



PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Noviembre de 2017

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Resumen	(iii)
Capítulo 1. Introducción	1-1
Capítulo 2. Objetivo	2-1
Capítulo 3. Resultados prioritarios	3-1
Capítulo 4. Acciones prioritarias.....	4-1
Capítulo 5. Implantación, control y examen.....	5-1
Capítulo 6. Conclusión.....	6-1
Apéndice A. Hoja de ruta del Plan global para la seguridad de la aviación	Ap-A1

RESUMEN

En septiembre de 2016, los delegados ante el 39º período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) acordaron que era necesario acelerar el desarrollo de un Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) como política y marco de programación futuros en materia de seguridad de la aviación. El GASeP, que sustituye a la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), aborda las necesidades de los Estados y la industria en lo que respecta a la orientación de todas las iniciativas de fortalecimiento de la seguridad de la aviación mediante un conjunto de acciones, tareas y metas prioritarias acordadas a nivel internacional.

El GASeP sirve de base para que los Estados, la industria, las partes interesadas y la OACI trabajen conjuntamente con el objetivo común de fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo y lograr cinco resultados prioritarios clave, a saber: a) aumentar la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos; b) desarrollar una cultura de la seguridad y la capacidad humana; c) mejorar los recursos tecnológicos y la innovación; d) perfeccionar la vigilancia y el aseguramiento de la calidad; y e) incrementar la cooperación y el apoyo.

En el Plan se pide la adopción de medidas a nivel mundial, regional y nacional y por parte de la industria y las demás partes interesadas para aumentar el nivel de aplicación del Anexo 17 — *Seguridad*; también se solicitan esfuerzos redoblados para que la OACI incremente su capacidad de apoyo a los Estados en ese sentido.

El Plan contiene una parte esencial, la Hoja de ruta, que describe 94 tareas que acompañan a 32 acciones en el marco de 5 resultados prioritarios clave, que establecen los objetivos hasta la celebración del 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2019. Cada tarea va acompañada de un conjunto de indicadores y plazos. Esta Hoja de ruta es un documento "viviente" y se examinará y adaptará periódicamente según sea necesario, teniendo en cuenta las amenazas nuevas y emergentes para la seguridad de la aviación.

Capítulo 1

INTRODUCCIÓN

1.1 ANTECEDENTES

1.1.1 La industria del transporte aéreo desempeña un papel importante en la economía mundial. El servicio de transporte aéreo seguro mejora la conectividad en los vínculos comerciales, turísticos, políticos y culturales entre los Estados. Se prevé que el tránsito de pasajeros aéreos a nivel internacional se eleve de la cifra actual de unos 3 300 millones a 6 000 millones para 2030 y que la carga aérea transportada aumente de 50 millones a 125 millones de toneladas. Como se prevé que el tránsito aéreo aumente considerablemente en el futuro, es necesario contar con un marco de planificación a nivel internacional, regional y nacional para gestionar el crecimiento de manera segura y eficiente. La aviación promueve el crecimiento económico mundial y es fundamental para el progreso y el desarrollo económicos en muchos Estados. Los incidentes de seguridad de la aviación tienen una repercusión evidente en el público viajero, en especial cuando los incidentes causan lesiones y pérdida de vidas, pero también menoscaban la confianza en los viajes aéreos y perturban los viajes y el comercio. Al garantizar la seguridad del sistema de aviación, los Estados contribuyen a generar la confianza del público en el sistema de aviación y proporcionan una base sólida para el comercio y el turismo a nivel mundial.

1.1.2 El actual entorno de amenazas y riesgos exige que la seguridad de la aviación siga siendo una de las prioridades más altas para los Estados y la comunidad internacional. Esto se puso de relieve en la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas – *Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas: seguridad de la aviación*, adoptada en septiembre de 2016 (CSNU 2309), en la que se insta a la OACI, a los Estados y a las partes interesadas a que cumplan sus obligaciones en virtud de los tratados y sus responsabilidades internacionales en relación con la seguridad de la aviación, y la Resolución A39-18 de la Asamblea de la OACI (*Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*), de conformidad con el derecho internacional.

1.2 FINALIDAD

1.2.1 El GAsEP incorpora los aspectos y temas clave de la Resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (2016) y la Resolución A39-18 de la Asamblea de la OACI, en particular: la necesidad de medidas eficaces y basadas en riesgos que se evalúen periódicamente para asegurar que reflejen el cuadro cambiante de amenazas; asegurar la implementación efectiva de esas medidas sobre el terreno de manera sostenible; asignar recursos y promover una cultura de la seguridad; y establecer una vigilancia nacional eficaz de los sistemas de seguridad de la aviación.

1.2.2 El carácter mundial de la aviación implica que cada Estado depende de la eficacia de los sistemas de seguridad de la aviación de los demás Estados para proporcionar un entorno común de la aviación que sea seguro. A pesar de las mejoras del sistema de seguridad, los terroristas siguen considerando a la aviación civil un objetivo atractivo y siguen aprovechando vulnerabilidades reales o percibidas del sistema de la aviación civil internacional con objeto de causar pérdidas considerables de vidas humanas, daños económicos y perturbaciones de la conectividad y el comercio entre Estados.

1.2.3 El GAsEP proporciona orientación para establecer prioridades a nivel internacional, regional y nacional; crea un marco en el cual la OACI, los Estados y las partes interesadas pueden trabajar juntos para alcanzar objetivos comunes; respalda la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI para hacer frente a problemas comunes; y guía las iniciativas para reforzar aún más la seguridad de la aviación de manera conjunta.

1.2.4 La planificación basada en metas complementa los convenios y resoluciones internacionales, así como el marco de los Anexos y los textos de orientación, estableciendo prioridades de seguridad de la aviación con resultados tangibles y mensurables.

1.3 CONTEXTO DEL RIESGO

1.3.1 La OACI emplea información de las siguientes fuentes para evaluar los riesgos que afronta la aviación civil internacional: Base de datos de la OACI sobre actos de interferencia ilícita; evaluaciones de riesgos efectuadas por el Grupo de trabajo sobre amenazas y riesgos del AVSECP (véase la Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación de la OACI); y el análisis de los resultados de auditoría del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP). En esas mismas fuentes, también utilizadas para establecer prioridades en el GAsEP, se indica que el transporte aéreo se ve afectado por una serie de riesgos de seguridad de la aviación, como se demuestra a continuación:

- a) se registraron 69 actos de interferencia ilícita entre 2011 y 2016. De los 69 incidentes, en 21 se produjeron muertes (un total de 884). Los ataques a instalaciones representaron la cifra más alta, con 24 incidentes (32 %), seguidos del apoderamiento ilícito, con 18 incidentes (26 %), sabotajes, con 15 incidentes (22 %) y otros actos, con 12 incidentes (17 %);
- b) como arma preferida en los intentos de atacar a la aviación civil y la infraestructura aeroportuaria, los artefactos explosivos improvisados (IED) y los artefactos explosivos improvisados ocultos en la persona siguen representando una amenaza considerable. Los regímenes de inspección son fundamentales para detectar elementos de amenaza en el sistema de seguridad de la aviación e impedir su introducción, pero pueden verse menoscabados por una implementación ineficaz en la práctica;
- c) los ataques a la parte pública de los aeropuertos pusieron de manifiesto una amenaza creciente a los lugares en que el público y los pasajeros circulan con restricciones mínimas y se congregan en horarios predecibles. La OACI considera que las amenazas a la parte pública son creíbles y reales; y
- d) los datos del USAP confirman que se necesitan con urgencia mejoras esenciales en la aplicación del Anexo 17 para resolver las siguientes deficiencias: medidas inadecuadas de control de acceso a las zonas de seguridad restringidas (SRA); deficiencias en la implantación de sistemas de identificación del personal aeroportuario y de acceso de vehículos; falta de recursos humanos y técnicos en los aeropuertos para la seguridad de la aviación; controles ineficaces de inspección y seguridad de las personas que no son pasajeros y tienen acceso a las SRA.

1.3.2 Los problemas mencionados determinan la necesidad de una mayor conciencia de la seguridad de la aviación, la incorporación de recursos más apropiados, una mayor voluntad política, una mejor cultura de la seguridad y mayores controles y supervisión de la calidad, entre otros.

1.3.3 Como los terroristas encuentran maneras innovadoras de atacar el sistema, los Estados deben seguir haciendo frente a los riesgos mencionados y ocuparse también de cuestiones complejas como la ciberseguridad, los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y los riesgos que surgen de las zonas de conflicto.

1.4 BENEFICIOS DEL GASEP

1.4.1 Sin duda, al fortalecer la seguridad de la aviación a nivel mundial se obtendrán beneficios financieros y económicos. El costo económico y financiero que representan los ataques terroristas y los quebrantamientos de la seguridad para los Estados, los aeropuertos, las líneas aéreas y las partes interesadas puede ser considerable y la pérdida de vidas humanas es inconmensurable. Desde el punto de vista material, algunos ataques recientes han causado pérdidas que ascienden a 4 470 millones de dólares como resultado de cerca de dos semanas de suspensión de las operaciones aeroportuarias y aéreas, la reparación de la infraestructura y otras pérdidas causadas por ataques terroristas.¹ Los atentados del 11 de septiembre de 2001, en que terroristas secuestraron cuatro aeronaves civiles para cometer los ataques, causaron un total de pérdidas estimado en unos 2 billones de dólares.² Es posible que se produzcan otras repercusiones por deficiencia de las normas y medidas de seguridad de la aviación, como la pérdida de la confianza del público y los inversores y los efectos sobre el turismo, el comercio y la conectividad.

1.4.2 Por lo tanto, el GASEP pretende fomentar entre la OACI, los Estados, la industria y las partes interesadas un mayor compromiso para fortalecer la seguridad de la aviación mundial. Si todas las partes interesadas cumplen las responsabilidades descritas en la Hoja de ruta, el mantenimiento del nivel de seguridad operacional y protección de las operaciones de la aviación civil evitará que las partes interesadas sufran pérdidas humanas, económicas, financieras y de otro tipo. El fortalecimiento del sistema de aviación mundial brindará un entorno propicio para el crecimiento y el desarrollo económico a nivel mundial que beneficiará a todos los Estados.

1. Fuente: Damien Sharkov, *Newsweek*, 23 de marzo de 2016.

2. Fuente: www.iags.org/costof911.html.

Capítulo 2

OBJETIVO

2.1 OBJETIVO DEL GAsEP

2.1.1 El objetivo de establecer el GAsEP es ayudar a la OACI, los Estados y las partes interesadas a **aumentar la eficacia de la seguridad de la aviación mundial**. Por lo tanto, el GAsEP procura unir a la comunidad de la seguridad de la aviación internacional e inspirar medidas en ese sentido, teniendo en cuenta que las amenazas y riesgos que enfrenta la comunidad de aviación civil siguen evolucionando. También tiene el objetivo común de mejorar la seguridad de la aviación en todo el mundo y contribuir a que los Estados se unan para cumplir los compromisos establecidos en la Resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (2016) y las resoluciones pertinentes de la Asamblea de la OACI.

2.1.2 Los **principios generales** que respaldan el objetivo del GAsEP son:

- ***Ningún país se queda atrás.*** Asegurar que se apliquen con urgencia los SARPS sobre seguridad de la aviación a escala mundial para que todos los Estados tengan acceso a los considerables beneficios socioeconómicos de un transporte aéreo seguro y fiable.
- ***Implementación efectiva y cumplimiento.*** Medidas apropiadas que se aplican de forma de obtener resultados uniformes, junto con un sistema sólido de control de calidad y vigilancia de la seguridad de la aviación.
- ***Sostenibilidad.*** Utilizar medidas acordes y realistas a largo plazo, debidamente coordinadas con entidades de otros sectores (*por* ejemplo, seguridad operacional de la aviación, navegación aérea, facilitación).
- ***Cooperación e intercambio de información.*** Fortalecer la cooperación y el intercambio de información entre los Estados y *las* partes interesadas. Garantizar que los principios de cooperación definidos en los acuerdos bilaterales y/o multilaterales de servicios aéreos, el reconocimiento de las medidas de seguridad equivalentes y la atención a los resultados de seguridad de la aviación sigan siendo la base de la cooperación internacional.
- ***Desarrollo de una cultura de la seguridad y de la capacidad humana.*** Establecer una cultura sólida de la seguridad y desarrollar el capital humano, las habilidades y las competencias.
- ***Innovación.*** Alentar a los Estados y a las partes interesadas a que conciban, establezcan e intercambien formas innovadoras de aplicar políticas y medidas de seguridad de la aviación.
- ***Identificar, comprender y gestionar los riesgos.*** Mejorar la comprensión de los riesgos de seguridad de la aviación y tomar medidas apropiadas y eficaces.

2.2 APLICACIÓN

2.2.1 El avance continuo en la implementación efectiva del Anexo 17 por parte de los Estados es fundamental para garantizar la seguridad y la regularidad del transporte aéreo. El GAsEP se aplica a la OACI, sus Estados miembros y las partes interesadas para orientar la implementación efectiva y las iniciativas de cumplimiento, promover la responsabilización por estas funciones de seguridad de la aviación y mejorar la eficacia de la seguridad de la aviación mundial.

2.2.2 En el apéndice A figura una Hoja de ruta que contiene numerosas tareas cuya ejecución queda a cargo de los Estados, cuyos recursos se reconoce que son limitados. Al ejecutar estas tareas, los Estados deben considerar cuáles son sus esferas de mayor riesgo y asignar prioridades a las tareas enumeradas en el Apéndice A en consecuencia. La información para ayudar con esta asignación de prioridades figura en la Declaración del contexto mundial de riesgo de la OACI, los resultados de auditoría del USAP y la información que proporcionan otros Estados que efectúan evaluaciones del último puerto de salida.

Capítulo 3

RESULTADOS PRIORITARIOS

3.1 CINCO PRIORIDADES CLAVE

Con el fin de avanzar rápidamente en su objetivo central de mejorar la eficacia de la seguridad de la aviación mundial y la aplicación práctica y sostenible de las medidas preventivas de seguridad de la aviación, en el GASeP se identifican cinco **resultados prioritarios clave** en los que la OACI, los Estados y las partes interesadas deben centrar con urgencia su atención, sus recursos y esfuerzos. Estas prioridades se derivan de los principales problemas que pueden enfrentar los Estados miembros en la consecución de este objetivo y son las siguientes:

- a) **Aumentar la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos.** Comprender el riesgo es esencial para que las políticas y medidas sean efectivas, acordes y sostenibles. La realización de evaluaciones de los riesgos ayudará a identificar deficiencias y vulnerabilidades, que luego se podrán abordar con urgencia de la manera más práctica posible y con un uso óptimo de los recursos.
- b) **Desarrollar una cultura de la seguridad y la capacidad humana.** La promoción de una cultura eficaz de la seguridad es **fundamental** para lograr buenos resultados en materia de seguridad de la aviación. Se debe desarrollar una fuerte cultura de la seguridad desde los niveles más altos de la dirección y dentro de cada organización. Para que la seguridad de la aviación sea eficaz, es requisito previo esencial contar con personal bien instruido, motivado y profesional.
- c) **Perfeccionar los recursos tecnológicos y fomentar la innovación.** Promover y aplicar mejores soluciones tecnológicas y técnicas innovadoras puede proporcionar las herramientas para acrecentar la eficacia de la seguridad de la aviación y al mismo tiempo garantizar la eficiencia operacional.
- d) **Mejorar la vigilancia y el aseguramiento de la calidad.** Contar con procesos eficaces de vigilancia y control de la calidad a **nivel** mundial, nacional y local resulta fundamental para garantizar el mantenimiento y la eficacia de la seguridad de la aviación.
- e) **Incrementar la cooperación y el apoyo.** El aumento de la colaboración entre los Estados y dentro de ellos permitirá alcanzar los objetivos clave de seguridad de la aviación con mayor rapidez y eficiencia.

Capítulo 4

ACCIONES PRIORITARIAS

4.1 ACCIONES PRIORITARIAS

Con el fin de lograr los cinco resultados prioritarios, de conformidad con los principios generales, las siguientes acciones prioritarias deberían constituir la base del GAsEP. Algunos resultados requieren medidas a nivel mundial (que pueden incluir medidas por parte de la OACI a través de su Secretaría y/o grupos de expertos¹), mientras que otros requieren medidas de los Estados y la industria a nivel nacional y local.

1. AUMENTAR LA CONCIENCIA DE LOS RIESGOS Y LA RESPUESTA ANTE ELLOS
1.1 Examinar periódicamente el cuadro mundial de amenaza y aumentar la divulgación del asesoramiento sobre amenazas y riesgos.
1.2 Mejorar la instrucción sobre evaluación de riesgos.
1.3 Examinar las disposiciones y textos de orientación pertinentes del Anexo 17 de la OACI para las esferas de mayor riesgo.
1.4 Establecer y mantener actualizado en cada Estado un marco para la realización de evaluaciones de riesgos nacionales y locales.
1.5 Disponer mecanismos internos eficaces para comunicar información/evaluaciones a quienes las necesiten.
1.6 Examinar los dispositivos de inspección actuales a la luz de la evaluación de riesgos nacional.
1.7 Examinar las medidas de seguridad relativas al personal teniendo en cuenta el asesoramiento sobre riesgos y la orientación respecto de la amenaza interna.
1.8 Garantizar que exista una perspectiva integral de la aviación y evaluaciones adecuadas de las repercusiones.

1. Incluye al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación y sus grupos de trabajo, a saber: Grupo de trabajo sobre amenazas y riesgos (WGTR), Grupo de trabajo sobre textos de orientación (WGGM), Grupo de trabajo sobre seguridad de la carga aérea (WGACS), Grupo de trabajo sobre instrucción (WGT), Grupo de trabajo sobre innovación en seguridad de la aviación (WGIAS), Grupo de trabajo sobre el Anexo 17 (WGA17), Grupo de estudio de la Secretaría (SSG) sobre la evolución del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación.

2. DESARROLLAR UNA CULTURA DE LA SEGURIDAD Y LA CAPACIDAD HUMANA

- 2.1 Crear y promover una cultura de la seguridad.
- 2.2 Desarrollar y examinar programas nacionales de instrucción, teniendo en cuenta los riesgos.
- 2.3 Profesionalizar al personal y asegurar un rendimiento constante.
- 2.4 Elaborar requisitos básicos/calificaciones mínimas para el personal a cargo de la seguridad de la aviación.
- 2.5 Revisar el material didáctico y los textos de orientación de la OACI, centrándose en las habilidades y necesidades fundamentales en materia de seguridad de la aviación.
- 2.6 Examinar y mejorar las actividades de instrucción de la OACI relacionadas con la seguridad de la aviación.

3. PERFECCIONAR LOS RECURSOS TECNOLÓGICOS Y FOMENTAR LA INNOVACIÓN

- 3.1 Mejorar el asesoramiento técnico a los Estados.
- 3.2 Promover técnicas y tecnologías innovadoras por parte de los Estados y la industria.
- 3.3 Promover la coherencia en las especificaciones técnicas de los equipos de seguridad de la aviación.
- 3.4 Considerar las especificaciones técnicas mínimas para los equipos de seguridad de la aviación.
- 3.5 Intensificar el uso de la tecnología apropiada para la inspección y la facilitación.
- 3.6 Desarrollar y mejorar la eficiencia de los procesos de certificación y el uso operacional del equipo de seguridad de la aviación, incluidos los factores humanos.
- 3.7 Considerar y evaluar el uso de datos de los pasajeros para contribuir y asistir en las tareas de seguridad de la aviación.

4. MEJORAR LA VIGILANCIA Y EL ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD

- 4.1 Elaborar metas regionales del USAP-CMA respecto de los niveles de implementación efectiva de las medidas de seguridad de la aviación.
- 4.2 Coordinar las iniciativas entre los Estados, las partes interesadas y la OACI en materia de auditorías y examen por homólogos.
- 4.3 Elaborar e implantar planes de rectificación a nivel nacional y local para corregir las carencias y vulnerabilidades identificadas.
- 4.4 Mejorar el USAP-CMA para proporcionar información fiable sobre la implementación efectiva de las medidas de seguridad de la aviación.
- 4.5 Mejorar la instrucción y la orientación sobre el aseguramiento de la calidad.

5. INCREMENTAR LA COOPERACIÓN Y EL APOYO

- 5.1 Aportar recursos a la OACI, los Estados y las partes interesadas para auditorías/exámenes por homólogos.
 - 5.2 Proporcionar más asistencia (cuando sea posible) para el desarrollo de la capacidad.
 - 5.3 Los Estados beneficiarios se comprometen a mejorar la implementación efectiva.
 - 5.4 Garantizar que todas las entidades nacionales competentes participen activamente en la aplicación de las medidas.
 - 5.5 Identificar y utilizar nuevas fuentes de financiación (por ejemplo, Naciones Unidas, Banco Mundial, Estados, industria, etc.) además de las existentes.
 - 5.6 Mejorar la capacidad de asistencia de la OACI y su eficacia.
-

Capítulo 5

IMPLANTACIÓN, CONTROL Y EXAMEN

5.1 IMPLANTACIÓN

El GAsEP se aplica a todos los Estados miembros de la OACI, a la industria y a las partes interesadas. Se alienta a cada entidad a que adopte las prioridades y metas recomendadas que figuran en el GAsEP sobre la base de la Hoja de ruta, que señala cuáles son los resultados prioritarios, las acciones prioritarias con sus correspondientes tareas, y los indicadores y fechas de cumplimiento para ayudar a la OACI, los Estados y los interesados a centrar los esfuerzos y trabajar en pos de aplicar medidas y acciones efectivas para alcanzar el objetivo de mejorar la seguridad de la aviación mundial.

5.2 CONTROL Y EXAMEN

Se utilizan diferentes fuentes de datos para medir y controlar el desempeño de los Estados. Los datos se analizan mediante auditorías y misiones de validación del USAP e informes de las Oficinas regionales, incluyendo informes de los grupos AVSEC regionales existentes a la Sede de la OACI. La Secretaría de la OACI examinará el GAsEP cuando sea pertinente, en coordinación con el AVSECP, en lo que respecta a los avances de la OACI y los Estados miembros en la consecución de las metas. La OACI también actualizará el estado de las metas y los plazos previstos, como se indica en el GAsEP. Esas actualizaciones incluirán la identificación de ámbitos en que los Estados puedan necesitar asistencia para alcanzar las metas mediante instrucción en seguridad de la aviación, creación de capacidad y otras iniciativas pertinentes, y la actualización de la Hoja de ruta como corresponda, introduciendo cambios o ajustes en las acciones de ejecución cuando resulte práctico y agregando otras acciones en respuesta a las amenazas nuevas y emergentes conforme sea necesario.

5.3 TRABAJO CONJUNTO

Todas las partes interesadas de la aviación deben participar en las iniciativas de mejora continua de la seguridad de la aviación. El GAsEP sirve de marco de referencia común para todas las partes interesadas y en él se identifican las funciones que desempeñan la OACI, los Estados y la industria. Además de la elaboración de los SARPS, la OACI apoya la implantación del GAsEP proporcionando recursos, herramientas de implantación y asistencia mediante distintos programas e iniciativas, como la campaña *Ningún país se queda atrás*.

5.4 FUNCIÓN DE LA OACI, LOS ESTADOS Y LAS PARTES INTERESADAS

5.4.1 La OACI desempeñará una función importante de liderazgo y control a nivel mundial para la aplicación y coordinación del GAsEP. Esto incluye:

- a) actualizar el GAsEP según proceda;

- b) elaborar y mantener los SARPS, complementados con manuales y otros textos de orientación;
- c) controlar y examinar las amenazas y riesgos de la seguridad de la aviación;
- d) auditar la implementación efectiva de la seguridad de la aviación a través del USAP; y
- e) implantar una asistencia específica para subsanar deficiencias del sistema de seguridad de la aviación.

5.4.2 Los Estados y la industria también deben desempeñar funciones importantes respecto de la implantación y la eficacia del GASEP, reconociendo la función de coordinación que tienen los Estados respecto de las tareas que se atribuyen a la industria. Es importante que los Estados y otras partes interesadas manifiesten una mejora interanual en la aplicación de las normas operacionales. Las mejoras totales acumuladas de la seguridad de la aviación a nivel mundial fortalecerán la seguridad de la aviación, la seguridad operacional, la facilitación y las operaciones del sistema de aviación civil internacional.

Capítulo 6

CONCLUSION

6.1 CONCLUSIÓN

El GAsEP reunirá a la OACI, los Estados, la industria y otras partes interesadas en una iniciativa integral y coordinada para afrontar los problemas actuales y emergentes de la seguridad de la aviación mundial. La seguridad de la aviación es un pilar fundamental para el crecimiento y la sostenibilidad de la industria de la aviación mundial. Se prevé que el GAsEP sea un documento importante para ayudar a todas las partes interesadas a fortalecer la colaboración internacional en materia de seguridad de la aviación, incluidas las esferas de armonización de los principios, enfoques y medidas de seguridad de la aviación; intercambio de información; innovación y mejor empleo de la tecnología relativa a la seguridad de la aviación, así como la instrucción y el desarrollo de la capacidad en seguridad de la aviación. El GAsEP también impulsará a la OACI, los Estados, la industria y a todas las partes interesadas a cumplir la intención y la orientación de la Resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (2016) y a aumentar el nivel de seguridad de la aviación mundial en beneficio de todos los Estados, así como a contribuir al beneficio más amplio de fortalecer el crecimiento y el desarrollo económico en todo el mundo.

APÉNDICE A

HOJA DE RUTA DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

METAS GLOBALES A LAS QUE SE ASPIRA

- a) Para 2020, el 80% de los Estados superan el 65% de implementación efectiva
- b) Para 2023, el 90% de los Estados superan el 80% de implementación efectiva
- c) Para 2030, el 100% de los Estados superan el 90% de implementación efectiva

Resultado prioritario	1. AUMENTAR LA CONCIENCIA DE LOS RIESGOS Y LA RESPUESTA ANTE ELLOS			
Acciones prioritarias (AP)	1.1 Examinar periódicamente el cuadro mundial de amenaza y aumentar la divulgación del asesoramiento sobre amenazas y riesgos. 1.2 Mejorar la instrucción sobre evaluación de riesgos. 1.3 Examinar las disposiciones y textos de orientación pertinentes del Anexo 17 de la OACI para las esferas de mayor riesgo. 1.4 Establecer y mantener actualizado en cada Estado un marco para la realización de evaluaciones de riesgos nacionales y locales. 1.5 Disponer mecanismos internos eficaces para comunicar información/evaluaciones a quienes las necesiten. 1.6 Examinar los dispositivos de inspección actuales a la luz de la evaluación de riesgos nacional. 1.7 Examinar las medidas de seguridad relativas al personal teniendo en cuenta el asesoramiento sobre riesgos y la orientación respecto de la amenaza interna. 1.8 Garantizar que exista una perspectiva integral de la aviación y evaluaciones adecuadas de las repercusiones.			
Acciones				
Quién	Medidas/tareas específicas		Indicadores	Meta
Mundial	AP 1.1	1.A Identificar y hacer frente a las amenazas de ciberseguridad para la infraestructura, los datos y los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones de la aviación civil a través de la colaboración con enfoques horizontales, transversales y funcionales para lograr una capacidad de ciberresiliencia aceptable y acorde a nivel mundial. Debe incluir la navegación aérea, la comunicación, la vigilancia, las operaciones de aeronaves y la aeronavegabilidad y otras disciplinas pertinentes para garantizar la seguridad de las operaciones de la aviación civil en plena consonancia con el Plan mundial OACI de navegación aérea (GANP) y el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP).	Cumplimiento de las disposiciones pertinentes del Anexo 17. Encuesta/cuestionario de la OACI.	En curso

		1.B Controlar y hacer frente a los riesgos emergentes y en evolución, como la ciberseguridad, los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), y los riesgos que surgen de las zonas de conflicto.	Cumplimiento de las disposiciones pertinentes del Anexo 17. Encuesta/cuestionario de la OACI.	En curso
	AP 1.8	1.C Al considerar los riesgos y medidas de seguridad de la aviación, garantizar que se tenga en cuenta el sector de la aviación de manera adecuada e integral. Cuando proceda, se deberá coordinar de forma temprana y apropiada a nivel mundial y nacional con los expertos en seguridad operacional de la aviación, navegación aérea y facilitación.	Disposiciones coordinadas a nivel de la OACI (por ejemplo, referencias cruzadas sobre temas horizontales como la ciberseguridad) Documentación apropiada de la evaluación de las repercusiones. Canales de coordinación eficaces establecidos e implantados.	En curso
Estados e industria	AP 1.1	1.D Las autoridades de los Estados trabajan con la industria para asignar de la forma más apropiada y efectiva las responsabilidades de aportar medidas para hacer frente a la amenaza de atentados en la parte pública.	Definición de las responsabilidades en el NCASP y en los programas de seguridad de la aviación de los aeropuertos. Asistencia de los responsables a las reuniones de los comités de seguridad de la aviación de los aeropuertos. Elementos de prueba de que se han puesto en práctica las medidas definidas en el programa de seguridad de la aviación del aeropuerto. Elementos de prueba de que existe una comunicación clara y una respuesta apropiada ante las amenazas.	En curso
Estados	AP 1.5	1.E Implantar y examinar mecanismos seguros y sistemáticos para intercambiar información sobre amenazas y riesgos a nivel nacional.	Encuesta/cuestionario de la OACI.	2019
	AP 1.6	1.F Los comités nacionales de seguridad de la aviación y las autoridades competentes en seguridad de la aviación de los Estados examinan periódicamente los métodos de inspección física y de control de acceso sobre la base de evaluaciones nacionales de riesgos para garantizar que esos métodos sean apropiados y eficaces y utilicen tecnologías y técnicas actualizadas.	Encuesta/cuestionario de la OACI. Constataciones del USAP.	En curso
	AP 1.7	1.G Examinar la idoneidad de las medidas actuales para hacer frente a la amenaza interna, incluidas las verificaciones de antecedentes, las medidas físicas, la instrucción y concienciación y los mecanismos de notificación. Incorporarlas en los programas pertinentes de seguridad de la aviación de los Estados.	Encuesta/cuestionario de la OACI.	2019

Industria	AP 1.5	1.H Mejorar y promover plataformas mundiales para el intercambio de información sobre seguridad de la aviación con la industria y dentro de ella.	Creación de foros apropiados; niveles de uso.	2018
	AP 1.1	1.I Formular una estrategia para aumentar el conocimiento de los Estados de la Declaración del contexto mundial de riesgo (RCS) de la OACI, y el acceso a ella, incluyendo a través de las Oficinas regionales y la organización de seminarios periódicos.	Encuesta/cuestionario de la OACI.	2018
OACI		1.J Fomentar el uso de la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI para intercambiar información.	Aumento sustancial del uso de la Red PoC; realización de pruebas anuales de la Red PoC.	2018
		1.K Determinar, en consulta con los Estados, la efectividad y funcionalidad de la PoC en su estado actual para detectar qué funciona bien y si hay aspectos que podrían mejorarse, incluyendo los de seguridad de la información.	Mejoras al sistema de PoC incorporadas.	2019
	AP 1.2	1.L Crear un equipo de expertos voluntarios disponibles para impartir instrucción en gestión de riesgos.	Cantidad de voluntarios; de varias regiones.	Según sea necesario, pero como mínimo un seminario práctico anual
		1.M Organizar un seminario práctico revisado sobre gestión de riesgos en cada región.	Impartir el seminario práctico para instruir a los participantes en la gestión del riesgo en cada región; obtener retroacción sobre cursos y esferas que se deben mejorar	1 seminario práctico anual
		1.N Identificar personal clave para los Estados que necesitan más instrucción en evaluación de riesgos y llevar a cabo actividades de divulgación para promover la conciencia y la comprensión de la evaluación de riesgos entre el personal clave.	El personal AVSEC clave de las autoridades de los Estados, incluida la autoridad competente, y las principales organizaciones de la industria (por ejemplo, líneas aéreas, aeropuertos, etc.) reciben capacitación en evaluación de riesgos.	Cinco actividades por año a nivel mundial
OACI	AP 1.3	1.O Identificar las normas clave para detectar artefactos explosivos improvisados (IED) transportados por pasajeros y por no pasajeros con acceso a las SRA, y examinar la adecuación y niveles de implementación efectiva de esas normas.	Informe del AVSECP/29 al Consejo.	2018
		1.P Considerar la nueva norma del Anexo 17 sobre la inspección para detectar explosivos.	Informe del AVSECP/29 al Consejo.	2018

		1.Q Revisar y actualizar los textos de orientación sobre la inspección para detectar explosivos.	Publicación de textos de orientación actualizados.	2018
	AP 1.4	1.R Identificar a los Estados prioritarios de cada región que necesiten asistencia en la gestión de riesgos y ofrecer apoyo.	Nivel general de implementación efectiva de la Norma 3.1.3 del Anexo 17.	Estados prioritarios identificados a comienzos de 2017
		1.S Elaborar un plan regional para prestar apoyo a los Estados prioritarios.		Nuevos marcos de riesgo en 5 Estados a más tardar a mediados de 2018
		1.T Proveer asesoramiento y asistencia en evaluación de riesgos.		
	AP 1.5	1.U Elaborar textos de orientación acerca de la comunicación de información sobre amenazas y riesgos dentro de los Estados y a la industria.	Publicación de textos de orientación.	2018
	AP 1.7	1.V La OACI publica una comunicación a los Estados sobre la amenaza interna.	Nivel de respuestas a la comunicación a los Estados.	2018
		1.W La OACI difunde entre el personal material de orientación e instrucción sobre el reconocimiento y la notificación de cuestiones que revisten preocupación.	Publicación de textos de orientación.	2018
		1.X Considerar nuevo método recomendado sobre verificación continua.	Cuestionario/encuesta de la OACI.	2019
	AP 1.8	1.Y Sujeto a la consideración del AVSECP, elaborar un <i>Manual de investigación de actos de interferencia ilícita en la aviación civil</i> .	Informe del AVSECP al Consejo	2019
	AP 1.8	1.Z Sujeto a la consideración del AVSECP, elaborar un <i>Manual de sistemas de gestión de la seguridad de la aviación</i> a nivel de los Estados y las organizaciones pertinentes.	Informe del AVSECP al Consejo	2019

Resultado prioritario	2. DESARROLLAR UNA CULTURA DE LA SEGURIDAD Y LA CAPACIDAD HUMANA.			
Acciones prioritarias (AP)	2.1 Crear y promover una cultura de la seguridad. 2.2 Desarrollar y examinar programas nacionales de instrucción, teniendo en cuenta los riesgos. 2.3 Profesionalizar al personal y asegurar un rendimiento constante. 2.4 Elaborar requisitos básicos/calificaciones mínimas para el personal a cargo de la seguridad de la aviación. 2.5 Revisar el material didáctico y los textos de orientación de la OACI, centrándose en las habilidades y necesidades fundamentales en materia de seguridad de la aviación. 2.6 Examinar y mejorar las actividades de instrucción de la OACI relacionadas con la seguridad de la aviación.			
Acciones				
Quién	Medidas/tareas específicas		Indicadores	Meta
Mundial	AP 2.1	2.A Examinar o elaborar material didáctico para impartir instrucción sobre la cultura de la seguridad y sus principios.	- Mayor concienciación y notificación de incidentes - Pruebas en los programas pertinentes de seguridad de la aviación - Las personas designadas como las autoridades competentes y el personal superior de AVSEC de los Estados (por ejemplo, directores generales de Administraciones de Aviación Civil y/o sus adjuntos), las líneas aéreas, los aeropuertos, las agencias interesadas (por ejemplo, funcionario ejecutivo principal/funcionario jefe de operaciones) reciben instrucción en gestión de AVSEC para funcionarios de nivel superior.	2018
		2.B Elaborar programas de concienciación sobre seguridad de la aviación que promuevan efectivamente una cultura positiva de la seguridad.		
		2.C Promover de manera continua campañas de concienciación en seguridad de la aviación.		
		2.D Elaborar y mejorar programas conjuntos de instrucción.	Programas AVSEC nuevos y actualizados elaborados y aplicados.	
		2.E Elaborar y difundir entre las demás partes interesadas planes de comunicación, herramientas de notificación, materiales promocionales e instrucción relativa a modelos.	Materiales elaborados.	
Estados e industria	AP 2.1	2.F Formular estrategias de comunicación para concienciar al público en general sobre la seguridad de la aviación y la importancia de cumplir las medidas de seguridad.	Cuestionario/encuesta de la OACI.	2019
		AP 2.2	2.G Aumentar la supervisión de la dirección y liderar con el ejemplo.	Medido a través del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil (NQCP).
	2.H Intercambiar las mejores prácticas.			
		2.I Incluir en los programas de control de la calidad disposiciones para controlar la implementación efectiva de la cultura de la seguridad.	Medido a través del NQCP.	2019

		2.J Elaborar métodos para medir posibles problemas de seguridad de la aviación en los Estados y las organizaciones.		
	AP 2.3	2.K Implementar una "cultura de justicia" en la que todos los problemas relacionados con la seguridad y los potenciales problemas de seguridad se notifican sin temor de recriminación a las partes implicadas.		
		2.L Garantizar la incorporación de procedimientos sólidos de verificación de todo el personal.		
	AP 2.4	2.M Elaborar e implantar un programa universal de acreditación en seguridad de la aviación (UASAP) para todo el personal que desempeña funciones de seguridad de la aviación.	Programa elaborado e implantado.	
		2.N Garantizar la financiación adecuada para contar con un personal de seguridad de la aviación que sea firme, instruido y motivado.	Medido a través del NQCP.	
OACI	AP 2.1	2.O Definir, revisar y mejorar los textos de orientación sobre cultura de la seguridad, según proceda.	Materiales revisados.	2019
	AP 2.4	2.P Determinar niveles de competencia internacionalmente reconocidos.	Niveles de competencia establecidos.	
		2.Q Identificar el modelo y el plan de capacitación óptimos para las nuevas calificaciones profesionales globales.	Tabla elaborada dentro de los elementos del material didáctico pertinente.	
		2.R Elaborar orientación para el UASAP.	Orientación publicada.	
	AP 2.5	2.S Identificar las habilidades y necesidades básicas en materia de seguridad de la aviación y revisar el material didáctico y los textos de orientación centrándose en ellas.	Matriz de habilidades de instrucción.	
	AP 2.6	2.T Formular y acordar un nuevo documento y modelo de política para la instrucción global.	Documento elaborado.	
		2.U Revisar la función y la efectividad de los centros de instrucción en seguridad de la aviación.	Revisión finalizada.	
		2.V Efectuar un análisis de las necesidades regionales de instrucción en el que participen todos los Estados de la Región.	Encuesta/cuestionario de la OACI.	

		2.W Promover la cooperación regional y subregional en el ámbito de instrucción en AVSEC.		
		2.X Elaborar una plantilla y textos de orientación para los Estados sobre el examen de los programas nacionales de instrucción en aviación civil.	Plantilla elaborada.	

Resultado prioritario	3. MEJORAR LOS RECURSOS TECNOLÓGICOS Y FOMENTAR LA INNOVACIÓN			
Acciones prioritarias (AP)	3.1 Mejorar el asesoramiento técnico a los Estados. 3.2 Promover técnicas y tecnologías innovadoras por parte de los Estados y la industria. 3.3 Promover la coherencia en las especificaciones técnicas de los equipos de seguridad de la aviación. 3.4 Considerar las especificaciones técnicas mínimas para los equipos de seguridad de la aviación. 3.5 Intensificar el uso de la tecnología apropiada para la inspección y la facilitación. 3.6 Desarrollar y mejorar la eficiencia de los procesos de certificación y el uso operacional del equipo de seguridad de la aviación, incluidos los factores humanos. 3.7 Considerar y evaluar el uso de datos de los pasajeros para contribuir y asistir en las tareas de seguridad de la aviación.			
Acciones				
Quién	Medidas/tareas específicas		Indicadores	Meta
Estados	AP 3.2	3.A Elaborar material sobre la realización de ensayos operacionales de técnicas innovadoras.	Cantidad de Estados que efectúan ensayos operacionales e intercambian información al respecto.	En curso
		3.B Fomentar y apoyar ensayos y pruebas de nuevos procesos y equipos.		
		3.C Organizar y apoyar eventos y desafíos para la innovación y fomentar la participación de compañías emprendedoras y principiantes.		
	AP 3.4	3.D Identificar de manera detallada los elementos que constituyen amenazas para cada tipo de equipo de seguridad de la aviación.	Mayor intercambio entre los Estados de información, requisitos y especificaciones de los equipos.	En curso
		3.E Establecer el requisito inicial mínimo de detección para cada tipo de equipo de seguridad de la aviación.		
		3.F Establecer especificaciones operacionales para cada tipo de equipo de seguridad de la aviación.		
		3.G Evaluar las tecnologías disponibles para cada tipo de equipo de seguridad de la aviación.		
		3.H Establecer y mantener especificaciones técnicas para cada tipo de equipo de seguridad de la aviación.		
	Estados e industria	AP 3.5	3.I Los Estados y la industria llevan a cabo actividades de divulgación para promover el uso de tecnología apropiada, con inclusión de consideraciones relativas a los factores humanos.	Encuesta/cuestionario de la OACI.
AP 3.6		3.J Los Estados y la industria examinan permanentemente el proceso de certificación de los equipos de seguridad para evaluar su eficiencia, reactividad y determinar si se proporciona información precisa y actualizada.		

Estados e industria		3.K Los Estados garantizan que las autoridades competentes en seguridad de la aviación coordinen con otras entidades (por ejemplo, aduanas e inmigración) la facilitación del intercambio de datos y la evaluación de riesgos.		
		3.L Los Estados y la industria fomentan la competencia en el mercado de proveedores.		
	AP 3.6	3.M Los Estados y la industria mejoran la gestión de los equipos de seguridad de la aviación en los aeropuertos (incluidas las pruebas de recepción in situ, las pruebas de encaminamiento y el mantenimiento).		
OACI	AP 3.1	3.N Mejorar y actualizar AVSECPaedia.	• Cantidad de Estados que acceden a AVSECPaedia. • Cantidad de Estados que acceden para editar AVSECPaedia. • Cantidad de conexiones por mes. • Cantidad de textos de orientación operacional disponibles en AVSECPaedia. • Disponibilidad de funciones en AVSECPaedia. • Cantidad de Estados y organizaciones que intercambian información sobre ensayos. • Cantidad de Estados que alientan los ensayos.	En curso
		3.O Promover el uso de AVSECPaedia mediante comunicaciones a los Estados, otras comunicaciones e incentivos.		
		3.P Publicar periódicamente textos de orientación operacional sobre el uso de tecnologías y técnicas innovadoras.		
	AP 3.2	3.Q Asegurar el intercambio de información entre los Estados y la industria sobre técnicas y tecnologías innovadoras.		
		3.R Elaborar material sobre la manera de efectuar ensayos operacionales de técnicas y tecnologías innovadoras y su utilidad.		
	AP 3.3	3.S Identificar los Estados que establecen las especificaciones técnicas y/o requisitos de funcionamiento de los equipos de seguridad de la aviación.		
		3.T Facilitar una reunión entre los Estados identificados en la encuesta para intercambiar información clasificada sobre especificaciones técnicas.		
	AP 3.3	3.U Seguir considerando posibles SARPS para incluir en los Anexos y textos de orientación de la OACI que correspondan sobre la forma de equipar los aeropuertos y las aeronaves con sistemas de control por videovigilancia a bordo de la aeronave, fuera de ella, en tierra y en vuelo.	Informe del AVSECP al Consejo	2019

Resultado prioritario	4. Mejorar la vigilancia y el aseguramiento de la calidad			
Acciones prioritarias (AP)	4.1 Elaborar metas regionales del USAP-CMA respecto de los niveles de implementación efectiva de las medidas de seguridad de la aviación. 4.2 Coordinar las iniciativas entre los Estados, las partes interesadas y la OACI en materia de auditorías y examen por homólogos. 4.3 Elaborar e implantar planes de rectificación a nivel nacional y local para corregir las carencias y vulnerabilidades identificadas. 4.4 Mejorar el USAP-CMA para proporcionar información fiable sobre la implementación efectiva de las medidas de seguridad de la aviación. 4.5 Mejorar la instrucción y la orientación sobre el aseguramiento de la calidad.			
Acciones				
Quién	Medidas/tareas específicas		Indicadores	Meta
Mundial	AP 4.1	4.A Cada región elaborará metas del USAP-CMA sobre la implementación efectiva de las medidas de seguridad en el terreno, incluidas las regiones en que el USAP-CMA se aplica a través de otros acuerdos de cooperación establecidos.	Metas y resultados que se examinarán cada trienio durante el período de sesiones de la Asamblea.	2018
	AP 4.2	4.B Elaborar procesos y procedimientos para llevar a cabo el control de la calidad y coordinar las iniciativas entre las partes interesadas dentro de un Estado y con otros Estados en lo que respecta a las actividades de auditoría y examen por homólogos. Esto podría incluir herramientas, modelos e instrucción en control de la calidad.	Elaboración de un mecanismo para el intercambio de información de control de la calidad entre agencias gubernamentales y la industria en lo que respecta a las actividades de examen de auditorías por homólogos.	2018
	AP 4.2 y 4.5	4.C Elaborar mejores prácticas para efectuar el control de la calidad y coordinar las iniciativas entre los Estados y las partes interesadas en las actividades de auditoría y examen por homólogos. Esto podría incluir herramientas, modelos e instrucción en control de la calidad.	Elaboración de un mecanismo para el intercambio de información de control de la calidad entre agencias gubernamentales y la industria en lo que respecta a las actividades de examen de auditorías por homólogos.	2019
Estados	AP 4.3	4.D Los Estados establecen un marco para trabajar con otros Estados y la industria en la rectificación de carencias y la aplicación de medidas de respuesta inmediata.	Mejoras y enmiendas a los sistemas nacionales de vigilancia surgidas de los resultados de las encuestas/cuestionarios de la OACI y de los Estados.	2018
		4.E Analizar los datos nacionales de control de la calidad para identificar problemas de implantación que sean sistémicos y requieran atención a nivel de base.	Desarrollo y ejecución de planes de medidas correctivas.	2018

Industria	AP 4.3	4.F Los asociados de la industria trabajan con los Estados para asistir en la elaboración de planes de acción y determinar los posibles canales de asistencia, instrucción o transferencia de conocimientos.	Consideración por parte de los Estados de los resultados de las Auditorías de Seguridad Operacional de la IATA (IOSA) y el Programa IATA de Auditoría de la Seguridad de los Servicios de Escala de (ISAGO).	2019
	AP 4.3	4.G Actualizar el Manual de vigilancia de la seguridad de la aviación (Doc 10047) de la OACI. Podrían agregarse nuevos procedimientos de vigilancia estatal y medidas preventivas efectivas para prevenir la falta de cumplimiento de los requisitos de seguridad de la aviación obligatorios a partir de la consolidación de mejores prácticas.	Actualización finalizada.	2018-2019
OACI	AP 4.4	4.H Reestructurar la notificación de los resultados del USAP-CMA para proporcionar una comprensión más cabal del nivel de implementación en todas las esferas auditadas.	Nuevo formato para la notificación anual de los resultados del USAP-CMA.	2018
		4.I Estudiar y considerar la manera de divulgar de forma limitada y apropiada los resultados del USAP-CMA.	Examen del nivel de divulgación de los resultados del USAP-CMA presentado ante el Consejo en 2018 y la Asamblea en 2019.	2018
		4.J Examinar y revisar el USAP-CMA.	Examinar los objetivos, la metodología y las preguntas del protocolo del USAP-CMA y analizar los datos del USAP para formular recomendaciones.	2018-2019
			Llevar a cabo y examinar auditorías utilizando el enfoque actualizado del USAP-CMA.	
			Producto final del USAP-CMA entregado/Informe de la OACI.	
		4.K Considerar la manera de emplear con más eficiencia los escasos recursos y personal del USAP-CMA.	Considerar la utilización de especialistas regionales de seguridad de la aviación instruidos y competentes para llevar a cabo las auditorías USAP-CMA sobre el terreno a fin de maximizar los recursos limitados de la Secretaría y lograr un uso más eficaz y eficiente de los recursos.	2018
			Considerar la contratación y empleo de auditores adicionales de la OACI bien capacitados y de tiempo completo para que el sistema y el marco de auditoría sean más minuciosos.	2018
			Dictar seminarios prácticos periódicos de capacitación y armonización para asegurarse de que todos los auditores del USAP alcancen una competencia mínima y estén	2019

			perfectamente familiarizados con los SARPS y los textos de orientación.	
		4.L Analizar los datos nacionales de control de la calidad para identificar problemas de implantación que sean sistémicos y requieran atención a nivel de base.	Controlar y examinar los planes de medidas correctivas y su ejecución por parte de los Estados.	En curso
	AP 4.5	4.M Elaborar, examinar y revisar directrices y textos de orientación para ayudar a los Estados a evaluar periódicamente la eficacia de sus programas nacionales.	Examinar el informe del USAP-CMA con la autoridad competente del Estado tras una auditoría para identificar deficiencias de control de la calidad en ámbitos en que los resultados de la auditoría señalen la necesidad de asistencia. Ayudar a los Estados a elaborar su programa nacional de auditoría según proceda.	2018-2019

Resultado prioritario	5. INCREMENTAR LA COOPERACIÓN Y EL APOYO		
Acciones prioritarias (AP)	5.1 Aportar recursos a la OACI, los Estados y las partes interesadas para auditorías/exámenes por homólogos. 5.2 Proporcionar más asistencia (cuando sea posible) para el desarrollo de la capacidad. 5.3 Los Estados beneficiarios se comprometen a mejorar la implementación efectiva. 5.4 Garantizar que todas las entidades nacionales competentes participen activamente en la aplicación de las medidas. 5.5 Identificar y utilizar nuevas fuentes de financiación (por ejemplo, Naciones Unidas, Banco Mundial, Estados, industria, etc.). 5.6 Mejorar la capacidad de asistencia de la OACI y su eficacia.		
Acciones			
Quién	Medidas/tareas específicas	Indicadores	Meta
Mundial (AP 5.1 a 5.6)	5.A Apoyar y alentar a todas las partes interesadas a que efectúen exámenes por homólogos, transfieran o intercambien conocimientos sobre procesos, procedimientos y tecnologías de seguridad de la aviación.	Necesidades, prioridades y fuentes de financiación identificadas.	2018
	5.B Proporcionar fondos para las actividades de asistencia que realizan los Estados/la industria.	Diseñar exámenes por homólogos, seminarios prácticos e instrucción.	2018
		Aumentar la velocidad de implantación del proceso de asistencia y examen por homólogos y las acciones de seguimiento.	
		Fondos movilizados y destinados a la asistencia entre homólogos.	
Estados (AP 5.1 a 5.6)	5.C Dar a conocer la Resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (2016) y los objetivos/Hoja de ruta del GAsEP a las entidades locales que participan en la AVSEC.	Encuesta/cuestionario de la OACI.	En curso
	5.D Los Estados que cuentan con recursos para prestar asistencia se comprometen a: - participar en el largo plazo; - determinar su propio nivel de especialización, conocimientos transferibles; y - canalizar la asistencia sobre la base del perfil de riesgo.	Marco modelo/plantilla de rendición de cuentas de las funciones y responsabilidades de los donantes beneficiarios de los programas de asistencia.	2018
	5.E Los Estados que reciben/solicitan asistencia se comprometen a: - que todas las entidades nacionales competentes participen en la instrucción, el intercambio de información, la transferencia de conocimientos;		

	- someterse a una identificación basada en el riesgo de las causas fundamentales de las deficiencias; - tener la voluntad política a largo plazo para mejorar; y - usar la asistencia para mejorar la implementación efectiva.		
Industria (AP 5.1 y 5.2)	5.F Mejorar la capacidad de efectuar transferencia de conocimientos, examen y auditorías entre homólogos.	Las asociaciones de la industria elaboran evaluaciones entre homólogos, seminarios, seminarios prácticos y eventos de instrucción.	2018
OACI (AP 5.2, 5.4, 5.5 y 5.6)	5.G Velar por que la estrategia de la OACI para promover y facilitar asistencia específica incluya la creación de un mecanismo de información y coordinación (por ejemplo, un centro de intercambio de información) para promover una creación de capacidad más eficaz y eficiente y que incluya elementos como: - Base de datos de todas las actividades de creación de capacidad (Estados, OACI, otras organizaciones, industria, etc.); - destinatarios, cronogramas, ubicación, asunto; - servicio de asistencia para conectar las solicitudes de los Estados; - plataforma en línea para promover/intercambiar mejores prácticas; y - trazado de mapas de las capacidades de los donantes potenciales.	Trazar mapas de las capacidades de los donantes.	2018/2019
		Elaborar manual de evaluación de las necesidades. Marco y herramientas específicas basados en el riesgo para el establecimiento de prioridades. Medidas clave de rendimiento.	
	5.H Implantar herramientas de evaluación basada en el riesgo para orientar la asistencia teniendo en cuenta: - los métodos de evaluación de las necesidades para identificar las causas fundamentales de las deficiencias de los Estados; - el establecimiento de prioridades para las necesidades en los Estados, entre Estados y regiones en base al riesgo; - la orientación para la asistencia en función del riesgo sobre la base de la RCS de la OACI y a las evaluaciones de riesgos nacionales; - las Oficinas regionales de la OACI evalúan a los Estados.	Elaboración de un "Manual de evaluación de necesidades".	2018

	5.I Elaborar una nueva estrategia de la OACI para promover y facilitar el desarrollo específico de capacidades según las condiciones, compromisos y herramientas de evaluación apropiados.	Nueva estrategia aprobada por la OACI.	2019
	5.J Investigar oportunidades de más adscripciones a corto plazo de especialistas en la OACI para suplir la falta de conocimientos en disciplinas específicas.	Informe sobre una estrategia para la posible adscripción a corto plazo de especialistas.	2018
