



CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS)

Montreal, 12 al 14 de septiembre de 2012

Cuestión 5 del
orden del día: Creación de capacidad y asistencia técnica

PROMOCIÓN DE LA ESTRATEGIA Y DE LAS ACTIVIDADES DE LA OACI EN MATERIA DE ASISTENCIA Y CREACIÓN DE CAPACIDAD EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se presenta una visión general de las actividades del Programa apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación, así como de las actividades que la OACI ha llevado a cabo para ayudar a los Estados miembros a aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 17. En la nota se destaca la continua necesidad de contribuciones financieras y en especie que complementen el presupuesto del programa regular de la OACI a fin de velar por que se haga todo lo posible para ayudar a los Estados a hacer frente a los riesgos de seguridad de la aviación y a superar los retos relacionados con la aplicación de las disposiciones del Anexo 17.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación a apoyar las conclusiones y recomendaciones que figuran en el párrafo 6.

1. INTRODUCCIÓN

El Programa OACI de seguridad de la aviación, establece, por medio de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17, el nivel básico de seguridad de la aviación en los Estados miembros de la OACI. En el marco del Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), la Organización evalúa la aplicación de los SARPS del Anexo 17 y los SARPS pertinentes del Anexo 9 relativos a la seguridad de la aviación. Reconociendo que las vulnerabilidades pueden ser explotadas en cualquier parte para cometer actos de interferencia ilícita contra la aviación civil y que no todos los Estados cuentan con los recursos necesarios para aplicar plenamente los SARPS pertinentes, la OACI presta asistencia a los Estados para que desarrollen y mantengan la capacidad necesaria en materia de seguridad de la aviación. Los tres pilares fundamentales de este enfoque basado en sistemas para lograr mejoras globales en el ámbito de la seguridad de la aviación son: a) Los SARPS en los que se establecen las expectativas en materia de actuación; b) el USAP en cuyo marco se evalúa la actuación; y c) el Programa de apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación, mediante el cual se ayuda directamente a los Estados a mejorar su actuación en materia de seguridad de la aviación. El suministro de asistencia es esencial para garantizar un sistema de transporte aéreo mundial seguro y robusto.

2. MARCO DE LA POLÍTICA DE ASISTENCIA EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

2.1 La Resolución A37-17 de la Asamblea, *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, Apéndice F*, reconoce que algunos países, especialmente los países en desarrollo, carecen de capacidad de vigilancia de la seguridad de la aviación y siguen experimentando dificultades para aplicar plenamente las medidas preventivas, debido a la insuficiencia de los recursos financieros, técnicos y materiales. En dicha Resolución se reconoce la función de liderazgo de la OACI para facilitar y coordinar la asistencia y el apoyo a los Estados; se invita los Estados a que consideren solicitar asistencia de la OACI; se insta a los Estados a que utilicen los centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI; y se exhorta a todos los Estados a que intensifiquen la asistencia a los países que lo necesiten y apoyen financieramente las actividades que lleva a cabo la Organización en el ámbito de la seguridad de la aviación.

2.2 En la Declaración sobre seguridad de la aviación, adoptada por el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se insta a los Estados miembros a mejorar la cooperación internacional a fin de contrarrestar las amenazas para la aviación civil. Entre estas medidas figura el suministro de asistencia técnica a los Estados que la necesiten, incluyendo la financiación, la creación de capacidad y la transferencia de tecnología para abordar con eficacia las amenazas, en cooperación con otros Estados, organizaciones internacionales y socios de la industria.

2.3 La Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), adoptada por el Consejo y refrendada por el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, estableció siete áreas de concentración estratégica en relación con las actividades de seguridad de la aviación de la OACI, previstas para 2011-2016, en sustitución del Plan de acción de la OACI. La estrategia primordial: “Promover el cumplimiento global y crear una capacidad de vigilancia de la seguridad de la aviación sostenible en los Estados” trata específicamente sobre la promoción de las actividades de creación de capacidad, acrecentando la conciencia sobre la seguridad de la aviación y reforzando los servicios de instrucción y asesoramiento.

3. PROMOCIÓN DE ACTIVIDADES DE CREACIÓN DE CAPACIDAD

3.1 De conformidad con el marco de la política de asistencia en seguridad de la aviación, la Secretaría está ayudando activamente a los Estados a remediar las deficiencias detectadas mediante las auditorías del USAP. Estos renovados esfuerzos están guiados por la Estrategia de la OACI en materia de asistencia y creación de capacidad en seguridad de la aviación, que establece los parámetros de gestión y la metodología para la prestación de asistencia a los Estados. Habida cuenta de los numerosos Estados que podrían beneficiarse de la asistencia que puede prestarse bajo la dirección de la OACI, un aspecto primordial de la Estrategia consiste en asignar un orden de prioridades a los proyectos centrados en los Estados, teniendo en consideración: los problemas significativos de seguridad de la aviación (SSeC) validados y otras deficiencias graves detectadas en el marco de las actividades de auditoría; las operaciones aeronáuticas y otros indicadores de riesgos; y el grado de compromiso y voluntad de los Estados de aceptar la asistencia y mantener las mejoras. La OACI continúa prestando asistencia de carácter menos esencial, cuando la misma es solicitada por los Estados, sobre una base de recuperación de costos, dependiendo de otras prioridades y de la disponibilidad de recursos adecuados.

3.2 En el marco de la estrategia de asistencia, la OACI utiliza los planes estatales de mejoras (SIP) como herramienta primordial para documentar y llegar a un acuerdo con los Estados beneficiarios de la asistencia con respecto a las respectivas funciones y responsabilidades, compromisos, resultados previstos y resultados. Los SIP permiten que la OACI y los Estados tengan un punto de referencia único y normalizado para que todas las partes interesadas puedan llevar a cabo medidas coordinadas a fin de remediar las deficiencias en materia de seguridad de la aviación. Además, en los SIP se documentan las actividades, lo cual permite supervisar la ejecución de las mismas y hacer los ajustes que correspondan.

3.3 La OACI creó el Grupo *ad hoc* sobre asociaciones para la creación de capacidad en materia AVSEC con el objeto de coordinar globalmente el suministro de asistencia. Este grupo *ad hoc*, presidido por la OACI, es el foro designado para intercambiar información y coordinar las actividades de asistencia a fin de promover asociaciones, evitar la duplicación de esfuerzos, apoyar el conocimiento de la situación de la OACI en materia de asistencia, así como promover las mejores prácticas en la formulación y ejecución de proyectos de asistencia. Un reto constante en relación con la coordinación de las actividades de asistencia es la necesidad de ejercer cautela al compartir información delicada relacionada con la seguridad de la aviación. Por una parte, la divulgación de dicha información a terceros promueve la eficiencia y la canalización de la asistencia. Por otra parte, el intercambio de información puede revelar detalles sobre vulnerabilidades y relaciones bilaterales que los Estados no están dispuestos a hacer públicas. Para hacer frente a esta situación, la OACI ha implantado la lista de asistencia relativa al Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISDAL), en línea, para permitir el intercambio de detalles básicos y facilitar discusiones bilaterales con miras a obtener información detallada.

3.4 El apoyo a la regionalización de la asistencia ha inspirado la creación de un modelo de Programa cooperativo de seguridad de la aviación (CASP) de la OACI. El CASP está integrado por Estados asociados a nivel regional que comparten objetivos relacionados con mejoras en materia de seguridad de la aviación y que han contribuido recursos financieros, bajo los auspicios de la OACI y con el pleno apoyo de la Secretaría, y tiene como finalidad prestar asistencia específica e impartir instrucción a sus miembros. En seguimiento de la Declaración conjunta adoptada por la Conferencia Regional en Bahrein, la Secretaría está trabajando con 11 Estados participantes para formular una propuesta de CASP en el Oriente Medio con el objeto de responder a necesidades regionales específicas. La propuesta fue aceptada en la reunión preparatoria que se celebró en Bahrein los días 27 y 28 de junio. Se prevé celebrar la ceremonia de la firma que constituirá el CASP-Oriente Medio durante la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación. La Secretaría aprovechará la oportunidad para elaborar propuestas con otras agrupaciones regionales de Estados.

3.5 En diciembre de 2011, el Secretario General creó la Junta de examen de la observación y la asistencia (MARB) con el objeto de promover la armonización entre las actividades de asistencia en materia de seguridad de la aviación y seguridad operacional de la OACI y las deficiencias detectadas mediante las auditorías del USAP y de las actividades de observación continua de la seguridad operacional, reforzar la coordinación interna y proporcionar una supervisión de la gestión de alto nivel de los programas pertinentes. Presidida por el Secretario General e integrada por miembros del equipo de la administración superior de la Secretaría, la MARB presenta regularmente al Consejo de la OACI informes sobre los avances realizados.

3.6 Si bien el programa de seguridad de la aviación de la OACI está financiado con recursos previstos en el Presupuesto del programa regular, la OACI agradece las contribuciones suplementarias financieras y en especie, de carácter voluntario, que los Estados puedan efectuar a fin de mejorar la seguridad de la aviación, incluso a través de actividades de creación de capacidad. Estas contribuciones sirven, entre otras cosas, para financiar los proyectos de asistencia que la OACI lleva cabo en el marco de los SIP y los viajes de los expertos en seguridad de la aviación, adscritos a corto plazo, para que puedan realizar actividades de asistencia.

4. CREACIÓN DE UNA MAYOR CONCIENCIA SOBRE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

4.1 En 2011 y 2012, en colaboración con los Estados, la OACI realizó una serie de conferencias regionales sobre seguridad de la aviación en Bahrein, Caracas, Dakar, Moscú, Kuala Lumpur y Nueva Delhi a fin de evaluar el avance logrado en la aplicación de la Declaración sobre seguridad de la aviación. Con la participación de Directores Generales y otros funcionarios de alto nivel de Estados, organizaciones regionales y grupos de la industria, las conferencias brindaron un foro muy satisfactorio para el intercambio de información y como resultado de ellas se formularon Declaraciones conjuntas en las que se reconoce el avance realizado en relación con los retos clave de seguridad de la

aviación a nivel regional, acrecentando así una mayor conciencia sobre la seguridad de la aviación. Aprovechando los excelentes resultados de estas conferencias y su contribución a los preparativos de la Conferencia de alto nivel, la Secretaría está explorando otras actividades rentables que permitan aumentar la conciencia sobre asuntos de seguridad de la aviación. El aumento de los puestos de especialistas regionales en seguridad de la aviación, de cuatro a siete, para apoyar las actividades en todas las regiones de la OACI, contribuirá aún más a acrecentar la conciencia sobre la seguridad de la aviación.

5. ACTIVIDADES DE INSTRUCCIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

5.1 La instrucción en materia de seguridad de la aviación es un componente integral y permanente del suministro de asistencia a los Estados. Entre las actividades de instrucción de la OACI se ofrecen cursos normalizados y seminarios prácticos sobre temas que incluyen materias técnicas básicas dirigidas a administradores de nivel inferior y seminarios prácticos que se centran en la elaboración de programas de seguridad de la aviación. Con miras a aumentar las aptitudes y competencias profesionales, la Secretaría ha iniciado un examen general de los programas de instrucción de la OACI y del material de apoyo conexas a fin de velar por que en los mismos se traten de forma adecuada las amenazas nuevas y existentes, se incorporen las mejores prácticas en materia de seguridad de la aviación y se apliquen los principios, métodos, y medios modernos para el aprendizaje de adultos. Los resultados previstos incluyen una serie de programas de instrucción actualizados en los que se aprovechará al máximo la utilización de métodos guiados por instructores, el aprendizaje electrónico y métodos de aprendizaje mixtos.

5.2 La OACI ha ampliado la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC), disponiendo ahora de 23 centros a escala mundial. Se ha instituido un mecanismo para la evaluación continua de los centros con el objeto de garantizar una instrucción de la más alta calidad. En un trienio se evaluarán todos los ASTC de acuerdo con los criterios de aprobación establecidos para mantener su condición. La meta general que se persigue con las sesiones de instrucción en los ASTC es que los participantes vuelvan a sus respectivas administraciones nacionales/aeroportuarias con los conocimientos necesarios para elaborar y/o ejecutar apropiadamente los programas AVSEC de conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS) de seguridad de la aviación y facilitación. La OACI alienta a los Estados a utilizar directamente sus conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación como parte de sus programas nacionales de instrucción.

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 Se invita a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HCLAS) a concluir que:

- a) es sumamente importante que los SARPS sobre seguridad de la aviación se apliquen de manera uniforme y sistemática; y
- b) las actividades de asistencia de la OACI contribuyen a mejorar la implantación de la seguridad de la aviación.

6.2 Se invita a la HLCAS a recomendar que:

- a) la OACI continúe centrándose en el suministro de asistencia relacionada con la seguridad de la aviación; y
- b) los Estados miembros contribuyan voluntariamente recursos financieros y en especie a fin de aumentar el alcance y el impacto de las actividades de mejoramiento de la seguridad de la aviación de la OACI.