esperados, en particular, mediante el uso de indicadores clave de rendimiento.

3.2 El intercambio de información sobre actividades de creación de capacidad con los objetivos de alcanzar la máxima eficiencia, evitar la repetición de actividades idénticas en los mismos Estados y garantizar la priorización adecuada de los Estados y las acciones es fundamental para la eficiencia general del sistema.

3.3 A fin de evitar la duplicación de esfuerzos y velar por que se lleven a cabo en los Estados que lo necesiten el tipo de actividades de creación de capacidad pertinentes, la OACI, como cuestión prioritaria y con la asistencia de la Alianza para la asistencia en seguridad de la aviación (ASAP), debería trazar mapas de las actividades que se llevan o se han llevado a cabo o las que están planificando los Estados, las organizaciones regionales (por ejemplo, CAFAC, ACAO, CEAC, UE, CLAC) y las partes interesadas de la industria (por ejemplo, ACI, IATA), como se menciona en el GASeP. Cuando corresponda, se preservará la confidencialidad de ciertas actividades.

3.4 Los resultados de ese trazado de mapas deben estar disponibles lo antes posible para que se pueda definir un camino adecuado a seguir. Así se garantizaría que diferentes proveedores no repitan innecesariamente el mismo tipo de actividades y también se contribuiría a identificar si existe alguna deficiencia que deba cubrirse, es decir, Estados que necesiten asistencia y no la estén recibiendo. De este modo, la OACI podría intervenir cuando existan deficiencias en las actividades de creación de capacidad que aún no hayan cubierto otras entidades.

3.5 Trazar mapas también establece las condiciones para crear sinergias ya que reconoce el valor añadido y la complementariedad de las actividades de creación de capacidad llevadas a cabo por cada Estado, las organizaciones regionales y la industria. Esto no solo beneficia a los asociados que participan, sino que, en última instancia, contribuye a todos los objetivos de la OACI y, en particular, a la implementación del GASeP.

4. CENTRAR LAS INICIATIVAS EN ACCIONES DE ALTO IMPACTO QUE PROMUEVAN LA DURABILIDAD DE LAS ACTIVIDADES

4.1 A la fecha, los resultados prácticos de las iniciativas de creación de capacidad, en términos de seguridad de la aviación sostenida y eficaz en tierra, han sido variados, ya que algunos Estados han mejorado significativamente su nivel de cumplimiento efectivo, en tanto que otros han tenido poco o ningún progreso. La OACI, como organización líder de las Naciones Unidas en materia de aviación, debe hacer valer su autoridad al más alto nivel, es decir, de la Secretaria General de la OACI y el Presidente del Consejo de la OACI, para procurar y asegurar el compromiso político de los Estados miembros receptores de actividades de creación de capacidad a fin de garantizar la continuidad y la aplicación y el cumplimiento adecuados de las medidas a nivel nacional. Las acciones que normalmente tendrían un gran impacto serían una visita especial de la Secretaria General de la OACI y/o el Presidente del Consejo de la OACI a un país, en la que se celebren reuniones a nivel presidencial y ministerial. Esto guardaría coherencia con la necesidad de una "voluntad política a largo plazo para mejorar" y el compromiso de los Estados que reciben/requieren asistencia de "usar la asistencia para mejorar la implementación efectiva", mencionados en el GASeP.

4.2 Además, cuando se examina un plan estatal de mejoras, la OACI debería invitar a que contribuyan todos los Estados y organizaciones que tienen la capacidad de prestar asistencia. La OACI actuaría como coordinadora y los proveedores trabajarían –en asociación– para abordar de manera integral las necesidades de un Estado dado. De esta manera, también se contribuiría a canalizar la asistencia sobre la base del perfil de riesgo de los Estados, como se menciona en el GASeP (véase 5.D). Además, en la etapa de diseño del plan estatal de mejoras, los indicadores de rendimiento deberían acordarse durante la etapa de preparación, seguirse durante la implementación y utilizarse como instrumentos de medición para vigilar los resultados.

4.3 Tanto las intervenciones a nivel político como la verdadera coordinación en el marco de un plan estatal de mejoras centrarán los recursos limitados de la OACI en acciones que ayuden a los

Estados a cumplir las medidas de seguridad de base definidas en los SARPS de la OACI, en consonancia con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL

5.1 Se invita a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación a:

- a) Pedir a la OACI que trace mapas de los recursos y proveedores de creación de capacidad existentes para tener un conocimiento integral de las capacidades disponibles;
- b) Pedir a la OACI que trace mapas de las actividades de creación de capacidad llevadas a cabo, en curso y previstas a fin de tener un panorama general de la situación; e
- c) Instar a la OACI a que centre sus iniciativas en acciones de alto nivel para fomentar el compromiso político de los Estados beneficiarios y promover la durabilidad de los beneficios de las actividades de creación de capacidad.

— FIN —