



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación

PROGRAMA DE APOYO A LA IMPLANTACIÓN Y DESARROLLO — SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (ISD-SEC)

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

La OACI continúa coordinando y facilitando la asistencia a los Estados en el campo de la seguridad de la aviación (AVSEC) y, en el trienio 2014-2016, prevé ampliar el alcance de la asistencia y creación de capacidad en el marco de la Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación. Reconociendo las necesidades cambiantes de la comunidad de seguridad de la aviación, la OACI desarrollará y perfeccionará aún más sus actividades y herramientas de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación a fin de prestar apoyo a sus Estados miembros.

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

- a) la continua implantación de la Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación; y
- b) Perfeccionar aún más la serie de actividades y herramientas de asistencia y creación de capacidad.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B — <i>Seguridad de la aviación</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades referidas en esta nota se llevarán a cabo con los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa regular para 2014-2016 y/o contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	A38-WP/13 — La Declaración sobre seguridad de la aviación y la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) A38-WP/16 — Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) A38-WP/20 — Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante el trienio 2011-2013, la OACI ejecutó una serie de actividades de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación que incluyeron: liderazgo, coordinación y asistencia a los Estados miembros en función de sus necesidades; promoción de la cooperación regional; la supervisión y coordinación de una red mundial de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC); y la elaboración y mantenimiento de conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP). En el marco de la Estrategia de asistencia y creación de capacidad de la OACI, aprobada por el Secretario General e implantada en mayo de 2011, se ha acrecentado considerablemente la importancia que se asigna a estas actividades y se ha ampliado el alcance de las mismas.

1.2 A efectos de mitigar el riesgo y mejorar el cumplimiento, por parte de los Estados, de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17 y de los SARPS relacionados con la seguridad de la aviación del Anexo 9, en el trienio 2014-2016, la OACI optimizará estas actividades y herramientas, ampliará su implantación, fomentará nuevas asociaciones entre los Estados que necesitan asistencia y los proveedores de la misma y reforzará el liderazgo de la OACI en su función de coordinación, facilitación y provisión de asistencia y creación de capacidad de seguridad de la aviación a escala mundial.

2. ESTRATEGIA DE ASISTENCIA Y CREACIÓN DE CAPACIDAD EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

2.1 La Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación, de la OACI, establece un marco para identificar las necesidades en cuanto a seguridad de la aviación de los Estados miembros y una hoja de ruta para la implantación de un sistema de seguridad de la aviación nacional que sea eficaz y cumpla con los SARPS. El éxito de esta estrategia se centra en los planes estatales de mejoras (SIP) que se elaboran en asociación con la OACI y el Estado que recibe la asistencia, e incorporan una función para otros proveedores de asistencia, tales como las organizaciones regionales, otros Estados miembros, y, cuando corresponde, la industria. En los SIP se pone de relieve la necesidad de contar con la voluntad política y el pleno compromiso de los Estados de fortalecer la seguridad de la aviación y beneficiarse del apoyo ofrecido por la OACI y otros asociados. El éxito logrado hasta la fecha con el enfoque SIP es alentador así como los comentarios positivos recibidos de varios Estados, parecen sugerir que la OACI debería “mantener el rumbo” al continuar ejecutando la Estrategia.

2.2 En este contexto, la ampliación del alcance de la asistencia de la OACI en materia de seguridad de la aviación para incluir actividades dirigidas e impartidas al personal de nivel operacional ha demostrado ser un complemento positivo de los tradicionales métodos de asistencia utilizados por la Secretaría. La experiencia ha demostrado que los Estados miembros que necesitan desarrollar conocimientos profesionales y destrezas se están beneficiando de las actividades de instrucción dirigidas por la OACI; sin embargo, existe una brecha entre la instrucción teórica y la implantación práctica de programas y medidas sostenibles en materia de seguridad de la aviación y la adopción de una cultura de seguridad de la aviación. Con el objeto de subsanar estas brechas, la Secretaría ha empezado a facilitar actividades de capacitación en el puesto de trabajo apoyadas por Estados asociados mediante el suministro de expertos en la materia. La OACI prevé ampliar este enfoque, según corresponda, en el trienio 2014-2016.

2.3 La priorización de las actividades de asistencia y creación de capacidad continuará representando un reto en el próximo trienio. En la actualidad, la Secretaría aborda el reto de establecer prioridades de asistencia básica utilizando un proceso de evaluación de riesgos que tiene en cuenta los resultados de las auditorías realizadas en el marco del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), los niveles de tráfico, la información proporcionada por las Oficinas regionales de

la OACI y la información pública. Si se incluyera en el proceso la información sobre seguridad facilitada a la OACI o, si los Estados en necesidad de asistencia compartieran los resultados de las auditorías del USAP con aquellos en condiciones de prestar dicha asistencia, estas medidas podrían apoyar la asignación de recursos para mitigar riesgos donde resulte más necesaria.

2.4 El desarrollo y la aplicación de un enfoque normalizado para medir la eficacia de las actividades de asistencia y creación de capacidad plantean otro reto que la Secretaría de la OACI y otros proveedores de asistencia prevén enfrentar en forma colaborativa durante los próximos años. A este respecto, la Secretaría considera que la evolución del USAP al enfoque de observación continua constituye una oportunidad ideal para supervisar las actividades no sólo con la finalidad de identificar a los Estados que requieren asistencia, sino también para evaluar la eficacia de las actividades de asistencia que se han llevado a cabo.

3. COOPERACIÓN REGIONAL

3.1 Además de continuar mejorando la seguridad de la aviación mediante actividades de asistencia y de creación de capacidad específicas para cada Estado, en el trienio 2014-2016 la OACI también continuará desarrollando iniciativas de cooperación regional en el campo de la seguridad de la aviación. Centrándose también en la mitigación de riesgos de seguridad y en la promoción de la aplicación de los SARPS de la OACI y basándose en el marco de los Memorandos de Cooperación y otros acuerdos de ese tipo ya establecidos, las iniciativas de cooperación regional en el campo de la asistencia tendrán como propósito movilizar recursos y medios para respaldar las asociaciones de asistencia interregionales e intraregionales, promover el intercambio de información y fomentar la confianza en los programas y medidas de seguridad.

3.2 La OACI reconoce que las necesidades en materia de seguridad de la aviación, los marcos institucionales, las capacidades y los medios varían de una región a otra. Por consiguiente, es necesario mantener cierta flexibilidad para desarrollar un modelo de cooperación regional que no imponga una solución única para todos. En la práctica esto se traduce en iniciativas de cooperación de la OACI que pueden basarse en modelos tales como el Programa cooperativo en seguridad de la aviación (CASP) que opera en la Región Asia y Pacífico y, recientemente, en la Región Oriente Medio; El Grupo combinado de la OACI y el Grupo regional sobre seguridad de la aviación y facilitación de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil para las regiones Norteamérica, el Caribe y Sudamérica; el Grupo AVSEC para la región de Europa oriental (los Estados de la región oriental de Europa septentrional); y/o asociaciones para la impartir cursos de instrucción con la Comisión Árabe de Aviación Civil u otros modelos.

3.3 Habiendo contribuido de manera importante y con carácter prioritario para mejorar la seguridad de la aviación en el África por medio de proyectos centrados en los Estados durante el trienio 2011-2013, durante el trienio 2014-2016, la OACI trabajará con la Comisión Africana de Aviación Civil y otras organizaciones regionales y subregionales, según corresponda, para desarrollar una o más iniciativas regionales.

4. INSTRUCCIÓN

4.1 La naturaleza especializada de la reglamentación y las funciones operacionales en el campo de la seguridad de la aviación junto con el reducido número de profesionales especializados en la materia a nivel de los Estados y la limitada gama de soluciones que ofrece el sector privado, han corroborado a lo largo de los años la necesidad de que la OACI asuma una función de liderazgo en el campo de la instrucción. Para resolver las carencias, la OACI ofrece una serie de conjuntos de material didáctico especializados y material para seminarios prácticos; mantiene una lista de expertos a corto plazo

certificados por la OACI, cedidos por los Estados y dispuestos a impartir instrucción; supervisa la red mundial de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) respaldados por la OACI; patrocina cursos de instrucción y becas; y apoya el Curso de gestión de profesional AVSEC en colaboración con la Universidad de Concordia (Montreal, Canadá). La OACI también imparte, a solicitud, cursos de instrucción sobre una base de recuperación de costos.

4.2 Reconociendo la necesidad de continuar el proceso de actualizar y elaborar nuevo material didáctico basándose en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 de distribución limitada) de la OACI y en el análisis de los resultados de las auditorías realizadas en el marco del USAP, la Secretaría intensificará sus esfuerzos para diversificar la gama de programas de instrucción en el ámbito de la seguridad de la aviación. Esta iniciativa permitirá aumentar la capacidad de la Secretaría para ayudar más eficazmente a la comunidad internacional de seguridad de la aviación a enfrentar posibles riesgos.

4.3 La OACI promoverá la ampliación continua de la red de ASTC como un medio de aumentar aún más el acceso a la instrucción en seguridad de la aviación en todas las regiones. Las instituciones docentes que cuentan con el apoyo de la autoridad estatal encargada de la seguridad de la aviación serán evaluadas con respecto a los criterios que ha establecido la OACI para respaldar centros de instrucción a fin de asegurarse de que posean los atributos necesarios y que puedan contribuir positivamente a la red de ASTC. De igual manera, la Secretaría de la OACI continuará supervisando la red de ASTC y mantendrá la integridad del procedimiento para respaldar a los ASTC mediante un proceso de re-evaluación cíclica.

5. CONCLUSIÓN

5.1 A fin de responder a las necesidades cambiantes de los Estados, en el trienio 2014-2016, la OACI continuará la implantación de su Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación y la optimización de una serie de actividades y herramientas. Este enfoque respecto al suministro de asistencia se complementará mediante una intensificación de las iniciativas de cooperación regional aunado a un enfoque integral en materia de instrucción en seguridad de la aviación. Estos tres pilares de la asistencia, en conjunto, proporcionarán la base para que la OACI ejerza una función de liderazgo holística, basada en riesgos y dinámica al enfrentar los retos del mundo real para mejorar la seguridad de la aviación.