

Sustitúyase la nota C-WP/14181 por la que se adjunta.

**NOTA DE ESTUDIO****CONSEJO — 203° PERÍODO DE SESIONES****Asunto núm. 52: Interferencia ilícita en la aviación civil internacional y sus instalaciones y servicios****INICIATIVA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN/FACILITACIÓN AFI**

(Nota presentada por el Secretario General)

RESUMEN

En esta nota se propone que la OACI colabore con los Estados para implantar una iniciativa concentrada en mejorar de manera sostenible la seguridad de la aviación y la facilitación del transporte aéreo en África (AFI). Dicha colaboración ayudaría a apoyar el desarrollo socioeconómico de los Estados al promover, entre otras cosas, el comercio internacional y el turismo. La iniciativa que se propone, conocida como Seguridad de la aviación/facilitación (SECFAL) AFI, se inspira en el Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI) concebido en 2007 como un medio de mejorar la seguridad operacional en toda África. El Plan AFI se ve como un modelo para el lanzamiento de una nueva iniciativa que se centra en mejorar, a nivel regional, la seguridad de la aviación y la facilitación, uno de los objetivos estratégicos de la OACI para el trienio 2014-2016.

Decisión del Consejo: Se invita al Consejo a:

- a) considerar las dificultades en seguridad de la aviación y facilitación que enfrentan los Estados africanos y el compromiso renovado que se propone con la Iniciativa SECFAL AFI para lograr un mejor cumplimiento;
- b) aprobar la Iniciativa SECFAL AFI a título de un programa de la OACI; y
- c) pedir al Secretario General que durante el 204° período de sesiones informe acerca del avance logrado en implantar la Iniciativa SECFAL AFI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C: <i>Seguridad de la aviación y facilitación.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se necesitan recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	C-WP/13145 C-WP/12957 C-DEC 183-7 C-DEC 181/5 <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 4 de octubre de 2013) (Doc 10022)

1. ANTECEDENTES

1.1 El análisis de las constataciones del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI, así como de otras fuentes de información, revela que existe una necesidad urgente de contar con una iniciativa regional coordinada y sostenida que se centre en reforzar el cumplimiento en materia de seguridad de la aviación (AVSEC) y facilitación (FAL) en el continente africano. En términos generales, la seguridad de la aviación en África se caracteriza por deficiencias persistentes y sistémicas en las áreas de reglamentación, vigilancia y operacional que son la causa de que el cumplimiento y la reducción de riesgos sean insatisfactorios. Entre las dificultades cabe destacar legislaciones nacionales y arreglos de gobernanza débiles, infraestructuras y servicios inadecuados o ineficientes, insuficiencia de fondos y falta de personal cualificado. La aviación civil en África también afronta problemas de facilitación importantes que afectan negativamente a la eficiencia y a la calidad de los servicios aéreos.

1.2 En un análisis de los resultados del USAP realizado durante dos ciclos se destaca que en África existe falta de aplicación eficaz (LEI) de los elementos críticos de los sistemas de seguridad de la aviación. Cabe mencionar que la situación es mucho peor que la situación mundial promedio, lo que significa que numerosos Estados no pueden vigilar adecuadamente la seguridad de la aviación. A la magnitud del problema se viene a añadir un entorno de seguridad delicado, zonas de conflicto y la presencia de actividades de terroristas, insurgentes y grupos criminales transnacionales en un continente en el que muchos Estados tienen problemas importantes que solucionar a fin de cumplir satisfactoriamente las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

1.3 La situación en África tiene posibles implicaciones a escala mundial. Cualquier incidente transfronterizo de gran repercusión, asociado a deficiencias sistémicas en África, minará la confianza en el sistema de aviación civil internacional, afectando negativamente a las economías nacionales, así como a la economía mundial. Por lo tanto, las deficiencias AVSEC en la Región AFI no deberían tratarse como un problema africano, sino como uno de naturaleza mundial.

1.4 Al enfrentar las dificultades de seguridad de la aviación en África, es importante hacerlo de manera progresiva y sostenible, de tal forma que el desarrollo económico, en particular el turismo y el comercio internacional, no se vea afectado negativamente y las mejoras sean duraderas. Gracias a soluciones sostenibles es posible promover la estabilidad política y social a escala regional, así como la actividad económica. Por consiguiente, también existe la necesidad de ocuparse de los asuntos relativos a la facilitación, como la coordinación a nivel estatal de las entidades responsables de los diferentes aspectos relativos a la facilitación, la implantación del Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP) y el intercambio de información anticipada sobre los pasajeros.

2. ACONTECIMIENTOS IMPORTANTES DE ORDEN POLÍTICO Y ASISTENCIA PARA EL CUMPLIMIENTO

2.1 Se ha llevado a cabo una serie de iniciativas de orden político con el objeto de reforzar la seguridad de la aviación en África.

2.2 En 2007 comenzó una iniciativa conjunta para enfrentar dificultades de seguridad de la aviación en África, cuando la Unión Africana (UA), la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y la OACI organizaron una conferencia en Addis Ababa, Etiopía, durante la cual se acordó una hoja de ruta para resolver deficiencias de seguridad de la aviación. Una vez más, en 2010 se demostró voluntad política luego de haberse fraguado un plan en diciembre de 2009, cuando un terrorista, cuyo viaje se originó en África, intentó encender explosivos ocultos en su persona al acercarse la aeronave a su destino en Estados Unidos. Durante una reunión ministerial en Abuja, celebrada en abril de 2010, se proclamó, mediante la Declaración de Abuja, que los Estados africanos resolvían mejorar el nivel de seguridad de la aviación. El siguiente año, la OACI organizó la Conferencia regional sobre seguridad de la aviación en Dakar, Senegal, para promover la aplicación, en toda África, de la Declaración sobre seguridad de la aviación

de la Asamblea de la OACI de 2010. La Conferencia adoptó una Declaración conjunta para tomar medidas adicionales, bajo los auspicios de la OACI, para mejorar dicha seguridad. En noviembre de 2011, durante la Conferencia ministerial de la UA celebrada en Luanda, Angola, se acordó, entre otras cosas, establecer un Grupo regional de seguridad de la aviación para avanzar en la solución de deficiencias AVSEC.

2.3 Entre otros acontecimientos importantes, cabe resaltar el establecimiento por la UA del Centro Africano de Estudios e Investigación sobre Terrorismo (CAEIT), las iniciativas en curso del Comité contra el Terrorismo (CTC) de las Naciones Unidas y las resoluciones pertinentes que emitió el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Los Estados Unidos lanzaron dos programas dedicados a reforzar la seguridad de la aviación en África, concretamente, las iniciativas Cielos seguros para África (*Safe Skies for Africa*) y Último punto de salida (*Last Point of Departure*).

2.4 Han existido varios proyectos de asistencia de todo tipo y actividades, y se tienen planificados otros, bajo la coordinación o realización de la OACI, los Estados y otras organizaciones, cuyo propósito ha sido y será, respectivamente, crear capacidades AVSEC y resolver deficiencias de seguridad de la aviación y facilitación. Todo esto incluye proyectos completos llevados a cabo en el marco del Plan estatal de mejoras de la OACI, el mejoramiento de programas estatales de documentos de viaje y asuntos fronterizos, la creación de capacidades en los Estados emergentes y asistencia para reducir los riesgos asociados a los sistemas portátiles de defensa antiaérea. La OACI también elaboró textos de orientación pertinentes y brindó apoyo a los centros de instrucción en seguridad de la aviación de África.

3. ACONTECIMIENTOS RECIENTES

3.1 En virtud de lo anterior, durante la Reunión sobre seguridad de la aviación AFI, que se celebró en Dakar, Senegal, el 28 de mayo de 2014, se presentó la Iniciativa SECFAL AFI como mecanismo práctico cuyo objetivo es mejorar el cumplimiento en África en materia de seguridad de la aviación y facilitación. La propuesta fue unánimemente apoyada por los Estados africanos, que pidieron a la CAFAC, organismo especializado de la Unión Africana responsable del transporte aéreo, que se constituyera en la fuerza motriz de dicha iniciativa.

3.2 La presentación de la propuesta en la Reunión sobre seguridad de la aviación AFI de mayo de 2014 atrajo a 180 participantes que representaban a Estados, a organizaciones regionales e internacionales y a la industria. Asociados principales para el desarrollo, a saber, Bélgica, la Unión Europea, EUROCONTROL y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, así como Representantes de China, la República de Corea y Turquía, acogieron con beneplácito la propuesta y confirmaron su disposición a ampliar sus esfuerzos en favor de la seguridad de la aviación y la facilitación en África.

3.3 La Iniciativa SECFAL AFI fue respaldada por la 24ª Sesión plenaria extraordinaria de la CAFAC, que se celebró en Dakar del 1 al 4 de julio de 2014. Los Estados miembros definieron aún más la iniciativa, resolvieron intensificar sus esfuerzos para mejorar la seguridad de la aviación y la facilitación y pidieron a la OACI que aprobara la Iniciativa SECFAL como programa de la OACI.

3.4 Para alcanzar los objetivos de la Iniciativa SECFAL AFI, sería necesario mantener en observación constante el progreso mediante indicadores de eficiencia bien definidos. Las Oficinas regionales de la OACI desempeñarían una función importante a través de su compromiso permanente con los Estados africanos y ayudando a evaluar el índice de mejoramiento. Asimismo, el enfoque de observación continua del USAP permitirá a la Secretaría de la OACI observar y documentar la aplicación eficaz de las normas pertinentes. También se medirá el avance de la Iniciativa SECFAL AFI en términos del ritmo de la ejecución de los planes de medidas correctivas, el impacto de las actividades de instrucción, el examen de incidentes de seguridad de la aviación y el número de Estados africanos remitidos a la Junta de examen de la observación y la asistencia de la OACI o que tienen preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC), así como del logro de las metas de seguridad de la aviación y facilitación.

3.5 Lo que es más importante, los Estados africanos consideran que el liderazgo de la OACI es esencial para el éxito de cualquier iniciativa enfocada a mejorar la seguridad de la aviación y la facilitación en África. La Secretaría de la OACI está en la posición ideal de desempeñar esta función de importancia crítica.

4. LA FORMA DE AVANZAR

4.1 Teniendo en cuenta los problemas más urgentes y de acuerdo con todas las declaraciones de voluntad política, en particular, la Declaración de Abuja de 2010, su Hoja de ruta y los resultados de la 24ª Sesión plenaria extraordinaria de la CAFAC, resulta apropiado y oportuno contar con una iniciativa nueva en África concebida para poder avanzar en la implantación de la seguridad de la aviación y la facilitación.

4.2 La Iniciativa SECFAL AFI incluiría varias estrategias para lograr este objetivo, con los esfuerzos combinados de los Estados africanos y la OACI. La Organización desempeñaría una función de importancia fundamental en impulsar las actividades SECFAL AFI en forma coordinada y en asociación con la CAFAC, la Unión Africana, los Estados africanos y los donantes. También sería necesario realizar consultas directas con la industria, las comunidades económicas regionales y los programas internacionales, como la Nueva Alianza para el Desarrollo de África. Los Estados africanos seguirían siendo responsables del cumplimiento de los SARPS sobre seguridad de la aviación y facilitación, de conformidad con sus obligaciones contraídas en el marco del Anexo 17 — *Seguridad*, y el Anexo 9 — *Facilitación*.

4.3 Para la nueva iniciativa se requerirían contribuciones generosas en recursos: tanto humanos como financieros. Las posibles fuentes son los Estados africanos, incluida la CAFAC, las instituciones pertinentes que se beneficiarían de los resultados positivos y los Estados y organizaciones no africanos donantes, así como la movilización permanente de los recursos del Programa regular y las contribuciones voluntarias y en especie de la OACI. Será necesario definir claramente las funciones de las partes interesadas participantes, a fin de optimizar el aprovechamiento de los conocimientos especializados y los recursos disponibles para apoyar la Iniciativa SECFAL AFI y garantizar su asignación eficaz y oportuna. Un grupo regional de seguridad de la aviación (RASeG), que se crearía, podría apoyar en esta tarea permanente. No se necesitan recursos adicionales asociados a la función de liderazgo que desempeñaría la OACI, la cual comprendería la supervisión del Consejo, por un lado, y la coordinación y suministro de la asistencia, la gestión del programa y la provisión de conocimientos técnicos especializados por parte de la Secretaría, por el otro.

4.4 Los resultados esperados de corto, mediano y largo plazos se definirían a su debido tiempo, teniendo como objetivo último prevenir actos de interferencia ilícita en la aviación civil facilitando, al mismo tiempo, el movimiento eficiente de pasajeros y mercancías. En el futuro inmediato, debe darse prioridad a la resolución de preocupaciones significativas de seguridad de la aviación y de otros problemas de alto riesgo. El objetivo de mediano plazo es incrementar el nivel de seguridad de la aviación en todos los Estados africanos para que alcance, por lo menos, el nivel mundial promedio definido a partir de los resultados del USAP, en tanto que la meta de largo plazo es resolver todas las deficiencias de seguridad de manera sostenible.

4.5 Para proceder con la implantación de la Iniciativa SECFAL AFI, se establecería un Comité directivo compuesto por miembros que representen a los Estados (incluidos todos los Estados africanos que contribuyan a la labor del Grupo de expertos AVSEC), a la Secretaría de la OACI, a organizaciones regionales y a la comunidad de donantes. El Comité directivo desarrollaría y supervisaría un plan de implantación, y se informaría regularmente al Consejo sobre el progreso.