



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política

PROPUESTAS SOBRE LAS PRIORIDADES DEL TRABAJO EN EL CAMPO
DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por Lituania en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹ y de los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil²)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presentan propuestas sobre las prioridades del trabajo en el campo de la seguridad de la aviación, basadas en las conclusiones y recomendaciones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación de la OACI, celebrada en Montreal, del 12 al 14 de septiembre de 2012.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a considerar las recomendaciones con respecto a la política y las prioridades del trabajo descritas en esta nota de estudio, en el contexto de su examen de la Resolución A37-17: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita* y como contribución al programa de trabajo de la OACI sobre seguridad de la aviación para el trienio 2014-16.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo estratégico B — Seguridad
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las prioridades del trabajo de la OACI propuestas deberían incluirse en el presupuesto regular de la Organización.
<i>Referencias:</i>	Resolución A37-17: <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.</i>

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, San Marino, Serbia, Suiza, República de Moldova, Turquía y Ucrania.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (en adelante denominada “la Conferencia”) fue una oportunidad única para que los Estados miembros de la OACI y observadores reflexionaran sobre el progreso realizado en el diseño y aplicación de una política sobre seguridad de la aviación. La Conferencia presentó conclusiones y recomendaciones para guiar las actividades futuras y el programa de trabajo de la OACI en el campo de la seguridad de la aviación, los cuales deberían apoyarse.

2. PRIORIDADES DE POLÍTICA

2.1 *Seguridad basada en el riesgo*

2.1.1 La Conferencia *'alentó a los Estados miembros de la OACI y a las partes interesadas de la industria a adoptar el enfoque basado en el riesgo con respecto a la seguridad de la aviación' y 'acogió la iniciativa de la OACI de establecer un Estado del contexto de riesgo...'* Aunque, por su naturaleza, la OACI no está en capacidad de producir evaluaciones de riesgo para el sector del transporte aéreo, su Estado del contexto de riesgo (RCS por su sigla en inglés) contiene valiosa información general sobre el riesgo. La eficiencia de todo régimen de seguridad depende de su capacidad para hacer frente a las amenazas a la aviación civil y evitar que se exploten vulnerabilidades para cometer un acto de interferencia ilícita; esto implica manejar el riesgo asociado a tales amenazas y vulnerabilidades. Al adoptar un enfoque basado en el riesgo deben contemplarse varios aspectos: i) el diseño de medidas de seguridad en el Anexo 17 de la OACI, ii) la toma de decisiones para la asignación de recursos limitados al nivel operacional, iii) la determinación de en dónde, cómo y cuándo deberían realizarse auditorías de la OACI y iv) la definición de una respuesta oportuna y proporcional a ataques terroristas e intentos de ataques, cuando éstos ocurran.

2.2 *Sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación*

2.2.1 La Conferencia *'pidió a la OACI y sus Estados miembros que consideren la elaboración de un enfoque más centrado en los resultados al reglamentar la seguridad de la aviación...y 'destacó la importancia que reviste la definición de medidas de seguridad que sean eficaces, eficientes, operacionalmente viables y económicamente sostenibles, y que tengan en cuenta el impacto en los pasajeros'*. Por esta razón, debe reconocerse que las medidas de seguridad de la aviación implantadas en los Estados miembros pueden diferir, siempre que cumplan, como mínimo, con el Anexo 17, y tengan los resultados necesarios. Además, para que esas medidas sean eficaces y sostenibles, deben tenerse debidamente en cuenta sus consecuencias operacionales y económicas, y la necesidad de evitar un impacto indebido en la facilitación de los pasajeros y la carga.

2.3 *Reconocimiento de las medidas de seguridad*

2.3.1 La Conferencia *'alentó firmemente a los Estados miembros de la OACI a que consideren entre sí arreglos de reconocimiento mutuo, incluyendo el control de seguridad único, que reconozcan la equivalencia de sus medidas de seguridad de la aviación cuando con ellas se logran los mismos resultados y cuando están basadas en un proceso de validación continuo e integral y en un intercambio eficiente de información con respecto a sus respectivos sistemas de seguridad de la aviación'*. Este principio, que ya se reconoce en el Anexo 17, debería basarse en criterios objetivos y sólidos tales como: i) la convergencia normativa; ii) un proceso acordado de validación que sea general y continuo, que incluya la posibilidad de realizar verificaciones sobre el terreno; y iii) un intercambio de información efectivo y continuo entre las autoridades estatales sobre los sistemas de seguridad de la aviación respectivos. Tal reconocimiento debería evitar duplicaciones innecesarias de las medidas de seguridad, lo cual optimiza el uso de recursos limitados y elimina obstáculos para los pasajeros y el comercio.

2.4 *Coordinación entre las distintas entidades*

2.4.1 La coordinación entre las distintas entidades responsables de uno o más aspectos de la seguridad de la aviación es esencial para asegurar que se tenga un enfoque global e integrado para la seguridad – más allá de las áreas tradicionales de competencia – y que no haya brechas en la transmisión de información sobre seguridad que pueda ser importante para prevenir un acto de interferencia ilícita, ni divergencias en los requisitos respectivos que puedan crear vulnerabilidades o confusión en el sistema general. Algunos ejemplos de coordinación serían: i) esfuerzos para armonizar el enfoque de seguridad de la carga aérea y el correo con la Organización Mundial de Aduanas y la Unión Postal Universal, a fin de fomentar sinergias entre sus requisitos respectivos y evitar duplicación, y de reducir los costos para la industria; ii) la cooperación entre todas las entidades participantes a nivel nacional y aeroportuario para la protección de la seguridad de las áreas públicas de los aeropuertos; y iii) la cooperación en la seguridad informática y en las medidas de seguridad en la ATM.

2.5 *Actividades de asistencia*

2.5.1 La Conferencia '*alentó a los Estados miembros a intercambiar los resultados de las auditorías USAP de manera apropiada y segura para focalizar las iniciativas de creación de capacidad ...*' y '*alentó a los Estados miembros de la OACI y a las partes interesadas pertinentes, tales como las organizaciones regionales, a concertar acuerdos de asociación para la organización y el desarrollo de actividades de creación de capacidad ...*'. De esta manera se lograría una canalización más eficiente de las actividades de asistencia, basadas en criterios tales como: i) el nivel y naturaleza del riesgo proveniente de la aviación o para la aviación; ii) las vulnerabilidades existentes en un país. Un análisis detallado de las constataciones de las auditorías USAP de la OACI y de otras fuentes de información (por ej. sistemas de monitoreo del cumplimiento) debería proporcionar la información necesaria sobre esas vulnerabilidades; y iii) el compromiso del Estado miembro beneficiario de implementar las medidas.

3. **PRIORIDADES DE TRABAJO**

3.1 Como contribución a la definición del programa de trabajo de la OACI para el trienio 2014-16, y para establecer la prioridad de las actividades, las prioridades de política descritas anteriormente deberían integrarse plenamente en el trabajo de la OACI realizando las siguientes tareas:

3.2 ***Implementación de la seguridad basada en el riesgo:*** Para los Estados miembros que quieran aplicarla, el Estado del contexto de riesgo (RCS) ofrece una metodología para preparar su propia evaluación nacional del riesgo. Basándose en la información proporcionada por los Estados miembros, la OACI debería actualizar su RCS con regularidad. Además, al adoptar un enfoque basado en el riesgo para la seguridad de la aviación, la OACI debería:

- a) examinar las evaluaciones del riesgo existentes, a la luz de los hechos recientes:
- b) desarrollar evaluaciones del riesgo con respecto a amenazas nuevas y emergentes; por ejemplo, el riesgo de ataques a los sistemas informáticos de la navegación aérea y de los sistemas de ATM se ha materializado dado el desarrollo tecnológico de las aeronaves y los procedimientos tecnológicos y operacionales de la ATM; este tema se trató en la duodécima Conferencia de navegación aérea. La cooperación entre los grupos de expertos y grupos asesores sobre ATM y el Grupo de expertos AVSEC, por una parte, y entre la industria y los reguladores por otra parte, es esencial para diseñar medidas técnica y operacionalmente pertinentes para esos campos.

- c) enmendar el Anexo 17, así como el contenido del Manual de seguridad de la OACI y los documentos para la instrucción. En particular, debería realizarse un análisis de las medidas de seguridad preventivas descritas en el Anexo 17 desde una perspectiva del riesgo, y posteriormente proponerse enmiendas.
- d) alentar a los Estados miembros a que reaccionen de manera proporcional y coordinada ante un acto de interferencia contra la aviación civil, a fin de evitar reacciones excesivas que puedan afectar el sector del transporte aéreo y enviar una señal errónea al público.

3.3 ***Sostenibilidad de las medidas de seguridad:*** Al seguir desarrollando el marco mundial de seguridad de la aviación, la OACI debería promover el debido análisis de los posibles efectos de nuevas medidas, para asegurar que éstas sean proporcionales y viables, que tengan en cuenta el aumento previsto del tráfico mundial de pasajeros, y que no afecten innecesariamente la industria de la aviación, los intereses económicos en general o la experiencia de los pasajeros. En este análisis debería considerarse el impacto en:

- a) las operaciones y el uso de la infraestructura aeroportuaria, así como en los costos y la (re)asignación de recursos;
- b) la aceptabilidad de las medidas tanto para el personal como para el público viajero;
- c) los costos para el gobierno y la industria;
- d) los requisitos tecnológicos y el uso de tecnología;
- e) otras áreas tales como la seguridad aeronáutica y el medio ambiente; y
- f) la experiencia de los pasajeros y en sus derechos, la dignidad y la protección de sus datos personales.

3.4 ***Refuerzo de la seguridad de la carga aérea y el correo:*** De conformidad con las conclusiones de la Conferencia sobre la mitigación del riesgo para la carga aérea y el correo, se ha progresado significativamente mediante la adopción reciente de mejores normas del Anexo 17. No obstante, este es un primer paso, y se requiere más trabajo para asegurar que la carga y el correo se sometan ya sea a inspección física o a cadenas de suministro seguras (incluida la aprobación de expedidores reconocidos y de agentes acreditados por parte de la autoridad pertinente o en su nombre) y luego que la carga y el correo estén protegidos de la interferencia ilícita.

3.5 ***Control de la amenaza de los explosivos líquidos:*** En consonancia con las conclusiones de la Conferencia, la OACI y sus Estados miembros deberían implementar controles de seguridad que incluyan el control de la amenaza de los explosivos líquidos, en aerosoles y geles (LAG) y, cuando sea posible, hacerlo por medios tecnológicos. Con respecto a la mitigación de las amenazas de los explosivos en la aviación civil, un proceso completo debería incluir la detección de cualquier tipo de explosivos mediante tecnología avanzada de inspección.

3.6 ***Focalización de las actividades y medición de su eficiencia:*** La OACI debería asistir activamente a los Estados miembros en sus esfuerzos por cumplir las normas del Anexo 17, incluyendo las nuevas normas de seguridad de la carga aérea y el correo y de aduanas, proporcionando textos de orientación e instrucción. La OACI debería trabajar activamente en la focalización, priorización y coordinación de tal asistencia, junto con los Estados u organizaciones donantes y los beneficiarios, así

como con las partes interesadas de la industria, a fin de asegurar su sostenibilidad. De acuerdo con las conclusiones de la Conferencia, la OACI debería seguir desarrollando y luego implementando indicadores de eficiencia que incluyan, tanto los criterios como las metodologías para evaluar la eficacia y la sostenibilidad de los proyectos de asistencia.

4. CONCLUSIONES

4.1 Se invita a la Asamblea a considerar las propuestas sobre las prioridades del trabajo descritas en esta nota de estudio, en el contexto de su examen de la Resolución A37-17: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita* y como contribución al programa de trabajo de la OACI sobre seguridad de la aviación para el trienio 2014-16.

— FIN —