



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Seguridad de la aviación — Política

CREACIÓN DE UN PLAN MUNDIAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

La Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) cumplirá su período aprobado este año, y las deliberaciones sobre una futura política y marco de programación para reemplazarla se han enfocado en un plan “mundial” centrado en las aspiraciones de seguridad de la aviación, que la comunidad internacional debe realizar colectivamente.

En esta nota se presenta una propuesta para el desarrollo de un Plan mundial de seguridad de la aviación (GASeP), que responderá a la necesidad de los Estados y regiones de contar con asistencia para orientar las iniciativas de mejora de la seguridad de la aviación de todos los Estados, y de otras partes, mediante una serie de objetivos y metas acordados internacionalmente. En la nota se propone que se realicen consultas sistemáticas y detalladas con los Estados miembros y la industria a fin de llegar a un consenso sobre los lineamientos y el contenido completo del GASeP, incluyendo los objetivos y metas apropiadas para reflejar con precisión las necesidades de los Estados y las regiones.

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

- encargar al Consejo que continúe desarrollando el GASeP basándose en objetivos y metas de seguridad de la aviación claros y colectivos, respaldados por indicadores concretos y mensurables;
- pedir a la Secretaría que consulte con los Estados miembros para elaborar y refinar los elementos del GASeP sobre la base de los Apéndices A, B y C; y
- convenir en la hoja de ruta y el cronograma propuestos que figuran en el Apéndice D

<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>	La implementación de la ICASS y del GASeP se llevará a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2017-2019 y/o con contribuciones voluntarias.
<i>Referencias:</i>	A39-WP/20, <i>Aplicación del enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de seguridad de la aviación (CMA-USAP)</i> A39-WP/28, <i>Informe sobre el Programa de asistencia técnica de la OACI en los ámbitos de la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la facilitación y el medio ambiente</i> A39-WP/14, <i>Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS)</i> A38-WP/13, A37-WP/18 y A37-WP/75 <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 4 de octubre de 2013) (Doc 10022)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) concluirá su período aprobado al final del trienio actual, habiendo servido durante dos trienios como el marco primario del programa de seguridad de la aviación. Reflexionando sobre las tendencias, los retos y las oportunidades a los cuales debería responder un marco futuro, el Consejo tuvo en cuenta las lecciones del ICASS y considera que es hora de definir una visión y una hoja de ruta para hacer la transición del ICASS a un nuevo plan mundial de seguridad de la aviación (GASeP) holístico y con visión del futuro.

1.2 Aprovechando los éxitos del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP), los Estados y la industria se beneficiarán de un plan de seguridad de la aviación verdaderamente “mundial”. El Plan proporcionará orientaciones para establecer prioridades a nivel internacional, regional y estatal, creando un marco en el cual los Estados puedan trabajar juntos, y con otras partes interesadas, para alcanzar objetivos comunes, propiciar soluciones globales a problemas comunes, y guiar los esfuerzos para reforzar la seguridad de la aviación. Pueden extraerse lecciones útiles del GASP y del GANP, reconociendo al mismo tiempo que la seguridad de la aviación es fundamentalmente diferente de la seguridad operacional de la aviación y de la navegación aérea.

2. SITUACIÓN ACTUAL

2.1 Los instrumentos de política mencionados a continuación han definido la orientación del programa de seguridad de la aviación de la OACI y enfocado las prioridades para la Organización:

- a) la Declaración sobre seguridad de la aviación, adoptada mediante la Resolución A37-17, en la que se reafirma el compromiso de los Estados miembros de fortalecer la seguridad de la aviación mundial;
- b) la ICASS, en la que se destacan siete estrategias primordiales de la Organización que cubren dos trienios (2011-2016) como lo dispuso el 37º período de sesiones de la Asamblea;
- c) las conclusiones y recomendaciones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación de 2012, dirigida a fortalecer el marco de la seguridad de la aviación mundial, particularmente mitigando los riesgos en la seguridad de la carga aérea y el correo y las amenazas internas; y
- d) Resoluciones adoptadas por la Asamblea de la OACI sobre la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*.

2.2 Orientada por los instrumentos anteriormente mencionados, la Organización ha avanzado en la ejecución de su mandato sobre seguridad de la aviación consistente, entre otras cosas en: promover medidas de seguridad efectivas en todo el mundo; mejorar la provisión y la coordinación de la asistencia, creación de capacidad e iniciativas conjuntas; aumentar la capacidad de responder a amenazas nuevas y emergentes; y asegurar la efectividad en las actividades de auditoría y seguimiento.

2.3 Sin embargo, las mejoras en la seguridad de la aviación mundial siguen representando un enorme trabajo caracterizado por un entorno complejo y en continua evolución, sin una perspectiva real de gestión concreta del riesgo. Por ejemplo, se requieren mayores esfuerzos de colaboración de los Estados y la industria para promover la innovación en la tecnología y los procesos a fin de responder a

retos futuros y existentes en la seguridad de la aviación. Se requiere mayor integración de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, por ejemplo en el ámbito de la ciberseguridad y los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia; la seguridad de la aviación requiere un enfoque transversal que asegure la coordinación apropiada con las áreas de facilitación, seguridad operacional de la aviación, navegación aérea y otras áreas conexas. Debería fomentarse un mayor intercambio en tiempo real de información crítica entre los Estados y la industria, y entre profesionales en seguridad de la aviación y otras partes que necesitan tener la información, como lo han demostrado eventos recientes relacionados con operaciones de aviación civil cerca de zonas de conflicto.

3. CONSIDERACIONES FUNDAMENTALES

3.1 El énfasis en un futuro marco de seguridad de la aviación debería ya no centrarse en la OACI sino en un enfoque que defina las aspiraciones y responsabilidades compartidas por todos los Estados, a fin de ayudar a guiar los esfuerzos de los Estados para mejorar progresivamente la seguridad de la aviación. Al desarrollar más el GAsEP, se proponen las siguientes consideraciones fundamentales, que tienen en cuenta las recomendaciones del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP/27, Marzo de 2016):

- a) las siete estrategias primordiales de la ICASS deberían seguir siendo una base sólida para responder a los retos actuales y futuros de la seguridad de la aviación, y deberían por lo tanto utilizarse para ayudar a darle forma al GAsEP. Se ha previsto que la transición de la ICASS al GAsEP, cuando se apruebe éste último, sea fluida, y que las estrategias primordiales de la ICASS tengan un énfasis renovado en un marco más holístico y mundial. También podrían integrarse otras estrategias (por ejemplo, la estrategia de asistencia y creación de capacidad de la OACI);
- b) el marco debería basarse en la noción de la mejora progresiva de la seguridad de la aviación, como objetivo fundamental, acorde con el objetivo estratégico de la OACI. Para fines prácticos, la mejora en la seguridad de la aviación se define como la mejora en la eficacia y la eficiencia de la seguridad de la aviación para mitigar el riesgo de actos o intentos de actos de interferencia ilícita, y mitigar sus consecuencias; es lograr e implementar mejoras cualitativas, controlando al mismo tiempo los costos de la seguridad;
- c) los principales componentes para definir el GAsEP, que se ilustran en el Apéndice A, deberían basarse en seis temas clave, bajo los cuales se podrían establecer objetivos y metas específicas. También incluye cuatro áreas más generales de “facilitadores”, que contribuyen al logro de los objetivos relacionados no sólo con un tema clave sino con todos los temas. Si bien tendrían que desarrollarse y refinarse más los detalles del GAsEP, los seis temas clave podrían usarse para ayudar a enmarcar las deliberaciones;
- d) en el Apéndice B se presenta un índice indicativo del formato sugerido;
- e) objetivos y metas a corto y mediano plazo, combinados con objetivos a más largo plazo para lograr mejoras importantes, basados en una lista indicativa como la que se presenta en el Apéndice. Los objetivos y metas para la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea ya se han generalizado, pero este todavía no es el caso para la seguridad de la aviación y se requiere mayor consideración. Es prematuro proponer lo que podrían ser los objetivos y metas concretos del GAsEP;

- f) selección de indicadores de resultados, de modo que pueda hacerse un seguimiento de las metas mediante al menos un indicador para un año acordado para la meta. Los indicadores deberían ser relativamente sencillos, fáciles de aplicar y efectivos en función de los costos, para que todos los Estados miembros puedan utilizarlos, según corresponda, teniendo en cuenta sus condiciones y prioridades particulares. Un posible indicador podría ser el nivel de aplicación efectiva determinado por el enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA); y
- g) se requieren consultas más extensas para que todos los Estados miembros, organizaciones y la industria puedan contribuir y adherirse al plan.

3.2 En vista de lo anterior, el Consejo ha previsto que el GAsEP se desarrolle de una manera estructurada y coordinada, teniendo en cuenta las contribuciones de los Estados miembros, de las organizaciones internacionales y regionales y de la comunidad de la seguridad de la aviación en general. Las consultas sistemáticas y generales serían un factor de éxito crítico para asegurar que la base siga siendo el consenso que ha caracterizado el progreso hasta la fecha en la aviación civil mundial; y que los objetivos y metas sean apropiados para los Estados y regiones correspondientes.

4. ETAPAS SIGUIENTES

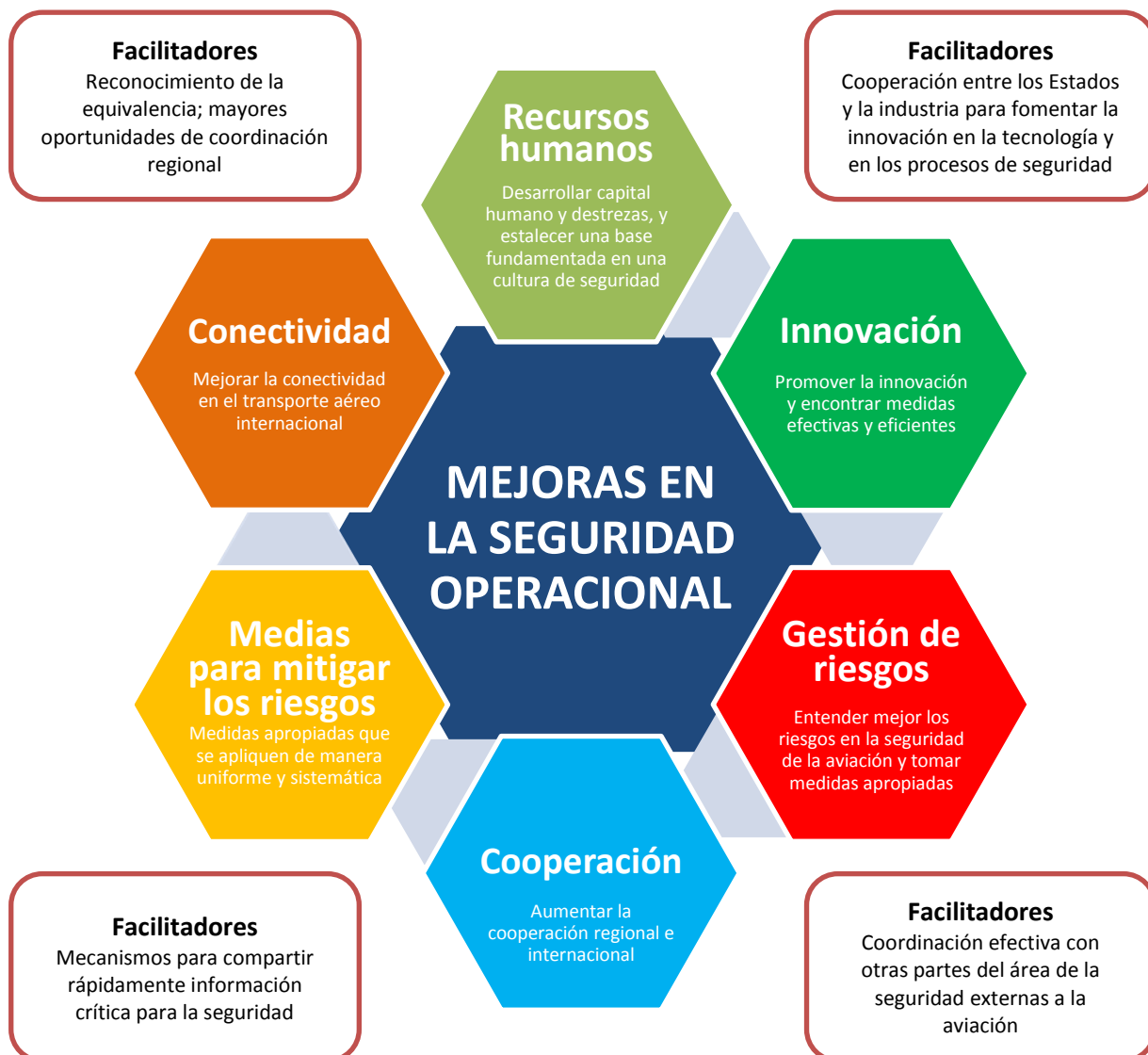
4.1 En el Apéndice D se presenta una hoja de ruta y un cronograma para la aprobación final y la implementación del GAsEP. El proceso se dividiría en dos fases. En la primera fase, desde la 39ª Asamblea hasta principios de 2018, la OACI realizaría consultas regulares y promovería un diálogo abierto con los Estados miembros y partes interesadas y los invitaría a contribuir, a través de una serie de conferencias regionales y otras formas de consultas regionales. También incluiría la celebración de una conferencia de alto nivel a mediados de 2018 para obtener consenso mundial sobre el GAsEP y el compromiso de los Estados con los objetivos y metas del Plan. Se prevé que la segunda fase conduzca a la aprobación del GAsEP por el Consejo, para implementarlo a fines de 2018.

4.2 Tomando nota de que el desarrollo del GAsEP exigiría trabajo continuo de la Secretaría de la OACI, el Consejo también tomó nota con agradecimiento de los recursos y expertos que había ofrecido el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para ayudar a revisar periódicamente el plan propuesto, de ser necesario.

5. TRANSICIÓN

5.1 Se ha previsto que las estrategias primordiales de la ICASS se integren naturalmente en el GAsEP en la medida en que sigan siendo relevantes. Como se propone en la nota A39-WP/14 sobre la ICASS, se propone que la Organización continúe guiándose por el ICASS, hasta que se apruebe la implementación del GAsEP en 2019, para asegurar que la OACI cuente con una política general y un marco programático.

APÉNDICE A
TEMAS CLAVE



APÉNDICE B
ÍNDICE INDICATIVO

Resumen	
Capítulo 1	Introducción
Capítulo 2	Situación actual <ul style="list-style-type: none">• Progreso realizado en la seguridad de la aviación civil internacional• Panorama de amenazas y riesgos• Vulnerabilidades en el transporte aéreo• Tendencias en la seguridad del transporte aéreo
Capítulo 3	Necesidad de un Plan mundial de seguridad de la aviación Principios clave y fundamentales de la seguridad de la aviación Socios en la seguridad de la aviación
Capítulo 4	Prioridades en la seguridad de la aviación
Capítulo 5	Objetivos y metas
Capítulo 6	Facilitadores
Capítulo 7	Estrategias de apoyo
Capítulo 8	Plan de acción para la ejecución
Capítulo 9	Seguimiento y notificación del progreso
Capítulo 10	Gobernanza
Apéndices	Según se requiera

APÉNDICE C

LISTA INDICATIVA DE OBJETIVOS Y METAS

OBJETIVO 1 Mayor capacidad para responder a todas las amenazas a la seguridad de la aviación

- Meta 1.* Para 20xx, los Estados habrán utilizado metodologías de evaluación de riesgos;
- Meta 2.* Para 20xx, los Estados habrán hecho esfuerzos importantes para promover las medidas y enfoques basados en el riesgo;
- Meta 3.* Para 20xx, los Estados habrán implantado mecanismos para aumentar el intercambio de información sobre amenazas;

OBJETIVO 2: Mayores niveles de aplicación efectiva del Anexo 17

- Meta 4.* Para 20xx, cumplimiento en los Estados y regiones para mejorar sustancialmente la seguridad de la aviación;
- Meta 5.* Para 20xx, movilizar recursos financieros adicionales para la implementación efectiva de la seguridad de la aviación;
- Meta 6.* Para 20xx, reducción sustancial del número de Estados con preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeCs);

OBJETIVO 3: Promoción del desarrollo de los recursos humanos en la seguridad de la aviación

- Meta 7.* Para 20xx, los Estados habrán tomado medidas importantes para promover la cultura de seguridad de la aviación en todas las organizaciones;
- Meta 8.* Para 20xx, los Estados habrán hecho esfuerzos considerables para aumentar la capacidad de los profesionales de la seguridad;

OBJETIVO 4: Medidas de seguridad eficaces y eficientes mediante innovación en los procesos y la tecnología

- Meta 9.* Para 20xx, los Estados habrán reforzado la capacidad tecnológica para responder a la amenaza planteada por los LAG;
- Meta 10.* Para 20xx, los Estados habrán hecho esfuerzos considerables para incrementar la investigación y fomentar la innovación;
- Meta 11.* Para 20xx, todos los Estados habrán utilizado las plataformas de la OACI para compartir las mejores prácticas de inspección;
- Meta 12.* Para 20xx, mayor esfuerzo de los Estados para reconocer los sistemas de otros Estados cuando se consideren equivalentes;

OBJETIVO 5: Mejorar la ejecución mediante la creación de capacidad

- Meta 13.* Para 20xx, consolidar alianzas regionales para realizar actividades efectivas y focalizadas de creación de capacidad a fin de apoyar iniciativas y planes regionales; y

OBJETIVO 6: Enfoque integrado para la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, y otras disciplinas

- Meta 14.* Para 20xx, mayores esfuerzos de todos los Estados para implementar un enfoque transversal en la seguridad de la aviación.
-

APÉNDICE D

HOJA DE RUTA Y CRONOGRAMA PROPUESTO

Fase	Medidas	Plazo
1	Aprobar el concepto y el plan de trabajo del GAsEP	4T de 2016
2	Terminar el primer proyecto de consulta sobre el GAsEP	2T de 2017 (después de la AVSECP/28)
3	Consultar con los Estados miembros y todas las partes interesadas través de una serie de consultas regionales	3T de 2017 a 2T de 2018
4	Conferencia de alto nivel para obtener acuerdo sobre el GAsEP y compromiso con las metas	2T de 2018
5	Aprobación completa del GAsEP por el Consejo para comenzar la implementación	4T de 2018 (215° período de sesiones)
6	Presentación de un informe sobre el progreso en el 40° período de sesiones de la Asamblea de la OACI	4T de 2019

— FIN —