



NOTA DE ESTUDIO

AVSEC/FAL/RG/5 — NE/03
28/05/15

QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN (AVSEC/FAL/RG/5)

Oficina Regional SAM de la OACI, Lima, Perú, 3 al 5 de junio de 2015

Cuestión 3 del Orden del Día:

Desarrollo mundial y regional

3.1 Resultados de la Asamblea 38 de la OACI relacionados con Seguridad de la aviación y Facilitación

3.1.1 Anexo 17, Grupo de Expertos AVSEC, Manual AVSEC

3.1.3 Programa Universal de Auditoria de la Seguridad de la Aviación y el Enfoque de Monitoreo Continuo (USAP-CMA)

INFORME SOBRE EL PROGRAMA DE APOYO A LA IMPLANTACIÓN Y DESARROLLO - SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (ISD-SEC)

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

En esta nota se proporciona el informe de 2014 sobre el Programa de apoyo a la implantación y desarrollo - Seguridad de la aviación (ISD-SEC) de la OACI, destacando las medidas que se tomaron para apoyar a los Estados en la aplicación del Anexo 17 — Seguridad. También se actualiza la información sobre las medidas tomadas para desarrollar más indicadores de rendimiento a fin de medir la efectividad de las actividades de la OACI en términos de asistencia y creación de capacidad. Las medidas propuestas al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación figuran en el párrafo 6.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad de la aviación y facilitación
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• NE/8 de la Vigésima Sexta Reunión del Grupo de Expertos sobre Seguridad de la Aviación (AVSECP/26)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las actividades de la OACI de asistencia y creación de capacidad para la seguridad de la aviación, que dan apoyo a los Estados miembros para la implementación de programas de seguridad de la aviación (AVSEC) efectivos, se realizan por medio del Programa de apoyo a la implantación y desarrollo — Seguridad de la aviación (ISD-SEC), en el marco de la estrategia de asistencia y creación de capacidades para la seguridad de la aviación de la OACI. La estrategia incluye:

- a) planes estatales de mejoras (SIP) estructurados con una metodología polifásica y herramientas de asistencia adaptadas a las necesidades específicas de cada Estado;

- b) capacitación del personal de seguridad de la aviación mediante los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) de la OACI y talleres impartidos en forma programada en los centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) reconocidos por la OACI o mediante arreglos especiales con un Estado u organización regional;
- c) orientación y asesoramiento regular a los Estados para apoyarlos en la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. La orientación y asesoramiento pueden proporcionarse en misiones expresas o a través de comunicaciones con las autoridades estatales responsables de la seguridad de la aviación; y
- d) apoyo a proyectos realizados en el marco del Programa de cooperación técnica de la OACI, tales como los Programas cooperativos de seguridad de la aviación (CASP).

2. ASISTENCIA

2.1 A fin de optimizar las iniciativas de la OACI en materia de asistencia y creación de capacidad, es esencial coordinar esfuerzos entre la OACI y los Estados, otras organizaciones internacionales y regionales y la industria. Por lo tanto, en 2014 se intensificó la ejecución del Programa ISD-SEC, en coordinación y colaboración con los socios, a fin de asegurar un uso eficiente de los limitados recursos de asistencia.

2.2 De conformidad con la Resolución A38-15 del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se establecieron las prioridades de asistencia sobre la base de principios de gestión de riesgos y el compromiso manifiesto de los Estados de efectuar mejoras. Dependiendo de las necesidades específicas del Estado beneficiario, la OACI colaboró con otros Estados, organizaciones internacionales y regionales y colaboradores de la industria que estaban en condiciones de contribuir con recursos y conocimientos especializados para ampliar el alcance y mejorar la eficacia de las actividades de asistencia ofrecida.

2.3 En 2014 se iniciaron 10 nuevos planes estatales de mejoras (SIP), que ilustran el decidido interés de los Estados miembros en utilizar esta metodología para recibir de la OACI asistencia específica en seguridad de la aviación. A nivel mundial, 15 Estados participaron activamente en la ejecución de un SIP: nueve Estados en la Región África occidental y central (WACAF); dos Estados en la Región África oriental y meridional (ESAF); dos Estados en la Región Sudamérica (SAM); un Estado en la Región Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC); y un Estado en la Región Asia/Pacífico (APAC). Actualmente, están suspendidos ocho SIP por motivos tales como: cambios importantes en la administración del Estado; falta de progreso por parte del Estado en llevar a cabo las actividades convenidas en el SIP; conflicto regional; o crisis sanitarias, como el brote del virus del Ébola.

2.4 En dos Estados se llevaron a cabo misiones de evaluación después de las actividades de asistencia para determinar el impacto de las mismas e identificar necesidades adicionales.

- a) Estado #1: en la evaluación se determinó que si bien se beneficiaría de asistencia adicional, el Estado había progresado en el fortalecimiento de su sistema de seguridad de la aviación desde la implementación del SIP en 2012, y que la asistencia proporcionada, en particular para el desarrollo de programas nacionales y el mejoramiento de las operaciones de seguridad y control de calidad en los aeropuertos, era un catalizador de estas mejoras. La conclusión de la evaluación fue que el Estado debería recibir una auditoría del Programa universal de auditoría de la

seguridad de la aviación – Enfoque de observación continua (USAP-CMA), ya que no se había beneficiado anteriormente de una auditoría USAP; y

- b) Estado #2: la evaluación confirmó que se habían alcanzado los objetivos del SIP: se desarrollaron y aprobaron todos los programas nacionales requeridos, incluido el programa de certificación del personal de inspección; se desarrolló un plan de contingencia y se realizaron ejercicios teóricos de simulación; se observó que los inspectores nacionales que habían recibido instrucción inicial y en el puesto de trabajo a través del SIP participaron activamente en la realización de inspecciones y auditorías en el contexto del programa nacional de control de calidad del Estado.

2.5 Además, se proporcionó instrucción u orientación específica a tres Estados de la Región ESAF, dos Estados de la Región WACAF, tres Estados de la Región Oriente Medio (MID), un Estado de la Región Europa y Atlántico Septentrional (EUR/NAT), un Estado de la Región SAM y una entidad regional de la Región NACC.

2.6 El Programa ISD-SEC, apoyó a varios grupos y foros regionales AVSEC, incluyendo el Grupo AVSEC Europa y Atlántico septentrional (EURNAT); el Seminario conjunto sobre seguridad de la aviación para el Mediterráneo; el Foro regional de coordinación de la seguridad de la aviación (RASCF) Asia/Pacífico; y el Grupo regional sobre seguridad de la aviación y facilitación de la OACI/Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Los asistentes reconocen que el apoyo y la participación de la Secretaría de la OACI en estas reuniones son esenciales para garantizar el logro de resultados tangibles.

2.7 La Secretaría de la OACI inició el trabajo para establecer la Iniciativa de seguridad de la aviación y facilitación en África (AFI SECFAL) a fin de mejorar la coordinación de las actividades de asistencia en ese continente. En el 203º período de sesiones, el Consejo de la OACI aprobó la AFI SECFAL como programa de la OACI.

2.8 La OACI apoyó actividades de la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (CTED) de las Naciones Unidas complementando sus equipos con expertos en seguridad de la aviación para las visitas a los Estados y proporcionando información pertinente para misiones específicas. El propósito de las visitas era que expertos realizaran evaluaciones del cumplimiento de las Resoluciones 1373 (2001) y 1624 (2005) del Consejo de Seguridad en cada Estado miembro y reforzar la capacidad de los Estados miembros de las Naciones Unidas para impedir ataques terroristas dentro de sus fronteras y en las regiones. Estas visitas *in situ* también facilitan la asistencia técnica que requieren los Estados miembros, incluso en el campo de la seguridad de la aviación civil.

3. INSTRUCCIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

3.1 Para atender la necesidad continua de instrucción AVSEC a niveles mundial y regional, la OACI aprobó en 2014 un nuevo centro de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC), la Academia de Aviación del Golfo, en Manama, Bahrein. Actualmente integran la red de ASTC 28 miembros. Se ofrecieron 43 actividades de instrucción a través de toda la red de ASTC, con lo cual se beneficiaron 562 miembros del personal AVSEC de 104 Estados.

3.2 Prosiguió la colaboración con la Organización Mundial de Aduanas (OMA), en particular con respecto a la preparación de un taller conjunto que se tiene previsto impartir en Bangkok, Tailandia, en abril de 2015. El objetivo del taller es educar al personal que participa en las actividades de facilitación y seguridad de la carga aérea.

3.3 La Secretaría inició la preparación de un seminario sobre aspectos jurídicos de la seguridad de la aviación, que se probó en la Región SAM en marzo de 2015. Este seminario se basa en uno anterior bajo el CASP-AP y la Secretaría ha previsto ofrecerlo mundialmente.

3.4 Se llevó a cabo la coordinación con la Oficina de instrucción mundial en aviación (GAT) para asegurar que el material y las actividades de instrucción fueran congruentes con la política de instrucción de la OACI. Esto incluye coordinar la actualización y el desarrollo de material didáctico, así como la certificación de los instructores que utiliza la OACI para realizar las actividades de instrucción en seguridad de la aviación.

4. MEDICIÓN DE LA EFECTIVIDAD DE LAS ACTIVIDADES DE ASISTENCIA Y CREACIÓN DE CAPACIDAD

4.1 La estrategia de asistencia y creación de capacidad para la seguridad de la aviación que se implantó en 2011 fue un cambio importante en el programa de asistencia de la OACI a los Estados miembros, con énfasis en la asistencia para resolver sus deficiencias en la seguridad de la aviación; lograr el cumplimiento de las normas y métodos recomendados en materia de seguridad de la aviación; y establecer programas continuos y efectivos de seguridad y supervisión. La estrategia también incluía la implementación de nuevos mecanismos de rendición de cuentas para lograr y demostrar resultados importantes y sostenibles de las iniciativas de asistencia y creación de capacidad.

4.2 En la segunda sesión del 203º período de sesiones, el Consejo respaldó un conjunto preliminar de indicadores de rendimiento de la asistencia en seguridad de la aviación propuesto por la Secretaría para medir la eficacia de la asistencia y el desarrollo de capacidad. En el **Apéndice** figura una descripción de los indicadores que se presentaron al Consejo.

4.3 El Consejo encargó a la Secretaría que continuara sus esfuerzos, con la colaboración del Grupo de expertos AVSEC, para desarrollar e implementar indicadores de rendimiento apropiados.

5. CONCLUSIÓN

5.1 La OACI continúa trabajando en el desarrollo y ejecución de actividades de asistencia y creación de capacidad para la seguridad de la aviación, en asociación con Estados, organizaciones internacionales y regionales y la industria, y en la formulación de indicadores de rendimiento de la asistencia y la creación de capacidad. Estas actividades están teniendo un efecto positivo en la capacidad de los Estados beneficiarios para cumplir sus compromisos relacionados con la seguridad de la aviación y la Secretaría está trabajando diligentemente para mejorar la coordinación de la asistencia y los recursos disponibles con miras a proporcionar el máximo beneficio a sus Estados miembros.

6. MEDIDAS PROPUESTAS AL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

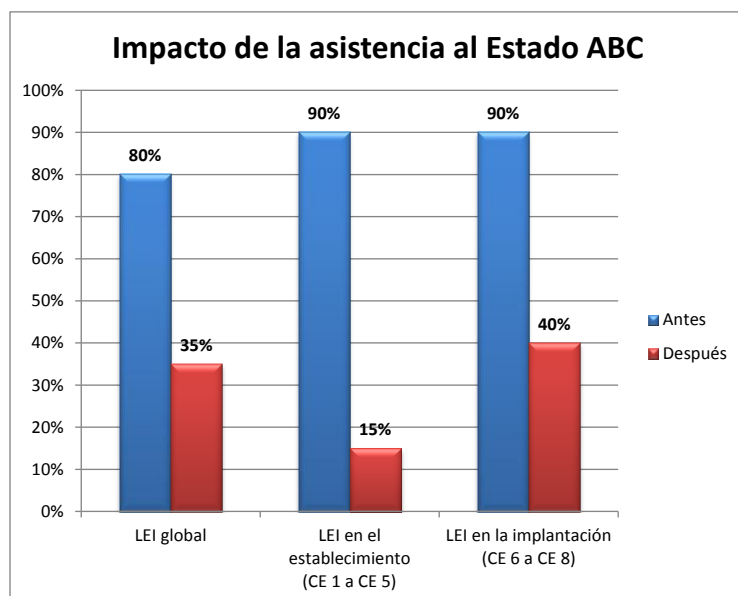
6.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la coordinación y de la asistencia técnica en seguridad de la aviación proporcionada por la OACI; y
- b) tomar nota del **Apéndice** y hacer comentarios a la Secretaría sobre los indicadores de rendimiento para medir la efectividad de la asistencia y de las actividades de creación de capacidad para la seguridad de la aviación.

APÉNDICE

Ejemplo de indicador de rendimiento de la asistencia en materia de seguridad de la aviación para un plan estatal de mejoras (SIP) ya completo:

Estado: ABC			SIP aprobado: 1 de enero de 2013					
Fases totales	Fases completadas	Estado del proyecto	Comentarios					
4	4	Completo	El Estado participó activamente para subsanar las deficiencias de seguridad de la aviación					
Fase	Actividades		Resultado					
1	Seminario NCASP ¹		NCASP actualizado con participación de todas las entidades afectadas					
2	Seminario NCASTP ²		NCASTP actualizado con participación de todas las entidades afectadas					
3a)	Seminario NQCP ³		NQCP actualizado con participación de todas las entidades afectadas					
3b)	Curso para inspectores nacionales		9 participantes aprobaron el curso					
3c)	OJT ⁴ de los inspectores nacionales en un Estado vecino		3 inspectores nacionales completaron una OJT					
4	Gestión de crisis		Se creó el Plan de gestión de crisis					
LEI ⁵ global			LEI en el Establecimiento (CE 1 a CE 5)			LEI en la Implantación (CE 6 a CE 8)		
Antes	Después	Variación	Antes	Después	Variación	Antes	Después	Variación
80%	35%	45%	90%	15%	75%	90%	40%	50%



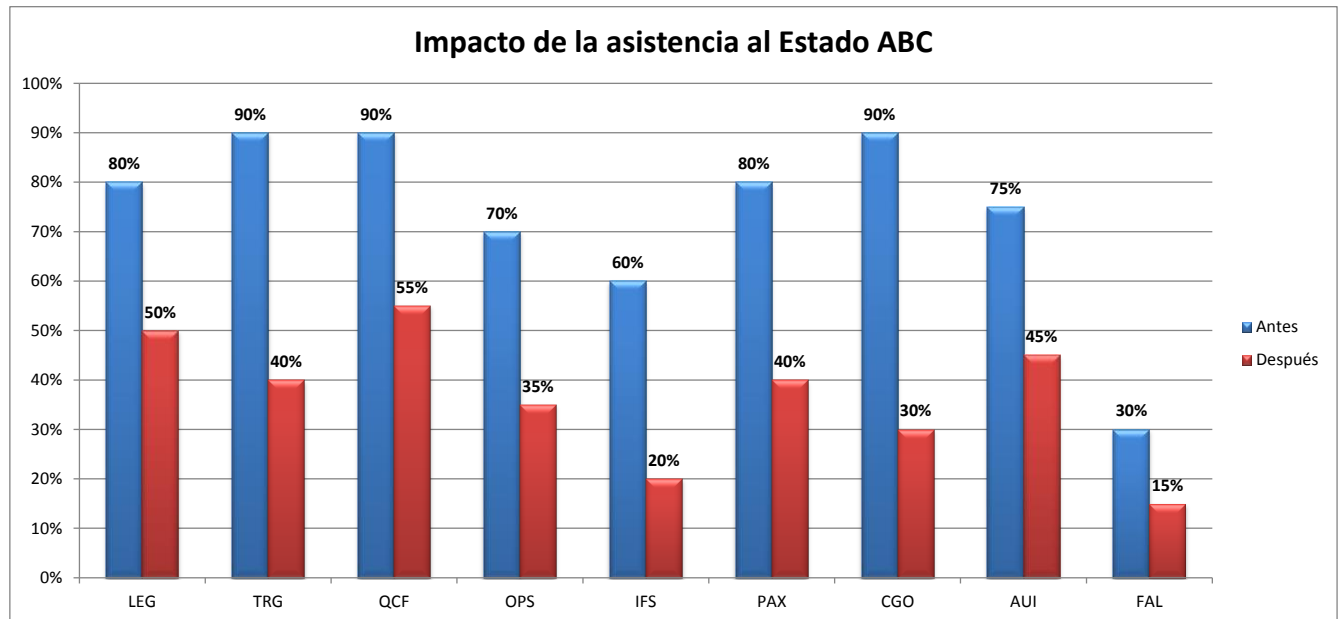
¹ Programa nacional de seguridad de la aviación civil

² Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil

³ Programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil

⁴ Formación en el puesto de trabajo

⁵ Nivel de falta de cumplimiento efectivo de los elementos críticos (CE) de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación



— FIN —