



**SEGUNDA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL  
SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS/2)**

**Montreal, 29 - 30 de noviembre de 2018**

**Cuestión 3: Plan global para la seguridad de la aviación**

**SITUACIÓN DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

(Note presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

En el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se acordó que era necesario acelerar el desarrollo del primer Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) como marco de política y programación futuros en materia de seguridad de la aviación. El GASeP sirve de base para que los Estados miembros de la OACI, la industria y otras partes interesadas trabajen conjuntamente con el objetivo común de fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo. Una parte esencial del Plan es un compromiso mundial de lograr objetivos ambiciosos mejorando el cumplimiento del Anexo 17 – *Seguridad*. En esta nota se presenta la situación actualizada de la ejecución del Plan global para la seguridad de la aviación y se proponen opciones para su evolución futura.

Las medidas propuestas a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación figuran en el párrafo 6.

**1. ANTECEDENTES**

1.1 Después de haberse aprobado en el Consejo de la OACI, el 10 de noviembre de 2017, el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) se ha convertido en el marco mundial de programación de la seguridad de la aviación, en sustitución de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), que fue el principal documento de referencia sobre seguridad de la aviación de la OACI desde 2011. La aprobación del GASeP por el Consejo, en su séptima sesión del 212º período de sesiones, marcó el cambio de una estrategia centrada en la OACI, como la ICASS, a un plan basado en metas que compromete a la OACI, a los Estados y a la industria colectivamente para mejorar progresivamente la seguridad de la aviación para 2020, 2023 y 2030. Este enfoque concuerda plenamente con las orientaciones contenidas en las resoluciones sobre seguridad de la aviación del 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

1.2 Al aprobar el GASeP, el Consejo tuvo en cuenta varios factores. En primer lugar, el Consejo recordó la solicitud del 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2016 de que se acelerara la preparación del GASeP. Segundo, aunque el proceso acelerado no permitió planificar y convocar una conferencia mundial en 2017, se llevó a cabo un proceso riguroso de consulta con los Estados miembros y

la industria a través de la comunicación AS8/1.10-17/84 de fecha 11 de julio de 2017. La gran mayoría de los comentarios que se recibieron fueron muy favorables y la mayor parte de las sugerencias que se hicieron se incorporaron debidamente. Tercero, dado que en 2016 terminaba el período aprobado para la ICASS, se consideró necesario adoptar a la mayor brevedad posible un nuevo documento que remplazara la estrategia, reconociendo al mismo tiempo que éste seguiría siendo un “documento vivo” susceptible de posibles ajustes en el futuro.

## 2. SITUACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN

### *Metas a las que se aspira*

2.1 El componente primordial del GAsEP son “las metas mundiales a las que se aspira”. Recordando que cada Estado, por defecto, tiene que aplicar plenamente todas las normas de la OACI, y reconociendo que un número importante de Estados están teniendo dificultades para hacerlo, se decidió adoptar un proceso por etapas para ayudar a los Estados a priorizar sus acciones y canalizar sus recursos. Las aspiraciones mundiales son una serie de metas nuevas, universales, ambiciosas, específicas y factibles que se espera que los Estados miembros alcancen para 2020, 2023 y 2030. Si bien las metas son pertinentes e igualmente aplicables a todos los Estados miembros, también sirven para estimular a los Estados con bajo nivel de implementación efectiva (EI) para que lleguen al mínimo de 65% de EI para el primer plazo en 2020. Por otra parte, se esperará que cada Estado haga grandes esfuerzos por alcanzar todas las aspiraciones mundiales dentro de los plazos acordados (ver el Apéndice).

2.2 Debe mencionarse que el “porcentaje de Estados” se refiere a los Estados que ya fueron auditados por el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), tanto en el segundo ciclo de auditorías del USAP como bajo el Enfoque de observación continua (USAP-CMA). “Implementación efectiva” (EI) se refiere a la EI total de todos los elementos críticos de un sistema de seguridad de la aviación efectivo, y es la principal herramienta de medición que se usa actualmente.

### *Porcentaje de EI mundial y regional*

2.3 Se invita a la Conferencia a considerar la implementación actual según los datos del USAP (ver Apéndice), de los cuales se extraen las siguientes conclusiones: en primer lugar, al 21 de agosto, sólo 116 Estados (o el 64%) habían alcanzado o superado la meta del 65% de EI. Segundo, la implementación regional varía considerablemente; por ejemplo, en tres de las siete regiones de la OACI, menos del 50% de los Estados han alcanzado esa meta. Por último, en los próximos dos años otros 28 Estados tienen que llegar a la meta del 65%, a fin de cumplir el compromiso mundial de que el 80% de los Estados auditados cumplan la EI mínima. Esto significa que los Estados tienen que hacer un gran esfuerzo por mejorar sus sistemas de seguridad de la aviación y aceptar las auditorías en las fechas programadas, sin solicitar aplazamientos. Del lado de la OACI, el USAP-CMA documenta el progreso de los Estados hacia las metas. No obstante, se requieren contribuciones adicionales de los Estados al presupuesto regular del próximo trienio y contribuciones voluntarias, financieras y en especie, para complementar el presupuesto del programa de auditorías que actualmente es insuficiente para cubrir los costos. Si se dispone de jefes de equipo adicionales y de los fondos necesarios de la Sede, el programa podría actualizar los resultados de los Estados con más frecuencia.

### *Hoja de ruta*

2.4 Fuera de las metas a las que se aspira, se establecieron 32 acciones específicas, que contribuirán a alcanzar esas las metas, y se agruparon en cinco áreas: conocimiento y gestión de los riesgos, cultura de seguridad e instrucción, innovación, supervisión y aseguramiento de la calidad, y cooperación. Estas acciones se detallan en la hoja de ruta del Plan, cuya finalidad es servir de herramienta para guiar a la comunidad de la seguridad de la aviación para coordinar mejor su planificación y sus respuestas.

2.5 La OACI está desarrollando herramientas y mecanismos para facilitar el seguimiento del progreso, con la participación tanto de la Sede como de las oficinas regionales. Se diseñó una guía práctica para la ejecución y la supervisión del Plan, como documento de referencia primario, que está prácticamente en las últimas etapas de desarrollo. Las actividades de sensibilización, tales como la convocación de conferencias y la supervisión de la implementación del GASeP requieren muchos recursos.

2.6 El trabajo actual de la OACI está centrado en el cumplimiento del Anexo 17 y en la respuesta a nuevas amenazas, por lo cual la OACI apreciaría una mayor contribución de los Estados al presupuesto regular trienal y sus contribuciones voluntarias, financieras o en especie, para intensificar las actividades relacionadas con la ejecución, la supervisión y la notificación.

### 3. COMPROMISO REGIONAL

3.1 Previendo las dificultades para alcanzar las metas mencionadas en el párrafo 2, la OACI consideró necesario convocar una serie de conferencias regionales. El propósito de tales eventos era dar a conocer mejor la estructura, los objetivos y las metas del GASeP. Además, promueven la responsabilidad compartida con respecto a las prioridades regionales, teniendo en cuenta las circunstancias regionales, las amenazas y riesgos y la infraestructura regional. La OACI agradece la iniciativa tomada por varios Estados de auspiciar las conferencias regionales sobre la ejecución del GASeP:

- a) la primera conferencia se celebró en Sharm El Sheikh, Egipto, del 22 al 24 de agosto de 2017, con más de 200 participantes de 50 Estados de África y el Oriente Medio, y de funcionarios de otras regiones. El evento concluyó con una sesión ministerial en la que se adoptó la “Declaración y Hoja de ruta para fomentar la seguridad de la aviación civil en África y el Oriente Medio”;
- b) la segunda tuvo lugar en Bangkok, Tailandia, del 20 al 21 de diciembre de 2017, y sirvió de foro para un diálogo abierto destinado a promover y establecer prioridades en la Región Asia/Pacífico (APAC). Asistieron a la Conferencia aproximadamente 150 participantes de 23 Estados, y concluyó con la adopción de una “Hoja de ruta de seguridad de la aviación regional para Asia y el Pacífico”;
- c) la tercera se celebró en Lisboa, Portugal, del 29 al 31 de Mayo de 2018, con más de 200 participantes de 40 Estados. El resultado principal de la Conferencia de Lisboa fue un compromiso regional para la ejecución del GASeP mediante una “Hoja de ruta para la seguridad de la aviación en Europa y el Atlántico septentrional”; y
- d) la cuarta tuvo lugar en la Ciudad de Panamá, Panamá, del 24 al 26 de julio de 2018, con más de 200 delegados de 21 Estados. El resultado principal de la Conferencia fue un compromiso regional para ejecutar el GASeP y la adopción de la “Hoja de ruta para la seguridad de la aviación en las Américas y el Caribe”.

### 4. COORDINACIÓN E INICIATIVAS DE ASISTENCIA

4.1 Dados los niveles actuales de EI, descritos en el párrafo 2, la Secretaría sigue prestando asistencia específica para resolver las deficiencias de seguridad que se han detectado en Estados miembros. El objetivo primordial de la asistencia en seguridad de la aviación y facilitación es apoyar a los Estados miembros en la resolución de las preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSEC) identificadas mediante el USAP-CMA de la OACI, y ayudarlos en la aplicación de las normas del Anexo 9 — *Facilitación* y del Anexo 17 — *Seguridad*, y la estrategia del Programa OACI de identificación de viajeros. La priorización de la asistencia y las iniciativas de creación de capacidad se basan en: principios de gestión de riesgos; el compromiso manifiesto de los Estados de resolver sus SSEC;

y prioridades geográficas manifestadas por los Estados donantes. Al prestar asistencia en cuestiones de facilitación, la OACI colaboró con Estados, organizaciones internacionales y regionales, y la industria, que estaban en capacidad de aportar recursos y conocimientos especializados, para ampliar el alcance y la efectividad de las actividades de asistencia.

## 5. EVOLUCIÓN PROPUESTA DEL PLAN

5.1 Fuera del objetivo estratégico *Seguridad y facilitación* de la OACI, el Consejo de esta Organización pidió que se prepararan separadamente un Plan global de seguridad de la aviación y un Plan global para la facilitación de la aviación, lo cual explica por qué el actual GASeP no se refiere a las normas del Anexo 9 — *Facilitación* para respaldar los objetivos de seguridad de la aviación.

5.2 La viabilidad de un Plan global para la facilitación de la aviación (GAFP) independiente se está considerando en la OACI, en sus grupos de expertos y órganos rectores hasta el Comité de Transporte Aéreo (ATC) y el Comité sobre Interferencia Ilícita (UIC). Es un hecho que los Estados han dado alta prioridad a la identificación de perpetradores y terroristas potenciales. En particular, varias normas del Anexo 9 relacionadas con la seguridad fronteriza están interconectadas con procesos de seguridad. Concretamente, la seguridad fronteriza y los objetivos de seguridad de la aviación pueden complementarse mutuamente para prevenir que terroristas u otros delincuentes lleven a cabo sus misiones o eludan el enjuiciamiento (ver HLCAS/2-WP/4). Además, con un sistema sólido de gestión de la identidad, los Estados pueden efectuar inspecciones de seguridad más eficientes y rápidas de la gran mayoría de viajeros legítimos. Los datos de la información anticipada sobre los pasajeros (API) y del registro de nombres de los pasajeros (PNR) han demostrado ser útiles para identificar, tanto delincuentes conocidos como posibles perpetradores, mediante evaluaciones de riesgo. Reconociendo tales sinergias, el GASeP será un plan más coherente en términos de la seguridad mundial.

## 6. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL

6.1 Se invita a la HLCAS a:

- a) considerar la necesidad preparar iteraciones posteriores del GASeP, con la posibilidad de reflejar también las disposiciones del Anexo 9 relacionadas con la seguridad;
- b) tener en cuenta las consideraciones presupuestarias y la necesidad apremiante de contar con recursos adicionales, tal como se indica en los párrafos 2.3 y 2.6; y
- c) apoyar las iniciativas de la OACI para coordinar la asistencia entre todos los interesados.

— — — — —

## APÉNDICE

### METAS GLOBALES A LAS QUE SE ASPIRA (tal como aparecen en el Apéndice A del GAsEP)

<b>Para 2020</b> 80% de los Estados superan el 65% de EI
<b>Para 2023</b> 90% de los Estados superan el 80% de EI
<b>Para 2030</b> 100% de los Estados superan el 90% de EI

**Nota:**

“Porcentaje de Estados” se refiere a los Estados que ya fueron auditados por el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), tanto en el segundo ciclo de auditorías del USAP como bajo el Enfoque de observación continua (USAP-CMA).

“Implementación efectiva” (EI) se refiere a la EI total de todos los elementos críticos de un sistema efectivo de seguridad de la aviación, y es la principal herramienta de medición utilizada actualmente.

### NIVEL DE IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA (AL 21 DE AGOSTO DE 2018)

<b>Región OACI</b>	<b>APAC</b>	<b>ESAF</b>	<b>EUR/NAT</b>	<b>MID</b>	<b>NACC</b>	<b>SAM</b>	<b>WACAF</b>	<b>Total</b>
# Estados	39	24	56	15	21	13	24	192
# Estados auditados	35	21	54	13	21	13	23	180
# superan el 65% de EI	17	10	51	9	12	9	8	116
% por encima del 65% de EI	<b>49%</b>	<b>48%</b>	<b>94%</b>	<b>69%</b>	<b>57%</b>	<b>69%</b>	<b>35%</b>	<b>64%</b>