



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/08 — NE/14
22/06/18

**Octava Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/08)**

Ottawa, Canadá, 31 de julio al 2 de agosto de 2018

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

**Implementación regional NAM/CAR de asuntos de seguridad operacional,
navegación aérea y seguridad de la aviación/facilitación
6.4 Implementación de asuntos de seguridad de la aviación/facilitación**

INFORME DE LAS ACTIVIDADES DE ASISTENCIA Y DESARROLLO DE CAPACIDADES

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio informa sobre el Programa de Apoyo a la Implantación y Desarrollo – Seguridad de la Aviación (ISD-SEC) de la OACI, subrayando iniciativas y actividades llevadas a cabo para apoyar a los Estados en la implementación del Anexo 17 – *Seguridad*, así como las medidas de seguridad de la aviación efectivas adoptadas a lo largo del tiempo.

Acción:	Las acciones requeridas se refieren en la Sección 6.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad de la aviación y facilitación
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Resolución A39-18 de la Asamblea de la OACI• Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas• Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) de la OACI• <i>Manual de seguridad de la aviación</i> (Doc 8973), décima edición• Anexo 17 – <i>Seguridad</i>• Anexo 9 – <i>Facilitación</i> (asuntos relacionados con la seguridad de la aviación)

1. Introducción

1.1 De conformidad con la Resolución A39-18 de la Asamblea de la OACI, la Secretaría tiene como objetivo implementar asistencia dirigida para abordar deficiencias identificadas de seguridad de la aviación para aquellos Estados que lo requieran. La importancia de la seguridad de la aviación ha sido reafirmada con la adopción de la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (UNSCR), llamando a la OACI a asistir a los Estados en el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad de la aviación. El desarrollo de capacidades de la seguridad de la aviación en la OACI, administrado por la Sección de Apoyo a la Implantación y Desarrollo – Seguridad de la Aviación (ISD-SEC) de la OACI, tiene también como información los requerimientos del *Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) de la OACI* adoptado por el 212 Periodo de Sesiones del Consejo de

la OACI en noviembre de 2017. El GAsEP servirá como hoja de ruta para mejorar la seguridad de la aviación, y ayudará para guiar el trabajo futuro de desarrollo de la capacidad emprendido por la OACI, complementando así Resoluciones existentes de la Asamblea y la iniciativa *Ningún país se quede atrás* (NCLB). El GAsEP identifica cinco resultados de prioridad clave donde la OACI, los Estados miembros y partes interesadas deberían enfocar su atención urgente, recursos y esfuerzos para el mejoramiento de la seguridad de la aviación y aumentar su efectividad a escala global.

1.2 La OACI proporciona seguridad de la aviación y asistencia objetiva a través de la ISD-SEC en coordinación con los Especialistas Regionales en Seguridad de la Aviación y Facilitación (RO/ASF) de la OACI. La Organización cumple su misión de abordar deficiencias de seguridad de la aviación mediante medidas integrales de instrucción y asistencia, ambas para mitigar deficiencias significativas identificadas en los Estados a través del Enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de Seguridad de la Aviación (USAP-CMA) de la OACI y desarrollando capacidades para los Estados miembros a fin de mantener la implementación efectiva de contramedidas a través del tiempo.

1.3 Esta nota de estudio resalta las acciones llevadas a cabo para proveer asistencia a Estados miembros e informa a la NACC/DCA sobre los avances relacionados con los procesos para el desarrollo de capacidades y las actividades de la OACI. A continuación se describe el trabajo realizado bajo áreas prioritarias del GAsEP.

2. MEJORAR LA CONCIENCIA DEL RIESGO Y SU RESPUESTA

2.1 En 2017, la revisión y actualización del Taller sobre gestión del riesgo de la OACI fueron completadas con aportes y apoyo de los Estados miembros de la OACI. El Taller sobre gestión del riesgo está ahora alineado con el material de orientación de seguridad de la aviación del *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 – Restringido), décima edición, y la *Declaración del contexto de riesgo de la OACI*, tal como fue redactada y mantenida por el Grupo de trabajo sobre amenazas y riesgo (WGTR). Este esfuerzo incorpora las mejores prácticas internacionales para la gestión del riesgo que los Estados pueden utilizar para sus evaluaciones de riesgos de la seguridad de la aviación y genera un mensaje consistente sobre instrucción, orientación y políticas respecto al riesgo al interior de la OACI.

2.2 El Taller sobre gestión de riesgos de la OACI ha sido traducido a los cinco idiomas oficiales de la OACI y sesiones para instructores certificados están siendo impartidas para expandir la plantilla de instructores de seguridad de la aviación certificados por la OACI que pueden impartir el taller a nivel global. La Oficina Regional NACC de la OACI, en cooperación con el Centro de Instrucción en Seguridad de la Aviación (ASTC) en la Ciudad de México será el anfitrión en octubre de 2018 de la próxima sesión para instructores certificados, así como del nuevo Taller sobre gestión de riesgos de la OACI.

3. DESARROLLO DE UNA CULTURA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y CAPACIDAD HUMANA

3.1 Mediante la publicación del programa anual de instrucción AVSEC y bajo los auspicios de la iniciativa *Ningún país se quede atrás* (NCLB), la OACI proporciona a todos los Estados miembros la oportunidad de recibir instrucción para desarrollar sus capacidades e implementar un sistema nacional sustentable de seguridad de la aviación. Dicha instrucción está primordialmente proporcionada por la red de ASTC. Actualmente la red de ASTC incluye a 33 miembros, y la apertura oficial del nuevo ASTC en

Cairo, Egipto, tuvo lugar en mayo de 2018. Talleres y cursos de instrucción fueron proporcionados a través de los ASTCs y los temas fueron determinados mediante una evaluación de necesidades regionales y con la colaboración de los RO/ASF y su conocimiento de los requerimientos de la seguridad de la aviación en sus regiones. En 2017, se llevaron a cabo un total de 27 cursos y talleres con el patrocinio de la OACI impartidos a través de la Red ASTC, con 373 especialistas en seguridad de la aviación que se beneficiaron con esta instrucción de un total de 83 Estados miembros.

3.2 Además de proporcionar instrucción a Estados miembros, ISD-SEC ha conducido una revisión exhaustiva de los materiales de instrucción y talleres de la seguridad de la aviación. Todos los materiales de desarrollo de capacidad en seguridad de la aviación han sido actualizados para reflejar la Enmienda 15 al Anexo 17 – *Seguridad* y la décima edición del *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 – Restringido). Además de la revisión del Taller sobre gestión de riesgos de la OACI, tres talleres adicionales (Taller sobre gestión de crisis, Taller sobre el Programa de seguridad de los aeropuertos y el Taller sobre el Programa nacional de instrucción sobre seguridad de la aviación civil) han sido sometidos a revisiones y actualizaciones por expertos para garantizar que están enfocados a desarrollar capacidades necesarias de la seguridad de la aviación. Finalmente, ISD-SEC ha hecho uso de la experiencia contenida en la Red ASTC para revisar y actualizar el Curso básico de seguridad de la aviación de la OACI, mismo que está actualmente bajo una revisión técnica de la Secretaría.

4. INCREMENTAR LA COOPERACIÓN Y EL APOYO

4.1 En la implementación de la iniciativa NCLB, ISD-SEC, en colaboración con las Oficinas Regionales, genera Planes de Mejoramiento de la Seguridad de la Aviación (ASIP). Estos son planes de corto a mediano plazo, multi-fases, para el desarrollo de capacidad de los Estados basados en una evaluación de necesidades y con el compromiso de los Estados para mejorar sus capacidades en seguridad de la aviación. Los ASIP son diseñados a la medida según las necesidades específicas de un Estado, y proveen un cronograma de asistencia e instrucción para ser proporcionado con metas que los Estados deben alcanzar para asegurar su implementación efectiva.

4.2 En 2017, 13 Estados permanecían activamente comprometidos en la implementación de un ASIP: cuatro Estados de África Occidental y Central (WACAF); tres Estados de África Oriental y Meridional (ESAF); tres Estados de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC); dos Estados de la Región Asia-Pacífico (APAC), y un Estado Sudamericano (SAM). En 2017, las actividades ASIP se completaron en cinco Estados: tres SAM, uno WACAF y uno en NACC. Seis ASIP se mantuvieron en pausa por todo o parte de un año por motivos que incluyen falta de avance del Estado en llevar a cabo las actividades acordadas bajo el ASIP o por conflictos regionales. Además de la asistencia proporcionada a los Estados bajo el marco del ASIP, ocho Estados recibieron asistencia directa mediante la realización de una evaluación de necesidades o eventos de instrucción a la medida de los Estados. Además, tres Estados dentro de la región SAM van a iniciar ya sea un ASIP en 2018 después de una evaluación de necesidades, o bien han solicitado una misión para evaluación de necesidades para iniciar el proceso del ASIP.

4.3 ISD-SEC y las Oficinas Regionales trabajan con las partes involucradas y entidades para proveer asistencia requerida a la medida específicamente para una región. Esto incluye apoyo continuo para implementación de Programas de Cooperación en Seguridad de la Aviación regionales de la Oficina de Cooperación Técnica (TCB) en Asia-Pacífico (CASP-AP) y el Medio Oriente (CASP-MID), así como para la implementación de Planes exhaustivos de ejecución regional para la seguridad de la aviación y la

facilitación en África y el Medio Oriente (AFI SECFAL y MID SECFAL, respectivamente). Las Oficinas Regionales de la OACI también promovieron la seguridad de la aviación mediante diversas reuniones e iniciativas. Esto incluye proveer apoyo a los Estados en la implementación de Normas y Métodos Recomendados (SARP) del Anexo 17 – *Seguridad* y SARPS relacionadas con la Seguridad de la Aviación el Anexo 9 – *Facilitación*, apoyando el desarrollo de nuevo material de instrucción por las entidades regionales, y liderando esfuerzos para trabajar con otras entidades a fin de proporcionar asistencia en la región y evitar duplicación de esfuerzos para maximizar el uso de los recursos limitados.

4.4 La OACI proporciona expertos técnicos en seguridad de la aviación y materiales para el desarrollo de la capacidad a Estados que así lo requieran para mejorar la seguridad de la aviación global con financiamiento directo de donadores. La OACI también trabaja con organizaciones regionales e internacionales para expandir su alcance y experiencia para proveer asistencia a los Estados. Por ejemplo, la OACI trabajó con la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) para impartir el Curso de la carga y el correo aéreos de la OACI en dos Estados como parte del Programa de Contenedores de Carga de la UNODC, estando programada la siguiente edición en Colombia. Además, la OACI se asoció con Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) para la creación tanto de material de apoyo, como el Curso sobre gestión de la seguridad aeroportuaria OACI-ACI, cuyo desarrollo se encuentra en proceso, y el suministro de evaluaciones operacionales como parte del Programa de Excelencia en Seguridad Aeroportuaria de ACI (APEX en Seguridad de la Aviación). En 2017, la OACI participó en tres de las cinco misiones APEX en Seguridad de la Aviación lideradas por ACI.

4.5 La OACI también ha continuado su asociación con la Universidad Concordia, Canadá, para desarrollar e implementar el Curso sobre gestión profesional de la seguridad de la aviación (PMC). La meta del PMC es proporcionar profesionales de la seguridad de la aviación con mejores prácticas relativas a la implementación de sistemas de seguridad de la aviación para mejorar las operaciones de seguridad de la aviación en los aeropuertos. En 2017, tres cursos PMC se completaron en tres regiones.

5. RETOS

5.1 Un reto clave en proporcionar desarrollo de capacidades en los Estados es la determinación de si la asistencia y la instrucción han mejorado la postura en seguridad de la aviación de un Estado. Entender la efectividad del desarrollo de capacidades es también importante al evaluar la implementación del GAsEP y las acciones llevadas a cabo por la OACI, los Estados miembros y la industria, para mejorar el desempeño de la seguridad de la aviación global. Actualmente, ISD-SEC utiliza evaluaciones realizadas a través de un ASIP, así como los resultados de auditoría disponibles bajo el USAP-CMA para determinar la efectividad. En general, los resultados han indicado que la asistencia está contribuyendo al fortalecimiento que la vigilancia de los sistemas nacionales de seguridad de la aviación requiere. Sin embargo, medir con precisión los resultados de la asistencia requiere la adquisición de datos exhaustivos de los Estados en donde es proporcionado el desarrollo de la capacidad y la recopilación de datos todavía es un reto que continua. ISD-SEC continúa la identificación de socios y procesos para proveer datos precisos para el desarrollar y capturar las métricas de rendimiento para determinar la efectividad de las actividades de desarrollo de capacidades oportunamente, tanto en dentro de la organización como en asociación con otras entidades.

5.2 La UNSCR 2309 (2016) insta a los Estados a encarar las brechas de seguridad identificadas internamente o por la OACI tan pronto como sea posible. Las continuas aportaciones voluntarias de los Estados, incluidos Canadá, Chile, China, Estados Unidos, Japón y República de Corea,

han permitido el suministro de asistencia a los Estados a lo largo de 2017 bajo el marco de trabajo de la Estrategia de desarrollo de capacidades y de Asistencia en seguridad de la Aviación de la OACI. Las aportaciones voluntarias han sido utilizadas para proporcionar asistencia específica, realizar evaluaciones de necesidades, implementación de ASIPs, y para el financiamiento de puestos de personal para asegurar la aplicación efectiva de apoyo en seguridad de la aviación. Estas contribuciones son esenciales para asegurar que los Estados que lo necesiten reciban la asistencia e instrucción requerida. Sin embargo, las misiones de asistencia de la OACI enfrentan un reto de recorte de recursos y ISD-SEC es incapaz de apoyar a todos los Estados que tienen esa necesidad. La habilidad de ISD-SEC para utilizar la Red ASTC a su capacidad máxima para proporcionar desarrollo de capacidades en seguridad de la aviación a los Estados miembros bajo la iniciativa NCLB ha sido impactada por este financiamiento limitado para impartir los talleres y eventos de instrucción financiados por la OACI. Por tal motivo, la Secretaría de la OACI continúa buscando recursos y financiamiento adicionales para las actividades y los programas de asistencia.

6. ACCIONES SUGERIDAS

6.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información de este documento;
- b) seguir apoyando el programa de asistencia en seguridad de la aviación de la OACI;
- c) alentar a los Estados con dificultades en la implementación del Anexo 17 o el Anexo 9 (asuntos relacionados con la seguridad de la aviación) de la OACI a contactar a ISD-SEC y solicitar asistencia; y
- d) alentar a los Estados y organizaciones a apoyar/asociarse con la OACI para realizar lo anterior.