



## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

## COMITÉ EJECUTIVO

## Cuestión 16: Seguridad de la aviación — Política

## ESTRATEGIA GLOBAL DE LA OACI SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (ICASS)

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

## RESUMEN

En esta nota se informa sobre la ejecución de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) durante el trienio 2014-2016 y se recomienda seguirla aplicando en el trienio 2017-2019, en espera de la aprobación del Plan global de seguridad de la aviación (GASeP).

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

- aprobar la continuación de la ICASS como estrategia principal de la OACI para el Programa de seguridad de la aviación durante el trienio 2017-2019, en espera de la aprobación del GASeP, momento en el cual este plan sustituiría a la ICASS; y
- instar a los Estados a que sigan aportando contribuciones voluntarias para apoyar el programa de trabajo de la OACI sobre seguridad de la aviación.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con el Objetivo estratégico C — <i>Seguridad de la aviación y facilitación.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	La ejecución de la ICASS se llevará a cabo con sujeción a los recursos disponibles en el presupuesto del Programa regular para 2017-2019 y/o con contribuciones voluntarias.
<i>Referencias:</i>	A39-WP/20, <i>Ejecución del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación – Enfoque de observación continua (USAP-CMA)</i> A39-WP/28, <i>Informe sobre el Programa de asistencia técnica de la OACI en las esferas de seguridad operacional, seguridad de la aviación y facilitación y medio ambiente</i> A39-WP/21, <i>Informe sobre el Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África</i> A39-WP/15, <i>Establecimiento de un Plan global de seguridad de la aviación (GASeP)</i> A38-WP/13, A37-WP/18 y A37-WP/75 <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2013) (Doc 10022)</i>

## 1. ANTECEDENTES

1.1 Un hito importante en el establecimiento e implementación del marco mundial de seguridad de la aviación fue la adopción en 2010, en el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, de la *Declaración sobre seguridad de la aviación* y la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), que se han convertido en instrumentos clave para el liderazgo y el compromiso de la Organización en la ejecución de su programa de seguridad de la aviación. Reconociendo la necesidad de reforzar la seguridad de la aviación en el mundo frente a la continua amenaza de la interferencia ilícita, la Declaración reflejó un importante consenso de los Estados miembros. Esta Declaración señaló nueve áreas prioritarias de acción por parte de los Estados, principalmente para mejorar y reforzar la recopilación e intercambio de información, promover el uso de tecnologías modernas de detección y aumentar la capacidad de los Estados para resolver deficiencias. También reafirmó la necesidad de reforzar las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación, y de adoptar medidas para hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes. En general, la Declaración logró consolidar el compromiso político, centrar la atención y aunar esfuerzos para prevenir la interferencia ilícita en la aviación civil.

1.2 La Declaración representa el compromiso de los Estados de mejorar la seguridad de la aviación bajo temas clave, en tanto que la ICASS se concentra en guiar y fortalecer las iniciativas y la capacidad de la OACI para ejecutar efectivamente su programa de seguridad de la aviación. La estrategia ha tenido una función importante, al canalizar la atención y la acción hacia áreas de la seguridad de la aviación en donde más se requieren mejoras y progreso. Las contribuciones financieras y en especie de los Estados para mejorar la seguridad de la aviación de conformidad con la Declaración y en el marco de la ICASS, han contribuido significativamente a su éxito. La ICASS ha sido instrumento clave de las iniciativas de la OACI para mejorar la seguridad de la aviación en el mundo, facilitar y canalizar la cooperación internacional/regional, promover la colaboración entre gobiernos y la industria, mejorar la coordinación de los socios y movilizar las contribuciones de los donantes.

1.3 En esta nota se destacan los resultados y logros en la ejecución de la ICASS durante el trienio 2014-2016 y se ilustra la forma en que ésta apoya las iniciativas de la OACI “Ningún país se queda atrás” y de movilización de recursos. La seguridad de la aviación presenta retos conocidos y nuevos formidables, por lo cual se propone que en el futuro orden del día del programa de la OACI de seguridad de la aviación se tengan en cuenta las importantes lecciones extraídas de la ICASS y que, al mismo tiempo, se aplique un enfoque más holístico y enfocado hacia la obtención de resultados, a fin de mejorar la seguridad de la aviación civil mundial en el trienio 2017-2019 y después.

## 2. ASPECTOS SOBRESALIENTES DE LA ACTIVIDAD

2.1 A continuación se exponen aspectos sobresalientes de la ejecución de la ICASS durante el trienio 2014-2016.

- a) **Estrategia primordial 1 – Hacer frente a las amenazas nuevas y existentes.** La Organización continuó asegurando que toda recomendación de nuevas medidas se basara en la amenaza y el riesgo. Además, la OACI continuó sus esfuerzos para aumentar la conciencia sobre el riesgo, promover la política sobre riesgos e instituir una cultura de seguridad basada en el riesgo, con miras a asegurar que se formulen normas y reglas basadas en el riesgo, teniendo en cuenta textos de orientación tales como la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación*. En estrecha consulta con el grupo de trabajo sobre amenazas y riesgos (WGTR) del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSEC), la OACI monitorizó posibles amenazas para la seguridad de la aviación (p. ej., ciberseguridad,

seguridad de la parte pública, sistemas de aeronaves pilotadas a distancia y artefactos explosivos improvisados transportados por personas), y aseguró la pronta comunicación y difusión de los riesgos de seguridad de la aviación, con orientaciones para todos los Estados y partes interesadas, lo cual hizo posible tomar medidas coherentes, eficaces y oportunas. Se publicaron otros textos de orientación a fin de aumentar la capacidad de los Estados de establecer, según el riesgo, las prioridades para los recursos de seguridad de la aviación, que incluyen: *Operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto*, la *Guía de información y evaluación de la vulnerabilidad – MANPADS* y el Repositorio de ciberseguridad en el portal seguro de la OACI (<https://portal.icao.int>). También se hizo énfasis en las amenazas nuevas y existentes, con un monitoreo continuo en la OACI y con actividades de asistencia.

- b) **Estrategia primordial 2 – Promover enfoques de seguridad de la aviación innovadores, eficaces y eficientes.** La OACI se centró en la innovación, en actividades colaborativas e iniciativas coordinadas como el Simposio sobre innovación en seguridad de la aviación (2014), la Conferencia mundial AVSEC (2015), organizada conjuntamente por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el apoyo al programa de excelencia aeroportuaria (APEX), el establecimiento de un grupo de trabajo sobre innovaciones en la seguridad de la aviación (WGIAS) del Grupo de expertos AVSEC y mejoras en la AVSECPaedia en el portal seguro de la OACI (<https://portal.icao.int>); todo esto para estimular medidas de seguridad de la aviación innovadoras, eficaces y eficientes.
- c) **Estrategia primordial 3 – Promover el intercambio de información sobre seguridad de la aviación entre los Estados miembros.** Se ha trabajado para reforzar continuamente la capacidad de la OACI de recopilar y difundir en forma segura información sobre incidentes, amenazas, problemas y tendencias en materia de seguridad de la aviación a través de mejores funciones en las plataformas pertinentes de la OACI, particularmente la Red de puntos de contacto (PoC), que incluye actualmente PoC de casi todos los Estados miembros de la OACI, la base de datos sobre actos de interferencia ilícita, e información sobre los resultados de las auditorías del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) y sobre las preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC).
- d) **Estrategia primordial 4 – Promover el cumplimiento global y crear una capacidad de vigilancia de la seguridad de la aviación sostenible en los Estados.** Durante el trienio la OACI logró una mayor coherencia y coordinación para resolver las deficiencias identificadas a través del USAP, y del Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (Plan AFI SECFAL), que se lanzó como un programa de la OACI para mejorar la coordinación de las actividades de asistencia en África. (Véanse las notas A39-WP/20, *Ejecución del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación – Enfoque de observación continua (USAP-CMA)*, A39-WP/28, *Informe sobre el Programa de asistencia técnica de la OACI en las esferas de seguridad operacional, seguridad de la aviación y facilitación y medio ambiente* y A39-WP/21, *Informe sobre el Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África*.) Además, la OACI colaboró con Estados miembros, organizaciones internacionales y regionales y colaboradores de la industria que estaban en condiciones de aportar recursos y expertos, para ampliar el alcance y la efectividad de las actividades de asistencia ofrecidas. Tales actividades incluyen: colaborar en el

desarrollo y ejecución de planes de mejoras de la seguridad de la aviación (ASIP); impartir cursos y talleres de la OACI en el marco de los ASIP y de la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC); desarrollar y difundir información conjuntamente (por ejemplo, las actividades de la OACI y de la Organización Mundial de Aduanas relativas a la carga); e incorporar actividades de asistencia desarrolladas por otros proveedores en el marco de asistencia de la OACI.

- e) **Estrategia primordial 5 – Mejorar la cultura de factores humanos y seguridad.** Se hizo más énfasis en responder a la necesidad de instrucción continua en seguridad de la aviación mundial y regional, colaborando con instituciones parte de la red de ASTC de la OACI, que ahora consta de 30 miembros. A través de la red de ASTC se realizó un promedio de 41 eventos de instrucción al año, que beneficiaron a 549 personas del área de seguridad de la aviación provenientes de 109 Estados. Además, la OACI continuó trabajando para sensibilizar y aumentar los conocimientos de funcionarios, profesionales y expertos nacionales del sector, elaborando tres documentos de orientación: Sistemas de gestión de la seguridad de la aviación (SeMS), Inspección del personal y cultura de seguridad.
- f) **Estrategia primordial 6 – Promover el desarrollo del reconocimiento mutuo de los procesos de seguridad de la aviación.** Se siguió promoviendo el reconocimiento mutuo de los procesos de seguridad de la aviación a través de una colaboración extensa con las partes interesadas y la industria, y la diseminación del nuevo texto de orientación *Reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad de la aviación*, así como el intercambio de información y debates por conducto del Grupo de expertos AVSEC. Acuerdos formalizados de reconocimiento mutuo de la seguridad de la aviación ganan cada vez mayor impulso en la gestión de los asuntos bilaterales de seguridad de la aviación.
- g) **Estrategia primordial 7 – Destacar la importancia de la seguridad de la aviación entre los Estados, otras partes interesadas y dentro de la OACI.** Se incrementaron las actividades de divulgación a niveles nacional, regional e internacional, las cuales generaron una mayor conciencia del contexto mundial de amenazas a la seguridad de la aviación. Por ejemplo, para reforzar la seguridad de la carga aérea, la OACI realizó una serie de iniciativas conjuntas con la Organización Mundial de Aduanas (OMA), diseñadas para sensibilizar a las autoridades de seguridad de la aviación, administraciones aduaneras y partes interesadas sobre la necesidad de reforzar la seguridad fronteriza y de la aviación, facilitando al mismo tiempo el flujo de la carga. Se intensificó la colaboración entre la OACI y la OMA, por ejemplo, en conferencias conjuntas OACI/OMA, alineación de marcos normativos, cursos conjuntos y la publicación del documento titulado *Moving Air Cargo Globally* (Transporte mundial de la carga aérea).

### 3. LECCIONES

3.1 Con la implementación de la ICASS en los trienios 2011-2013 y 2014-2016 se extrajeron varias lecciones, siendo las siguientes algunas de las más pertinentes:

- a) la aviación enfrentará constantemente riesgos graves nuevos de seguridad de la aviación debido a grupos terroristas y personas radicalizadas y otras personas que actúan por distintos motivos (como se documenta en las ediciones consecutivas de la

*Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación*), teniendo como telón de fondo la situación evolutiva de la seguridad mundial, el crecimiento del tráfico de pasajeros y carga, la expansión de la infraestructura, las presiones comerciales y fiscales y otros factores de transporte aéreo. Teniendo en cuenta que se prevé que el tráfico de pasajeros a nivel internacional se eleve de la cifra actual de aproximadamente 3 300 millones a 6 000 millones para 2030 y la carga aérea transportada aumente de 50 millones a 125 millones de toneladas (con base en los pronósticos de tráfico aéreo de la OACI y la IATA), el crecimiento de la industria de la aviación tendrá ramificaciones importantes para el perfil de riesgos de seguridad del sector de la aviación;

- b) los SARPS y textos de orientación de la OACI, junto con las actividades del USAP-CMA y el apoyo de la Secretaría de la OACI a la ejecución en los Estados, constituyen un sistema efectivo para mejorar la seguridad de la aviación civil. Actualmente, se está evaluando el progreso de los Estados en mejorar la seguridad de la aviación midiendo el nivel de aplicación eficaz (EI) de las normas de la OACI a través de las actividades de observación continua del USAP y el ASIP de los Estados, teniendo en cuenta que en 2015 se realizaron actividades de asistencia y creación de capacidades en 118 Estados, de los cuales 17 implantaron un ASIP. Si bien una mejoría en la EI constituye una nueva herramienta de medición de las mejoras, se están documentando indicadores claros de que se han logrado mejoras después de las actividades de asistencia de la OACI;
- c) con las continuas innovaciones de los terroristas, la seguridad de la aviación se encuentra frente a un contexto de riesgo cada vez más complejo. Si bien los 10 actos de interferencia ilícita registrados por la OACI en 2015 fueron menos que los 21 del año pasado, las áreas de riesgo de alta prioridad para la aviación para los próximos años incluyen la seguridad de la parte pública, la amenaza de ciberataques en el sector de la aviación, el uso cada vez mayor de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y el uso de artefactos explosivos improvisados transportados por personas;
- d) el progreso continuo en la aplicación efectiva de las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad* es esencial para lograr la seguridad y la regularidad del transporte aéreo internacional. Se requiere los esfuerzos concertados de los Estados para lograr y mantener un aplicación del 100% en comparación con el promedio mundial actual del 71,59%;
- e) para lograr la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación es necesario utilizar una diversidad de estrategias e instrumentos de gestión de riesgos a fin de alinear las medidas de seguridad con los riesgos de seguridad. En virtud del creciente interés de los Estados en diseñar e implantar medidas y enfoques eficaces basados en los riesgos, la OACI ha llevado a cabo, de forma activa, talleres de gestión de riesgos en las regiones. En 2014 y 2015 se impartieron 11 y 21 talleres, respectivamente;
- f) la cooperación y las iniciativas regionales e internacionales, así como las asociaciones público-privadas, facilitan la creación de capacidades y la agrupación de limitados recursos técnicos y financieros para mejorar la seguridad de la aviación. La OACI acoge con beneplácito las muchas contribuciones y éxitos de los Estados, las organizaciones internacionales y regionales y la industria para enfrentar con resultados positivos las dificultades, por medio de la colaboración;

- g) como lo ilustran problemas de la aviación civil tales como los vuelos sobre zonas de conflicto o en sus cercanías, la ciberseguridad y los RPAS, la seguridad de la aviación requiere un enfoque multifuncional que garantice toda la coordinación que sea necesaria con los asuntos de facilitación, seguridad operacional de la aviación, navegación aérea y otros pertinentes; y
- h) el establecimiento de metas y objetivos claros de seguridad de la aviación, junto con indicadores concretos y mensurables, debería ser la base de un nuevo marco estratégico mundial de la OACI, para mejorar progresivamente la seguridad de la aviación, en el que participen la Organización, los Estados, las organizaciones internacionales y regionales, la industria y otras partes interesadas, según proceda.

#### 4. LA ICASS DESPUÉS DE 2016

4.1 Las valiosas lecciones confirman que la ICASS sigue siendo pertinente como marco sólido que sirve de guía a la OACI al tomar medidas en la esfera de la seguridad de la aviación. Mientras tanto, la Organización está considerando la creación de un marco que refleje las ambiciones y responsabilidades compartidas a escala mundial que resulten pertinentes para guiar a todos los Estados y a la industria para que mejoren la seguridad de la aviación, así como la necesidad de establecer un nuevo plan mundial de seguridad de la aviación actualizado, progresista y ambicioso. En la nota A39-WP/15, *Establecimiento de un Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP)* se presenta una propuesta para crear dicho plan. La ICASS debería prolongarse bajo su forma actual hasta que se apruebe la ejecución del GASeP, que en ese momento reemplazaría a la ICASS.

4.2 En el Apéndice de esta nota, se presentan los principales objetivos de la ICASS ‘en proceso de transición’. Es importante destacar que las lecciones aprendidas mencionadas en el párrafo 3 sientan las bases para el GASeP, así como para establecer metas y objetivos definidos que puedan lograr los Estados teniendo en cuenta las consideraciones siguientes:

- a) que las metas sean universales y abarquen cuestiones y retos clave de seguridad de la aviación de los Estados desarrollados y en desarrollo; y
- b) la necesidad de establecer indicadores simples, de fácil aplicación, alcanzables y rentables, de manera que todos los Estados miembros puedan utilizarlos, según convenga, teniendo en cuenta sus condiciones y prioridades particulares.

4.3 El marco estratégico de la OACI para la seguridad de la aviación civil internacional pasaría sin dificultades de la ICASS al GASeP, una vez que este último haya sido aprobado, imprimiendo un énfasis renovado a las estrategias primordiales de la ICASS en un marco más holístico y dirigido a la obtención de resultados.

-----

## APÉNDICE

### ESTRATEGIA GLOBAL DE LA OACI SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

#### OBJETIVOS CLAVE A PARTIR DE 2017 – DESARROLLO DEL GASeP

##### **Estrategia primordial 1: Hacer frente a las amenazas nuevas y existentes**

*Objetivos clave para 2017-2019:* Seguir esforzándose para asegurarse de que los Estados tomen medidas sustanciales para incorporar metodologías y mecanismos eficaces de evaluación de amenazas y riesgos en sus programas nacionales de seguridad de la aviación.

##### **Estrategia primordial 2: Promover la innovación en seguridad de la aviación**

*Objetivos clave para 2017-2019:* Promover entre los Estados un intercambio cada vez mayor de mejores prácticas e información sobre las nuevas sentencias de los sistemas y tecnologías de seguridad de la aviación utilizando las plataformas de la OACI.

##### **Estrategia primordial 3: Intercambio de información**

*Objetivos clave para 2017-2019:* Mejorar los mecanismos de notificación por los Estados de actos de interferencia ilícita, de conformidad con el Anexo 17, y de diseminación de información pertinente.

##### **Estrategia primordial 4: Promover el cumplimiento global**

*Objetivos clave para 2017-2019:* Mejorar la aplicación y remediar deficiencias en los Estados identificados mediante actividades de auditoría y observación, la creación de capacidades y la movilización de recursos para apoyar la aplicación eficaz de planes e iniciativas regionales dirigidos a asistir a los Estados en desarrollo para que logren mayores niveles de seguridad de la aviación.

##### **Estrategia primordial 5: Mejorar la cultura de factores humanos y seguridad**

*Objetivos clave para 2017-2019:* Mejorar las iniciativas de instrucción en seguridad de la aviación colaborando con las instituciones de la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación de la OACI.

##### **Estrategia primordial 6: Reconocimiento mutuo de los procesos de seguridad de la aviación**

*Objetivos clave para 2017-2019:* Reducir la duplicación innecesaria de medidas tendentes a utilizar de manera óptima los recursos de seguridad de la aviación, a fin de lograr el equilibrio deseado y apropiado entre la eficacia de las medidas de seguridad y la eficiencia del transporte aéreo, así como un proceso de facilitación optimizado.

##### **Estrategia primordial 7: Destacar la importancia de la seguridad de la aviación a escala mundial**

*Objetivos clave para 2017-2019:* Mejorar la conciencia respecto del entorno de amenazas que enfrenta la seguridad de la aviación mundial y promover el diálogo sobre los desafíos nuevos y emergentes en materia de seguridad de la aviación.