



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 12: Informe sobre el progreso en la implantación del Programa de la estrategia unificada (USP), de la OACI**

**INFORME SOBRE EL PROGRESO EN LA IMPLANTACIÓN  
DEL PROGRAMA DE LA ESTRATEGIA UNIFICADA (USP), DE LA OACI**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

En cumplimiento de la Resolución A35-7 de la Asamblea — *Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional*, en esta nota se presenta un informe sobre el progreso en la implantación del Programa de la estrategia unificada (USP), de la OACI, en el que se abordan las decisiones adoptadas desde el 35º período de sesiones de la Asamblea. El informe se centra en las actividades realizadas en el marco del USP con respecto a la asistencia a los Estados y los sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, la compartición e intercambio de información de seguridad operacional, la transparencia, asociaciones y alianzas, y las medidas adoptadas con respecto a los Estados que podrían ser objeto de la comunicación especificada en el Artículo 54 j) del Convenio de Chicago por tener deficiencias considerables en el cumplimiento de los SARPS relativos a la seguridad operacional. Se propone una nueva resolución de la Asamblea para sustituir la Resolución A35-7 atendiendo a la decisión del Consejo de establecer un sistema para el suministro de datos sobre las aeronaves matriculadas en los Estados, de conformidad con el Artículo 21 del Convenio. Además, dado que esta nota se refiere también a las medidas adoptadas por el Secretario General para unir el USP con el Programa de asistencia y desarrollo coordinados (CAD) y constituir un solo programa, el Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD), se propone una nueva resolución sobre la implantación de la parte del Programa ISD que está relacionada con la seguridad operacional.

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

- a) instar a los Estados a respaldar el Programa, según se requiera, con respecto a la adscripción de personal y el suministro de otras formas de apoyo técnico;
- b) encargar al Consejo que refuerce el Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) mediante la asignación de los recursos de la Organización que el Programa necesita;
- c) encargar al Consejo que rinda informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea con respecto a la implantación general del programa;
- d) adoptar el proyecto de resolución para enmendar y sustituir la Resolución A35-7 de la Asamblea relativa al suministro de datos sobre aeronaves matriculadas en los Estados, de conformidad con el Artículo 21 del Convenio; y
- e) adoptar el proyecto de resolución sobre el Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota contribuye al logro del Objetivo estratégico A ya que se refiere a la asistencia a los Estados para resolver deficiencias relacionadas con la seguridad operacional mediante planes correctivos regionales y el establecimiento de sistemas de vigilancia de la seguridad operacional a escala regional y subregional. Además, contribuye al logro de este objetivo dado que alienta el intercambio de información entre los Estados para promover la confianza mutua en el nivel de seguridad operacional de la aviación y acelerar el mejoramiento de la vigilancia de la seguridad operacional. Asimismo, se ayuda a los Estados a mejorar la seguridad operacional mediante programas de cooperación técnica y dando a conocer las necesidades críticas a los posibles asociados, que incluyen Estados y organizaciones donantes y entidades financieras.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales en el marco del Presupuesto del Programa regular. El programa se implantará principalmente mediante la reasignación de recursos de la Organización y financiamiento voluntario. Además, se ha pedido a los Estados que presten apoyo mediante adscripción de personal y, de ser necesario, podría pedirse esta asistencia para otras formas de apoyo técnico a fin de contener los costos al nivel presupuestado.
<i>Referencias:</i>	<i>Informe de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica (Doc 9866)</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2004) (Doc 9848)</i> <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)</i> <i>Comunicación AN 11/41-05/87</i>

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1 **Resolución A35-7: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional**

1.1.1 En cumplimiento de la Resolución A35-7, en esta nota se informa sobre el progreso en las actividades realizadas en el marco del USP desde la última Asamblea, en particular en relación con la asistencia a los Estados y los sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional, la compartición e intercambio de información de seguridad operacional, la transparencia, las asociaciones y alianzas. El informe incluye además una actualización de las medidas relativas a los Estados que podrían ser objeto de la comunicación que se especifica en el Artículo 54 j) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300).

1.1.2 En la nota se informa, además, sobre el progreso en la implantación de un sistema para que los Estados compartan información acerca de las aeronaves matriculadas en otros Estados, de conformidad con el Artículo 21 del Convenio, en relación con la transmisión a la OACI de los datos pertinentes sobre la propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado que se empleen habitualmente en la navegación aérea internacional. En el apéndice de esta nota figura un proyecto de resolución para sustituir la Resolución A35-7, que incluye las medidas que se requieren a fin de que los Estados contratantes apoyen la implantación de este sistema.

## **2. PRESENTACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DEL PROGRAMA**

### **2.1 Asistencia a los Estados y fomento del establecimiento de sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional**

2.1.1 En el marco del USP, los Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) para los Estados del Grupo del Acuerdo de Banjul (COSCAP-BAG) emprendieron misiones de asistencia en Liberia (octubre de 2006) y Sierra Leona (enero de 2007). Además, personal de la Sede y la Oficina regional África oriental y meridional (ESAF) de la OACI llevó a cabo una misión investigadora en Djibouti (17-19 de abril de 2007) con el objeto de verificar los arreglos de vigilancia de la seguridad operacional para las aeronaves matriculadas en Djibouti y en respuesta a pedidos de asistencia. Las actividades de apoyo emprendidas en relación con los sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional, como los COSCAP, incluyen la entrega de dirección técnica de conformidad con la decisión del Consejo. En el marco del USP, personal de la OACI asistió a la reunión del Comité directivo del COSCAP-BAG (19-21 de marzo de 2007) y asistió en la finalización de los arreglos para ofrecer instrucción para inspectores de seguridad operacional del Gobierno tanto al COSCAP-BAG como al COSCAP de la Unión Económica y Monetaria de África Occidental (UEMAO). Asimismo, en los dos últimos años se prestó asesoría a la Oficina de seguridad operacional de la aviación en el Pacífico (PASO), incluyendo una misión de dos semanas en apoyo de la preparación e implantación de su plan de acción.

### **2.2 Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX)**

2.2.1 De conformidad con la Resolución A35-7 de la Asamblea, se desarrolló la base de datos de Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX) para facilitar el intercambio y distribución de información sobre seguridad operacional y fomentar la transparencia. Su lanzamiento tuvo lugar en la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica (DGCA/06) en marzo de 2006, con la divulgación de informes de auditorías de la seguridad operacional de los Estados que habían dado su consentimiento a la OACI para dicha divulgación. Al 5 de junio de 2007, 87 Estados habían dado a la OACI su consentimiento para publicar los resultados de las auditorías efectuadas en el primer ciclo (1999-2004) y nueve Estados habían autorizado divulgar información de las auditorías llevadas a cabo en el marco del enfoque sistémico global. Para marzo de 2008, se prevé que todos los Estados habrán dado su consentimiento para divulgar los resultados de sus auditorías, los cuales se presentarán después en el FSIX.

2.2.2 Entre otras formas de información crítica desde el punto de vista operacional que se incluyen en el FSIX está una lista publicada por Ucrania de las aeronaves Antonov que se considera que ya no cumplen con las condiciones de aeronavegabilidad, y las notificaciones de aeronaves de Togo y la República Democrática del Congo a las que se ha retirado la matrícula. FSIX ofrece además a los Estados un medio eficaz de telecargar textos de orientación de la OACI, herramientas relacionadas con la seguridad operacional y textos normativos preparados por otros Estados. Además, el sitio web permite enlaces directos con varios sitios web, de los Estados, que presentan información especializada en reglamentación de la aviación y matrículas de aeronaves. El volumen de tráfico del FSIX se verifica permanentemente y las estadísticas actuales indican que el número de visitas crece constantemente. En mayo de 2007, las visitas ascendían a 73 000.

### **2.3 Transparencia de la información sobre seguridad operacional**

2.3.1 En virtud del Artículo 54 j) del Convenio de Chicago, toda infracción del Convenio así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo deberán comunicarse a todos los Estados contratantes. En respuesta a la Resolución A35-7 de la Asamblea, el Consejo, en

su 175º período de sesiones en junio de 2005, aprobó un procedimiento para la transparencia y divulgación de deficiencias considerables en el cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con la seguridad operacional, y se transmitió a los Estados en agosto de ese año (comunicación AN 11/41-05/87). Ulteriormente, el Secretario General creó la Junta para el examen de los resultados de las auditorías (ARRB) con el objeto de determinar las medidas que se han de tomar para proporcionar asistencia en la resolución de deficiencias, o bien para remitir el asunto al Consejo. La primera reunión de la ARRB se celebró el 7 de marzo de 2007. Para fines de mayo de 2007, se había evaluado la seguridad operacional en 15 Estados, y a algunos se les había pedido abordar problemas de seguridad operacional importantes. A estos Estados se les había comunicado además que si no se abordaban estos problemas de seguridad operacional, podía aplicarse el Artículo 54j).

## 2.4 Establecimiento de asociaciones y alianzas

2.4.1 Asociaciones y alianzas implica estrategias para la entrega de asistencia y orientación a los Estados y para armonizar los recursos de los distintos participantes y donantes a estos efectos. Al respecto, la OACI debe liderar los esfuerzos para detectar las necesidades críticas de la aviación y hacerlas coincidir con los recursos requeridos para la rectificación de deficiencias. Aquí, PASO obtuvo financiamiento del Banco Asiático de Desarrollo (BAD) y del Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS); la OACI seguirá la marcha del proyecto. Además, el personal de la OACI ha participado activamente en un proyecto para crear un marco normativo armonizado para la implementación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en nueve Estados de Asia Sudoriental. El proyecto supone estrecha coordinación entre la OACI, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y Airbus en el marco del Foro de iniciativas regionales de Asia Sudoriental (SEARIF).

## 2.5 Información sobre matrículas de aeronaves

2.5.1 En el 175º período de sesiones del Consejo, se propuso el establecimiento de un sistema que proporcionaría los datos de matrículas de aeronaves pertinentes de los Estados de conformidad con el Artículo 21, basándose en un estudio sobre el tema realizado por la Comisión de Aeronavegación. En el informe de la Comisión de Aeronavegación se describía el caso de la seguridad operacional, la base jurídica y el marco de procedimientos de dicho sistema. El 9 de marzo de 2006, el Consejo aprobó, en principio, la creación del sistema y pidió al Secretario General que presentara las opciones de implantación y un proyecto de las reglas que rigen los procedimientos y el funcionamiento de dicho sistema para considerarlo. La Conferencia DGAC/06 respaldó también la creación de dicho sistema [véase la Recomendación 2/1 c) del *Informe de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica* (Doc 9866)].

2.5.2 El 5 de diciembre de 2006, el Secretario General propuso al Consejo las opciones de implantación y un proyecto de las reglas que regirían los procedimientos y el funcionamiento de dicho sistema. El Consejo apoyó la elaboración de un sistema para el suministro de datos, de conformidad con el Artículo 21 y aprobó, en principio, las reglas que lo rigen. Se prevé que estas reglas se finalicen y publiquen antes del término de 2007. El Consejo reconoció que todos los Estados contratantes deberían proporcionar los datos pertinentes de sus aeronaves con respecto a las aeronaves matriculadas en sus Estados o el sistema no produciría las ventajas de seguridad operacional previstas. En el Apéndice A de esta nota figura un proyecto de resolución de la Asamblea para sustituir la Resolución A35-7, en que se recalca la importancia de que los Estados contratantes proporcionen a la OACI los datos de matrícula de sus aeronaves, para someterlos a la consideración de la Asamblea. En el sitio web FSIX, la OACI pondrá a disposición de los Estados contratantes únicamente los datos pertinentes de las aeronaves matriculadas en los Estados.

## 2.6 **Otras actividades**

2.6.1 Entre otras actividades en que la OACI ha participado en el marco del USP se incluyen la Cumbre mundial de vigilancia regional de la seguridad operacional (31 de enero – 4 de febrero de 2005, Washington, D.C., Estados Unidos), el Seminario de estrategia unificada sobre cooperación regional y vigilancia de la seguridad operacional (15-23 de septiembre de 2005, El Cairo, Egipto), la Cumbre de transporte aéreo Estados Unidos – África (31 de octubre – 5 de noviembre de 2005, Miami, Florida, Estados Unidos), la Reunión de estudio sobre la implantación de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial en África (24-26 de enero de 2007, Washington D.C., Estados Unidos) y el Foro de desarrollo sobre maximización de la contribución económica mediante transporte aéreo seguro operacionalmente, protegido y sostenible en los cielos africanos (Addis Abeba, Etiopía, 23-25 de abril de 2007).

2.6.2 Además, el programa ha desempeñado una función en la preparación del Plan de ejecución regional integral para África. El 5 de diciembre de 2006, el Consejo de la OACI convino en que se preparara un Plan de ejecución. Los objetivos del plan son intensificar la función de liderazgo de la OACI en la coordinación de actividades, iniciativas y estrategias de implantación para el mejoramiento sostenido de la seguridad de vuelo en la Región AFI. El programa se ha encargado además de preparar un estudio de factibilidad sobre la asistencia directa a los Estados y sus transportistas aéreos.

## 3. **LABOR FUTURA**

3.1 En el próximo trienio, la OACI seguirá facilitando el suministro de asistencia a los Estados y los sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional y reforzando el apoyo técnico para los COSCAP. Se perfeccionará el FSIX, para incluir páginas web dedicadas a los COSCAP que no pueden diseñar y mantener sus propias páginas. Con respecto a la transparencia, el FSIX seguirá utilizándose para la publicación de los resultados de las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional proporcionados por los Estados al público; se tomarán medidas para prestar asistencia en la resolución de deficiencias relacionadas con la seguridad operacional, incluyendo, de ser necesario, deliberaciones del Consejo y divulgación a los Estados. En conclusión, la OACI seguirá llevando a cabo su mandato de acuerdo con la Resolución A35-7 de la Asamblea y desempeñará una función activa en el desarrollo e implantación de sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional, para incluir las partes relacionadas con la seguridad operacional del Plan de ejecución regional integral para África.

3.2 En concordancia con las medidas adoptadas por el Secretario General, el 15 de junio de 2007, el USP se unió con el CAD para formar un solo Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD). La función del programa será facilitar y coordinar la entrega de asistencia y apoyo de los Estados, la industria, instituciones financieras internacionales y otros interesados en relación con la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, de acuerdo con las constataciones de los programas de auditoría de la OACI. En el Apéndice B de esta nota figura, por consiguiente, un nuevo proyecto de resolución sobre la implantación de la parte relacionada con la seguridad operacional del Programa ISD. En la resolución se encarga al Consejo que implante un Programa de la estrategia unificada basado en la transparencia y el intercambio de información crítica de seguridad operacional, la promoción del establecimiento de sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional y asistencia a los Estados, y el análisis e intercambio de información de seguridad operacional.

-----

## APÉNDICE A

### PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA SUSTITUIR LA RESOLUCIÓN A35-7

A36-xx:	Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional
---------	---

*Considerando* que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

*Considerando* que incumbe también a los Estados contratantes, tanto en forma colectiva como individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

*Considerando* que, de conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

*Considerando* que para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo se requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas;

*Considerando* que el Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados contratantes elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, para lo cual se requiere que todos los Estados contratantes apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

*Considerando* que los resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) indican que diversos Estados contratantes todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional satisfactorio;

*Considerando* que ~~la Dirección de cooperación técnica (TCB) de la OACI puede proporcionar la asistencia requerida~~ coordinar y facilitar la entrega de asistencia a los Estados que la necesiten para rectificar las deficiencias detectadas mediante el USOAP de la OACI;

*Considerando* que el Ente de financiación internacional para la seguridad ~~aeronáutica~~ operacional de la aviación (IFFAS) se ha establecido para ayudar a los Estados contratantes a financiar los proyectos relacionados con la seguridad operacional destinados a corregir las deficiencias detectadas principalmente mediante el USOAP y para los cuales dichos Estados no pueden proporcionar u obtener de otro modo los recursos financieros necesarios;

*Reconociendo* que no todos los Estados contratantes cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

*Reconociendo* que el establecimiento de ~~organizaciones~~ sistemas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus

obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y ~~el fomento de la uniformidad~~ la armonización a más amplia escala;

*Reconociendo* que la asistencia con la que cuentan los Estados contratantes que tienen dificultades para corregir las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional aumentaría en gran medida mediante la aplicación de una estrategia unificada en la que participaran todos los Estados contratantes, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil;

*Reconociendo* las contribuciones de intensificación de la seguridad operacional como resultado de las auditorías llevadas a cabo por organizaciones internacionales y regionales, incluyendo las organizaciones que tienen acuerdos con la OACI, tales como la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), ~~el programa de auditoría de la seguridad operacional de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) (IOSA) y el programa de seguimiento y apoyo a la puesta en práctica de las ESARR de Eurocontrol (ESIMS)~~ la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL); y

*Reconociendo* que la transparencia y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional constituyen uno de los principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro; y

*Reconociendo* que el conocimiento anticipado de la identidad del Estado de matrícula y del Estado del explotador de las aeronaves extranjeras que realizan operaciones en un Estado proporciona información vital para la vigilancia de dichas operaciones;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a intercambiar con los demás Estados contratantes información crítica relativa a la seguridad operacional que pueda tener repercusiones en la seguridad operacional de la navegación aérea internacional y a facilitar el acceso a toda información pertinente relativa a la seguridad operacional;

2. *Alienta* a los Estados contratantes a utilizar plenamente toda la información disponible sobre seguridad operacional en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluso durante las inspecciones, tal como se prevé en el Artículo 16 del Convenio;

~~3. Encarga al Consejo que elabore medios prácticos de facilitar el intercambio de dicha información sobre seguridad operacional entre los Estados contratantes;~~

4.3. *Recuerda* a los Estados contratantes la necesidad de que vigilen todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y de que adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional;

4. *Recuerda* a los Estados contratantes que compartan con la OACI la información pertinente sobre las matrículas de aeronaves, en virtud del Artículo 21 del Convenio de Chicago y de conformidad con el reglamento establecido por el Consejo que rige este sistema para compartir la información;

~~5. Encarga al Consejo que elabore un procedimiento para informar a todos los Estados contratantes, en el marco del Artículo 54 j) del Convenio de Chicago, cuando un Estado tenga deficiencias significativas en materia de cumplimiento de los SARPS de la OACI relativos a la seguridad operacional;~~

~~6. Encarga al Consejo que fomente el concepto de organizaciones regionales o subregionales de vigilancia de la seguridad operacional;~~

7.5. *Pide* al Secretario General que siga fomentando la coordinación y cooperación entre el USOAP y los programas de auditorías de otras organizaciones relativos a la seguridad operacional de la aviación, más concretamente la IATA y EUROCONTROL;

8.6. *Encarga* al Consejo que aplique, en la medida necesaria, los procedimientos para informar a los Estados contratantes, como se establece en el Artículo 54 j) del Convenio de Chicago, en el caso de Estados que tienen deficiencias considerables en el cumplimiento de los SARPS de la OACI relacionados con la seguridad operacional;

7. *Encarga* al Consejo que promueva el concepto de sistemas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional;

8. *Insta* a los Estados contratantes a ~~seguir desarrollando~~ desarrollar y seguir reforzando la cooperación a escala regional y subregional y, cuando sea factible, establecer iniciativas de asociación con otros Estados, con empresas del sector aeronáutico, proveedores de servicios de navegación aérea, entidades financieras y otras partes interesadas con miras a reforzar su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional para fomentar un sistema más seguro de aviación civil internacional y mejorar el cumplimiento de sus respectivas las responsabilidades estatales;

9. *Alienta* a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer sus respectivas las capacidades estatales de vigilancia de la seguridad operacional, y a participar en el fortalecimiento y fomento de los sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, o a prestarles apoyo de manera tangible;

~~10. Alienta a todos los Estados que estén en condiciones de hacerlo a participar en el fortalecimiento y fomento de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional y proporcionar un apoyo tangible a las mismas;~~

41.10. *Invita* a los Estados contratantes a utilizar los servicios de la Dirección de cooperación técnica (TCB) de la OACI para resolver las deficiencias identificadas por el USOAP relacionadas con la seguridad operacional;

42.11. *Invita* a los Estados contratantes que experimenten dificultades a la hora de financiar las medidas necesarias para corregir las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional detectadas mediante el USOAP a aprovechar la oportunidad de financiación que brindan el Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS) las instituciones financieras, comprendidos los bancos de fomento y otros donantes;

12. *Pide* al Consejo que, junto con los bancos de fomento y otros donantes, prepare un informe anual sobre las deficiencias a escala mundial tanto en la infraestructura de la aviación como en los mecanismos de vigilancia, para ayudar a los donantes a encontrar oportunidades de mejoramiento y a proporcionar apoyo a los Estados contratantes;

13. ~~*Pide* al Consejo que implante una estrategia unificada basada en los principios de mayor transparencia, cooperación y asistencia y que fomenta, cuando resulte apropiado, el establecimiento de asociaciones con los Estados, usuarios, proveedores de servicios de navegación aérea, empresas del sector aeronáutico, entidades financieras y otras partes interesadas para analizar las causas, y determinar y aplicar soluciones sostenibles a fin de ayudar a los Estados a resolver las deficiencias relativas a la seguridad operacional;~~



~~14. Encarga al Consejo que adopte un enfoque flexible para proporcionar asistencia mediante las oficinas regionales de la OACI para apoyar las organizaciones regionales y subregionales encargadas de la vigilancia de la seguridad operacional e implantar un sistema eficaz para vigilar la aplicación de la estrategia unificada; y~~

15.13. Pide al Secretario General que ~~investigue~~ siga investigando los medios con que puede emprenderse la identificación de medidas, a escala nacional y regional, para apoyar el desarrollo de capacidades y procedimientos de vigilancia de la seguridad operacional en la ATM;

14. Encarga al Consejo que refuerce el Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) para asegurar su ininterrumpida eficacia; y

15. Declara que esta resolución sustituye a la Resolución A35-7.

#### **Práctica correspondiente**

~~El Consejo debería desarrollar medios para que toda la información pertinente procedente de la base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías (AFDD) pueda facilitarse a todos los Estados contratantes mediante la utilización del sitio web seguro de la OACI.~~

-----

## APÉNDICE B

### PROYECTO DE RESOLUCIÓN

A36-xx:	<b>Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) – Seguridad operacional</b>
---------	---

*Considerando* que garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional es responsabilidad de los Estados contratantes tanto colectiva como individualmente;

*Considerando* que la seguridad operacional de la aviación civil internacional depende también de la colaboración activa de todos los participantes;

*Considerando* que la implantación efectiva del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) exige la colaboración de la OACI, los Estados contratantes, la industria y todos los demás interesados;

*Considerando* que la OACI desempeña una función de liderazgo en la facilitación de la aplicación de los SARPS y la rectificación de deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;

*Reconociendo* que la Asamblea en su 35º período de sesiones adoptó la Resolución A35-7, Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional; y

*Reconociendo* que el Secretario General ha tomado medidas para establecer el Programa de la estrategia unificada de la OACI;

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que continúe con la implantación de un Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) basado en:

- a) la transparencia y el intercambio de información crítica de seguridad operacional;
- b) la promoción del establecimiento de sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional y asistencia de los Estados;
- c) el análisis e intercambio de información de seguridad operacional; y
- d) la asociación con los Estados contratantes, la industria y otros interesados para coordinar y facilitar la provisión de asistencia financiera y técnica a los Estados que la necesitan a fin de rectificar las deficiencias detectadas mediante el USOAP de la OACI;

2. *Encarga* al Consejo que refuerce el Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) mediante la reasignación de los recursos de la Organización que se requieren para implantarlo efectivamente;

3. *Encarga* al Consejo apoyar el perfeccionamiento de la base de datos de Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX) para facilitar el intercambio de información crítica de

seguridad operacional, según sea apropiado, entre los Estados contratantes, la industria y otros interesados;

4. *Encarga* al Consejo continuar el análisis de la información crítica de seguridad operacional pertinente para determinar los medios efectivos de proporcionar asistencia a los Estados que la necesitan y también para determinar las medidas que deben tomarse en relación con los Estados que no han rectificado las deficiencias de seguridad operacional; y

5. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea con respecto a la implantación global del Programa.

— FIN —