

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política****LA DECLARACIÓN SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y
LA ESTRATEGIA GLOBAL DE LA OACI SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (ICASS)**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En la Resolución A37-17 del 37º período de sesiones de la Asamblea se adoptó la Declaración sobre seguridad de la aviación, en la que se reafirma el compromiso de los Estados miembros de fortalecer la seguridad de la aviación mundial. En la Declaración se pide a los Estados miembros de la OACI que, entre otras cosas, mejoren y refuercen la recopilación y el intercambio de información, la cooperación tecnológica, las normas internacionales y las iniciativas para asistir a los Estados en resolver las deficiencias de seguridad de la aviación. Con el fin de fortalecer la capacidad de la OACI para desempeñar eficazmente su mandato para la seguridad de la aviación (AVSEC), la Asamblea respaldó la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), en la que se destacan siete estrategias primordiales que cubren dos trienios (2011-2016) y se pone énfasis en subsanar las deficiencias de seguridad de la aviación proporcionando asistencia a los Estados. Durante el 37º período de sesiones de la Asamblea, se acordó que, aunque el financiamiento de sus actividades básicas se hará dentro del Presupuesto del Programa regular de la Organización propuesto, las actividades en el marco de la ICASS necesitan fondos adicionales procedentes de contribuciones voluntarias.

En esta nota se describen los logros obtenidos durante el presente trienio 2011-2013, y las dificultades que se enfrentaron, al desempeñar el mandato para la seguridad de la aviación dado por el 37º período de sesiones de la Asamblea, y se propone el nivel de financiamiento que se necesita para seguir realizando las actividades clave de la ICASS en el trienio 2014-2016.

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

- ratificar que la ICASS constituye la estrategia principal para mejorar la seguridad de la aviación y, por lo tanto, la base para planificar el Programa AVSEC para el trienio 2014-2016 y después; y
- instar a los Estados a seguir ofreciendo contribuciones voluntarias, financieras y en especie, para apoyar el programa de trabajo de la OACI para la seguridad de la aviación y la facilitación.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con el Objetivo estratégico B — <i>Seguridad de la aviación</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	La implantación de la ICASS en 2014-2016 ha de financiarse con el Presupuesto del Programa regular y contribuciones voluntarias.
<i>Referencias:</i>	A37-WP/18 y A37-WP/359 <i>Estado OACI del contexto mundial de riesgo</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 8 de octubre de 2010) (Doc 9958) <i>Informe de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación 2012</i> (Doc 9990)

1. LOGROS Y DIFICULTADES CLAVE

1.1 Después de haberse adoptado, durante el 37° período de sesiones de la Asamblea de 2010, la Declaración sobre seguridad de la aviación ha sido un catalizador fuerte e idóneo para la cooperación internacional. Como tal, la Declaración complementa el marco internacional de normas y métodos recomendados (SARPS), políticas, textos de orientación y programas de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación.

1.2 A fin de promover la aplicación efectiva de la Declaración, en 2011 y 2012 se celebraron conferencias sobre seguridad de la aviación en las siete Regiones de la OACI. Para analizar las circunstancias únicas de cada región, la OACI colaboró con los gobiernos anfitriones para facilitar los análisis estratégicos y forjar asociaciones más profundas entre los Estados y otras partes interesadas. El alto grado de cooperación alcanzado por medio de estos eventos regionales quedó reflejado en sus Declaraciones conjuntas y, posteriormente, en los resultados de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS), celebrada del 12 al 14 de septiembre de 2012. Esta última fue un evento mundial en el que participaron 132 Estados miembros de la OACI, organizaciones internacionales, la industria y otras partes interesadas para producir conclusiones y recomendaciones con el objeto de definir la futura política de la OACI en materia de seguridad de la aviación y la futura dirección del programa de seguridad de la aviación.

1.3 En virtud de los resultados de la HLCAS, de la rápida adopción de la Enmienda 13 del Anexo 17 el 13 de noviembre de 2012 –que se juzgó necesaria para hacer frente a los problemas de vulnerabilidad que afectan a la seguridad de la carga aérea y al correo y a las amenazas internas–, del apoyo al Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) y de un mayor número de asociaciones con la OACI para proporcionar asistencia a los Estados que la necesitan, resulta evidente que la Declaración sobre seguridad de la aviación ha servido para optimizar la cooperación internacional como fundamento para mejorar la eficacia y eficiencia de la seguridad de la aviación.

1.4 Sigue siendo prioritario promover, a nivel mundial, medidas eficaces y sostenibles de seguridad de la aviación, de conformidad con los principios de la Declaración. Que esta prioridad se siga atendiendo dependerá de muchos factores, por ejemplo, del avance en fortalecer la capacidad de la Organización para proporcionar y coordinar la asistencia, de la creación de capacidades y de las iniciativas de asociación. También, es de vital importancia garantizar la eficacia operacional de la OACI en lo que respecta a las actividades de auditoría y seguimiento, así como mejorar la elaboración de políticas.

2. PRIORIDADES ESTRATÉGICAS PARA EL TRIENIO 2014-2016

2.1 Las actividades de la OACI durante el trienio 2011-2013 han estado dirigidas a prestar asistencia a los Estados para aplicar medidas correctivas en relación con las constataciones del USAP, así como a resolver problemas significativos de seguridad de la aviación y a abordar la cuestión de la necesidad de acabar urgentemente con los problemas de vulnerabilidad en el marco de la seguridad de la aviación mundial, por ejemplo, en el área de la seguridad de la carga aérea.

2.2 Durante el próximo trienio, la OACI pondrá un énfasis aún mayor en las actividades e iniciativas de creación de capacidades para asistir a los Estados en la gestión de los riesgos que enfrenta la seguridad de la aviación civil. Los recursos del Presupuesto del Programa regular no serán suficientes para responder a todas las exigencias que se asocian a esos esfuerzos, en virtud de la magnitud de las deficiencias con respecto a los SARPS del Anexo 17; la situación de seguridad que evoluciona constantemente; la necesidad de reformar la seguridad de la aviación civil internacional para que sea suficientemente eficaz y más eficiente; y el crecimiento previsto del transporte aéreo.

2.3 Las contribuciones voluntarias serán de importancia fundamental, al igual que en el pasado, si la OACI debe cumplir su mandato de salvaguardar la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita. Aunque se reconocen con agradecimiento las contribuciones que han hecho posible realizar en el trienio 2011-2013 las actividades de la OACI relativas a la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), la OACI debe seguir dependiendo de financiamiento extrapresupuestario y de recursos en especie para obtener en el futuro resultados concretos en el marco de las siete estrategias primordiales de la ICASS. En el Apéndice A figuran un resumen de la implantación de la ICASS durante el trienio 2011-2013 y los resultados previstos de la implantación de la ICASS durante el trienio 2014-2016.

2.4 Las tres prioridades estratégicas para las cuales la OACI busca el máximo apoyo extrapresupuestario en el próximo trienio se derivan del mandato general expresado en la Resolución A37-17 de la Asamblea, de las conclusiones y recomendaciones de la HLCAS y de las declaraciones conjuntas adoptadas en las conferencias regionales sobre seguridad de la aviación de 2011 y 2012. Dichas prioridades son:

- a) mejorar la asistencia y la creación de capacidades para la implantación;
- b) implantar el enfoque de observación continua (CMA) del USAP; y
- c) seguir fortaleciendo el marco de políticas y orientación, teniendo en cuenta, entre otras cosas, los cambios que tengan lugar en el contexto de amenazas y riesgos.

3. RECURSOS

3.1 Situación de las contribuciones al 31 de marzo de 2013

3.1.1 Al desempeñar las funciones de seguridad de la aviación de la OACI, ciertas estrategias primordiales de la ICASS están financiadas con recursos del Presupuesto del Programa regular, en tanto que otras se financian por medio de contribuciones voluntarias. Las actividades correspondientes a las Estrategias primordiales 2, 3, 5 y 6 se han cubierto y se seguirán cubriendo con fondos del Presupuesto del Programa regular, en tanto que las contribuciones voluntarias complementan los fondos que se necesitan para enfrentar amenazas, proporcionar asistencia efectiva y promover a nivel mundial la creación de conciencia sobre la seguridad de la aviación, en el marco de las Estrategias primordiales 1, 4 y 7.

3.1.2 Además de los \$4,05 millones de fondos transferidos del trienio anterior, al 1 de enero de 2011, las contribuciones voluntarias de Arabia Saudita, Chile, Japón, Estados Unidos y Reino Unido ascendían a \$2,73 millones. Complementados con \$390 000 provenientes de otros ingresos, los recursos extrapresupuestarios para el trienio 2011-2013 fueron hasta el 31 de marzo de 2013, en total, \$7,17 millones. El total de gastos del programa para el período que cubre hasta el 31 de marzo de 2013 ascendió a \$2,86 millones.

3.1.3 A continuación se resume el desglose de gastos y en el Apéndice B se proporcionan otros detalles:

- a) **Hacer frente a las amenazas nuevas y existentes – Estrategia primordial 1.** Dar una respuesta temprana y eficaz a nuevas amenazas depende en gran medida de la capacidad de la OACI para actuar en forma oportuna. Luego del incidente de 2010 en el que se descubrieron explosivos escondidos en cartuchos de impresora en envíos de carga aérea, la OACI facilitó y apoyó oportunamente un diálogo internacional a fin

de fortalecer el marco de políticas para la seguridad de la carga aérea y el correo, lo que llevó a la adopción expedita de medidas reforzadas para la carga (Enmienda 13 del Anexo 17). Para reforzar aún más la seguridad de la carga y el correo, la OACI sigue preparando y actualizando textos de orientación sobre políticas y documentación con mejores prácticas. Otro aspecto de importancia en el presente trienio es que se finalizó el primer *Estado OACI del contexto mundial de riesgo*, concebido para ayudar a los Estados a evaluar riesgos y adoptar estrategias y/o medidas de seguridad con un mínimo de consecuencias negativas para la industria y el público viajero. El financiamiento extrapresupuestario para las actividades enmarcadas dentro de la Estrategia primordial 1, durante el presente trienio, es de \$290 000 aproximadamente;

- b) **Promover el cumplimiento global – Estrategia primordial 4.** Durante el trienio 2011-2013, la OACI ha venido aplicando continuamente un enfoque estratégico integral que se centra en resolver en los Estados deficiencias críticas y de largo plazo en materia de seguridad de la aviación, de acuerdo con una lista de prioridades que se basa, principalmente, en los resultados de las auditorías USAP. Durante el trienio 2011-2013, se realizaron misiones concretas, estructuradas y específicas de asistencia en más de 55 Estados. Las contribuciones voluntarias han permitido a la OACI mejorar el apoyo a los Estados miembros y contribuir más a las actividades de creación de capacidades en todas las regiones al, por ejemplo, aumentar de cuatro a siete el número de puestos de Especialista regional (en seguridad de la aviación). Los recursos extrapresupuestarios también han ayudado a la OACI a fortalecer sus asociaciones estratégicas con organizaciones regionales, facilitar la coordinación y el diálogo entre los Estados de diferentes regiones y seguir asistiendo a los Estados en vencer una serie de dificultades. Las actividades vinculadas con las iniciativas de creación de capacidades se han financiado principalmente mediante recursos extrapresupuestarios. Al 31 de marzo de 2013, se han financiado con contribuciones voluntarias \$1,92 millones para actividades de asistencia; y
- c) **Crear conciencia a nivel mundial sobre la seguridad de la aviación – Estrategia primordial 7.** Un aspecto de importancia crítica en la labor de la OACI es crear conciencia sobre la seguridad de la aviación en gobiernos y en la industria. El propósito es crear una cultura de seguridad de la aviación a nivel de los encargados de tomar las decisiones, los expertos técnicos y el personal operacional, con el fin de asegurarse de que las defensas de seguridad de la aviación sigan siendo, en todo momento, apropiadas y proporcionales al riesgo. Por lo tanto, la OACI es consciente de la importancia de centrarse no sólo en la implantación sino, también, en la divulgación efectiva, a nivel mundial y en las regiones. No puede tenerse la capacidad para lograr todo esto si sólo se dispone de recursos del Presupuesto del Programa regular, por lo que el total del financiamiento voluntario que se aplica a estas iniciativas hasta ahora es de \$648 000 aproximadamente.

3.1.4 Además de las contribuciones financieras antes mencionadas, la Organización recibió valiosas contribuciones en especie, incluida la adscripción de largo plazo de expertos, según figura en el Apéndice C, durante el actual trienio. La OACI expresa su agradecimiento por este apoyo de vital importancia y acepta con beneplácito contribuciones adicionales en especie para el período 2014-2016, en especial para las actividades de asistencia y creación de capacidades, y para la implantación del CMA del USAP.

3.2 **Requisitos proyectados para el trienio 2014–2016**

3.2.1 Se prevé que los requisitos de asistencia –por ejemplo, para el desarrollo de planes de medidas correctivas y programas nacionales de seguridad de la aviación civil, la impartición de cursos de instrucción y la coordinación de los esfuerzos de los socios en asistencia, y la implantación de la estrategia del Programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP) – seguirán ocupando los primeros lugares de la lista de prioridades. Por consiguiente, la OACI ha tomado medidas para mejorar su capacidad y sus métodos para responder mejor a esta demanda.

3.2.2 Primero, con base en la Estrategia de asistencia y creación de capacidades de la OACI, la Secretaría fortalecerá la coordinación y asistirá a los Estados que carecen de los medios técnicos para rectificar sus deficiencias de seguridad de la aviación. Segundo, la OACI invertirá aún más en personal, capacidad y expertos en la materia para mejorar la calidad, el alcance, la envergadura y la coherencia de las iniciativas de asistencia de la OACI. Por lo tanto, los puestos extrapresupuestarios existentes en la Sede y las oficinas regionales seguirán garantizando que la Secretaría cuente con una capacidad fortificada para proporcionar apoyo oportuno y responder a las solicitudes de asistencia de conformidad con la Estrategia de asistencia y creación de capacidades.

3.2.3 Todas estas actividades dependerán de la disponibilidad continua de recursos extrapresupuestarios para cubrir los requisitos proyectados para el trienio 2014-2016, como se detalla en el Apéndice B.

— — — — —

APÉNDICE A

IMPLANTACIÓN DE LA ESTRATEGIA GLOBAL DE LA OACI SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Logros durante 2011-2013	Actividades clave para 2014-2016	Resultados esperados
Estrategia primordial 1: Hacer frente a las amenazas nuevas y existentes		
<p>1. La OACI publicó en 2012 su primera edición del <i>Estado OACI del contexto mundial de riesgo</i>, que incluye un análisis exhaustivo de las amenazas para la aviación civil y ofrece a los Estados miembros una metodología sólida para que sigan preparando sus evaluaciones nacionales de riesgos.</p> <p>2. Aceleró la adopción de las normas y métodos recomendados (SARPS) sobre seguridad de la aviación para mitigar el riesgo para la carga aérea y el correo y hacer frente a las amenazas internas.</p>	<p>a. Mejoramiento de la capacidad de la OACI para adoptar /recomendar oportunamente medidas basadas en la información sobre amenazas.</p> <p>b. Promoción de una cultura en la que se tengan en cuenta los riesgos, mediante la capacidad para fijar normas y hacer reglas con base en los riesgos y un mejor conocimiento de causa.</p> <p>c. Evaluación de las nuevas amenazas, como las provenientes de las armas químicas, biológicas y radiológicas, así como de las amenazas cibernéticas.</p> <p>d. Los riesgos de seguridad de la aviación se comunicarán a todos los Estados y partes interesadas con mayor claridad mediante orientación de la OACI.</p>	<p>i. Una respuesta coherente, efectiva y oportuna a todas las amenazas relacionadas con la seguridad de la aviación y otras emergencias de seguridad de la aviación.</p> <p>ii. Adopción e implantación de medidas basadas en los riesgos por un número mayor de Estados.</p> <p>iii. Mejor capacidad de los Estados para establecer, con base en los riesgos, las prioridades para los recursos de seguridad de la aviación.</p>

Logros durante 2011-2013	Actividades clave para 2014-2016	Resultados esperados
Estrategia primordial 2: Promover enfoques de seguridad de la aviación innovadores, eficaces y eficientes		
<p>1. La AVSECPaedia de la OACI se estableció como una plataforma basada en la web que está disponible para uso de todos los Estados miembros a fin de promover el intercambio de información acerca de una amplia gama de asuntos, entre los que cabe destacar, técnicas de inspección y tecnologías de seguridad de la aviación.</p> <p>2. Desde el 37° período de sesiones de la Asamblea, la seguridad de la aviación basada en los riegos ha servido de base para desarrollar nuevos SARPS, a fin de garantizar que se tenga una justificación suficiente y válida para implantar las nuevas medidas de seguridad de la aviación proporcionando, al mismo tiempo, flexibilidad para permitir medios alternativos con el propósito de lograr los objetivos de seguridad de la aviación.</p> <p>3. El Grupo técnico asesor sobre la inspección de próxima generación (TAGNGen) se estableció para asesorar a la OACI en lo que respecta a los enfoques o conceptos innovadores que los Estados miembros pueden juzgar conveniente incorporar en los actuales y futuros puestos de inspección de pasajeros.</p>	<p>a. Fortalecimiento de la colaboración entre los encargados de la reglamentación y la industria para promover avances tecnológicos, así como técnicas innovadoras en materia de seguridad de la aviación, y definir los futuros regímenes de inspección de pasajeros.</p> <p>b. Mayor intercambio de mejores prácticas y nuevas tendencias en sistemas y tecnologías de seguridad de la aviación entre los encargados de definir las políticas.</p> <p>c. Organización de un simposio sobre innovación tecnológica en seguridad de la aviación para promover medidas progresistas y estimular enfoques creativos utilizando sistemas y procesos con recursos tecnológicos y/o humanos.</p>	<p>i. Mejores niveles de eficiencia y eficacia en la implantación de medidas.</p> <p>ii. Mayor número de usuarios y contribuyentes para el sitio web AVSECPaedia de la OACI.</p> <p>iii. Mejor comprensión de las formas de transformar la investigación en formas innovadoras de reforzar la eficacia del equipo de detección.</p>

Logros durante 2011-2013	Actividades clave para 2014-2016	Resultados esperados
Estrategia primordial 3: Promover el intercambio de información sobre seguridad de la aviación entre los Estados miembros		
<p>1. La OACI sigue alentando a los Estados miembros a utilizar los diferentes portales basados en web que mantiene la Organización, por ejemplo, la base de datos sobre actos de interferencia ilícita (AUID) y la red de puntos de contacto de seguridad de la aviación (PoC) a los que se tiene acceso a través del Portal seguro de la OACI.</p> <p>2. Al 1 de marzo de 2013, existen 148 usuarios que utilizan la AUID y 163 puntos de contacto registrados en la red PoC.</p>	<p>a. Mejoramiento de la capacidad de la Organización para reunir, recopilar y difundir en forma segura información sobre incidentes, amenazas, problemas y tendencias en materia de seguridad de la aviación.</p> <p>b. Mejoramiento del mecanismo para que los Estados notifiquen los actos de interferencia ilícita de conformidad con el Anexo 17 y para la difusión de la información pertinente.</p>	<p>i. Mayor acceso de los Estados a la información y un número mayor de usuarios de la AUID y la red PoC.</p> <p>ii. Que los Estados notifiquen más los actos de interferencia ilícita.</p>
Estrategia primordial 4: Promover el cumplimiento global y crear una capacidad de vigilancia de la seguridad de la aviación sostenible en los Estados		
<p>1. Durante el trienio 2011-2013, la OACI ha venido aplicando continuamente un enfoque estratégico integral que se centra en resolver en los Estados deficiencias críticas y prolongadas en materia de seguridad de la aviación, de acuerdo con una lista de prioridades que consta principalmente de Estados cuya implantación efectiva de las normas del Anexo 17 es altamente deficiente y que tienen problemas significativos de seguridad de la aviación.</p> <p>2. Se realizaron misiones concretas, estructuradas y específicas de asistencia. El alcance de la asistencia técnica ofrecida –por ejemplo, a través del desarrollo de planes de medidas correctivas y programas nacionales de seguridad de la aviación civil y la impartición de cursos de instrucción, seminarios y talleres– se ha ido ampliando constantemente desde la celebración del 37° período de sesiones de la Asamblea.</p>	<p>a. La promoción de iniciativas de creación de capacidades seguirá siendo un aspecto esencial del trabajo de la OACI durante el trienio 2014-2016.</p> <p>b. Mayor alcance de la asistencia mutuamente convenida para remediar las deficiencias.</p> <p>c. Mejoramiento de la capacidad de la OACI para asistir a los Estados en sus esfuerzos por cumplir de manera efectiva las</p>	<p>i. Mejoramiento de la capacidad de los Estados para rectificar deficiencias.</p> <p>ii. Mayor número de actividades de asistencia, por ejemplo, consultas, talleres y/o cursos de instrucción a niveles nacional, subregional y regional.</p>

Logros durante 2011-2013	Actividades clave para 2014-2016	Resultados esperados
3. Se aumentó de cuatro a siete el número de puestos de Especialista regional en seguridad de la aviación que ahora dan apoyo a todas las Regiones de la OACI –a fin de seguir contribuyendo a las actividades de creación de capacidades– y están reforzando la seguridad de la aviación.	normas del Anexo 17.	
Estrategia primordial 5: Mejorar la cultura de los factores humanos y la seguridad		
1. Entre 2011 y 2013, la Organización seguirá impartiendo cursos de instrucción y talleres patrocinados por la OACI en el marco de la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC).	a. La OACI seguirá fortaleciendo y mejorando sus iniciativas de instrucción en seguridad de la aviación colaborando con 23 ASTC autorizados, como componente integral y de larga data de la asistencia que ofrece a los Estados.	i. Un mayor número de especialistas en seguridad de la aviación capacitados. ii. Reforzamiento del conocimiento especializado de inspectores e instructores nacionales en seguridad de la aviación. iii. Mejoramiento de los conocimientos y de la conciencia de los funcionarios, profesionales y expertos nacionales del área de seguridad de la aviación.
Estrategia primordial 6: Promover el desarrollo del reconocimiento mutuo de los procesos de seguridad de la aviación		
1. La intención de la OACI es fortalecer la cooperación internacional y regional en seguridad de la aviación en forma práctica y sostenible permitiendo a los Estados miembros y a las partes interesadas colaborar más eficazmente para llegar al reconocimiento mutuo de la equivalencia de medidas de seguridad de la aviación. Por lo tanto, durante la Conferencia de alto nivel sobre	a. Énfasis renovado en lograr un equilibrio adecuado entre la eficacia de las medidas de seguridad de la aviación y la facilitación.	i. Reducción de la duplicación innecesaria de medidas, para el aprovechamiento óptimo de los recursos de

Logros durante 2011-2013	Actividades clave para 2014-2016	Resultados esperados
<p>seguridad de la aviación (2012) se respaldaron tres principios clave como la base para la cooperación internacional: el respeto del espíritu de cooperación definido en los acuerdos bilaterales y/o multilaterales de servicios aéreos; el reconocimiento de medidas equivalentes de seguridad de la aviación; y un enfoque orientado hacia la obtención de resultados de seguridad de la aviación.</p>	<p>b. Promoción de medidas de seguridad de la aviación basadas en los riesgos y centradas en los resultados como base para la definición de políticas.</p>	<p>seguridad de la aviación. ii. Fortalecimiento de la cooperación regional y subregional.</p>
<p>Estrategia primordial 7: Destacar la importancia de la seguridad de la aviación entre los Estados, otras partes interesadas y dentro de la OACI</p>		
<p>1. En 2011 y 2012, la OACI celebró conferencias regionales sobre seguridad de la aviación en Bahrein, Caracas, Dakar, Kuala Lumpur, Moscú y Nueva Delhi para despertar consciencia con respecto a la seguridad de la aviación a niveles nacional y regional. Todas las conferencias destacaron la importancia crítica que tiene la cooperación para poder lograr una mejor seguridad de la aviación, así como la necesidad de detectar las amenazas en forma proactiva. Las conferencias regionales culminaron con la celebración de una Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación en 2012 con la finalidad de fortalecer aún más el marco mundial de seguridad de la aviación a la luz de amenazas reales y en evolución.</p>	<p>a. Mayores oportunidades de cooperación, coordinación y colaboración regionales entre los Estados y organizaciones regionales en asuntos relacionados con la seguridad de la aviación.</p> <p>b. Mayor consciencia del contexto de amenazas que enfrenta la seguridad de la aviación a nivel mundial y promoción del diálogo sobre los desafíos nuevos y emergentes en materia de seguridad de la aviación.</p>	<p>i. Actividades como, por ejemplo, conferencias y simposios regionales, talleres de creación de capacidades y actividades de difusión a escalas nacional y regional.</p> <p>ii. Participación en los eventos organizados por la OACI de un número elevado de autoridades normativas de alto nivel y de miembros de la industria.</p>

APÉNDICE B

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS NO AUDITADOS DEL FONDO ICASS
DEL 1 DE ENERO DE 2011 AL 31 DE MARZO DE 2013

(Incluye gastos proyectados hasta finales de 2016)
(en miles)

Tabla A

	Monto
A. Saldo al inicio al 1 de enero de 2011	4 050
B. Contribuciones de donantes	2 730
C. Otros ingresos	390
D. Total de los fondos antes de efectuar los gastos ¹	7 170
E. Gastos reales ²	2 858
F. Saldo al 31 de marzo de 2013 ³	4 312
G. Gastos proyectados al 31 de diciembre de 2016 ⁴	6 305
H. Déficit proyectado al 31 de diciembre de 2016 ^{5*}	(1 993)

Tabla B

		Real (1 de enero de 2011 al 31 de marzo de 2013)	Proyectado (a finales de 2016)
Desglose de gastos por estrategia primordial de la ICASS	1 - Hacer frente a las amenazas nuevas y existentes	290	225
	2 - Promover la innovación	-	-
	3 - Intercambiar información sobre amenazas	-	-
	4 - Promover el cumplimiento global	1 920	5 290
	5 - Mejorar los factores humanos	-	-
	6 - Promover medidas equivalentes	-	-
	7 - Despertar conciencia con respecto a la seguridad de la aviación	648	790
TOTAL	Gastos reales	2 858	-
	Gastos proyectados	-	6 305

Notas:

¹⁾= A + B + C

²⁾Gastos reales en las estrategias primordiales 1, 4 y 7 de la ICASS (véase la Tabla B)

³⁾= D – E. El saldo incluye fondos destinados a aplicarse a los gastos proyectados que figuran en la Tabla B

⁴⁾Gastos proyectados, que incluyen los puestos no considerados en el presupuesto del Programa regular en la Sede y en las Oficinas regionales en el marco de las estrategias primordiales 1, 4 y 7 de la ICASS, y misiones de asistencia en apoyo de los planes de mejoramiento estatales

⁵⁾Déficit proyectado para fines de 2016, si no se reciben más contribuciones

APÉNDICE C

**PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
PERSONAL ADSCRITO A CORTO PLAZO Y A LARGO PLAZO
2011-2013**

EXPERTOS ADSCRITOS A CORTO PLAZO		
Proporcionados por:		
Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Benín, Brasil, Camerún, Canadá, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cote d'Ivoire, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, España, Estados Unidos, Etiopía, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Ghana, Guatemala, Islandia, Islas Cook, Irlanda, Jamaica, Japón, Jordania, Kenya, Letonia, Líbano, Madagascar, Malasia, Malí, Malta, Marruecos, México, Mongolia, Mozambique, Nepal, Nigeria, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Reino Unido, República de Corea, República Unida de Tanzania, Senegal, Singapur, Sudáfrica, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Ucrania, Uganda, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de), Viet Nam, Yemen, Zambia, Zimbabwe y la Unión Europea.		
EXPERTOS ADSCRITOS A LARGO PLAZO		
Proporcionados por	Grado	Asignación
Canadá	P4	Subdirección AVSEC (Sección ASA)
	P2	Subdirección AVSEC (Sección ISD - Seguridad de la aviación)
China	P2	Subdirección AVSEC (Sección SFP)
Estados Unidos	P4	Subdirección AVSEC (Sección ASA)
	P4	Subdirección AVSEC (Sección ISD - Seguridad de la aviación)
Francia	P4	Subdirección AVSEC (Sección ASA)
Suiza	P4	Subdirección AVSEC (Sección ASA)
Unión Europea	P4	Subdirección AVSEC (Sección SFP)