



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES
COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 12: Seguridad de la aviación — Política

EJECUCIÓN DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (GASeP)

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota de estudio se hace una reseña de la gran actividad en torno a la formulación y ejecución del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP). Ofrece una visión general del nivel actual de seguridad de la aviación a escala mundial y regional, documentada mediante el Enfoque de observación continua — Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA). Asimismo, se recomienda establecer un calendario trienal de revisión, que se ajuste al Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y al ciclo presupuestario trienal, y tratar en la próxima edición del GASeP determinados componentes del Anexo 9 – *Facilitación* que también sirven de apoyo a los objetivos de seguridad de la aviación y de seguridad fronteriza.

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

- a) reconocer los considerables esfuerzos ya realizados y en marcha para ejecutar las medidas y tareas prioritarias del GASeP;
- b) instar a los Estados a adoptar medidas para mejorar la implementación efectiva del Anexo 17 – *Seguridad* a fin de alcanzar las metas indicadas en el GASeP;
- c) solicitar al Consejo que implante un calendario trienal de revisión del GASeP; y
- d) solicitar al Consejo que en la próxima edición del GASeP incorpore medidas y tareas relacionadas con determinados componentes del Anexo 9 – *Facilitación* que también sirve de apoyo a los objetivos de seguridad de la aviación y de seguridad fronteriza, como la información anticipada sobre los pasajeros y el registro de nombres de los pasajeros.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de <i>Seguridad de la aviación y facilitación</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades referidas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2020-2022 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) A40-WP/27 <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación</i> A40-WP/26 <i>Resultado de la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS/2)</i> A40-WP/28 <i>Estrategia de ciberseguridad de la OACI</i>

2. INTRODUCCIÓN

1.1 La Asamblea, en su 39º período de sesiones, encargó al Consejo de la OACI que elaborase el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP), basándose en metas y objetivos claros y colectivos de seguridad de la aviación y con el respaldo de indicadores concretos y mensurables. Durante el pasado año, un equipo especial integrado por expertos en seguridad de la aviación de los Estados miembros, la industria y organizaciones internacionales elaboró un plan integral que servía de orientación para establecer prioridades a nivel mundial, regional y estatal. El GASeP estableció un marco que ha permitido a los Estados trabajar juntos y con otras partes interesadas para alcanzar objetivos compartidos, propiciar soluciones globales a desafíos comunes y orientar los esfuerzos para reforzar la seguridad de la aviación.

1.2 El GASeP se aprobó en la séptima sesión del 212º período de sesiones del Consejo de la OACI, el 10 de noviembre de 2017. La versión final incluye las metas a las que se aspira para la implementación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17 – *Seguridad*, según se presentaron mediante el Enfoque de observación continua - Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA). Para lograr estas metas, el GASeP describe cinco resultados prioritarios junto con 32 medidas complementarias respaldadas por 94 tareas.

1.3 La segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS/2), celebrada del 29 al 30 de noviembre de 2018, mostró su firme apoyo al GASeP y reconoció con gratitud que las conferencias regionales de seguridad de la aviación acogidas por Egipto, Panamá, Portugal y Tailandia habían ayudado a los Estados miembros a entender el GASeP en mayor profundidad.

2. MEDIDAS Y TAREAS DEL GASeP

2.1 Las conferencias regionales desempeñan una función importante a la hora de facilitar el intercambio de conocimientos, el aprendizaje mutuo y la revisión por pares en todas las regiones de la OACI. Entre 2017 y 2018 se celebraron cuatro conferencias regionales específicas para el GASeP, a fin de centrarse en la compartición de prioridades regionales y de rendición de cuentas, la identificación de desafíos y amenazas singulares y la elaboración de hojas de ruta para cada región. Asistieron a los eventos numerosos funcionarios de alto nivel y representantes de un gran número de Estados y partes interesadas. Están en marcha medidas para ajustar los calendarios y completar las tareas e iniciativas específicas definidas en cada una de estas hojas de ruta.

2.2 Se han formulado y puesto en marcha numerosas iniciativas para la mejora de la capacidad en apoyo de las medidas del GASeP. La distribución generalizada de información sobre la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación de la OACI* y la presentación del Taller de gestión de riesgos en cada región han mejorado en gran medida el entendimiento de la metodología de riesgos y de las amenazas y las contramedidas viables, así como de la adopción de enfoques innovadores para mitigar el riesgo. Se han diseñado talleres y material de apoyo sobre cultura de seguridad de la aviación y amenazas internas, traducidos a los seis idiomas oficiales de la OACI. Las Oficinas regionales de la OACI reciben mensualmente información actualizada sobre los resultados del USAP-CMA a fin de identificar áreas de interés concretas en sus regiones y asistencia específica cuando sea apropiado.

2.3 Coincidiendo con la presentación del GASeP al Consejo para su aprobación, la OACI celebró el primer Simposio sobre seguridad de la aviación mundial 2017 (AVSEC2017). Este evento fue el primero de una serie de simposios anuales centrados específicamente en aspectos importantes del GASeP. Las mesas redondas formales estuvieron acompañadas de talleres, presentaciones interactivas y ejercicios

teóricos de simulación. El AVSEC2018 estuvo precedido de la Jornada inaugural de Participación de la Industria, centrada en las actuales y futuras innovaciones en tecnología y procesos, y seguido de la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS/2). El AVSEC2019 se celebró inmediatamente antes del Foro mundial de aviación y el 40º período de sesiones de la Asamblea. Este nivel de participación mundial no tiene precedentes en la seguridad de la aviación y ha garantizado que el GASeP sea piedra angular de las prioridades AVSEC de los Estados.

3. IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA

3.1 El Apéndice refleja los niveles actuales de implementación efectiva (EI) en comparación con las metas a las que se aspira, al 31 de mayo de 2019, así como las tendencias mundiales y regionales en los niveles medios de EI desde 2008. De los 181 Estados auditados, 120 Estados (lo que equivale al 66%) superan la meta del 65% de EI, siendo la Región EUR/NAT la que alcanzó el mayor porcentaje (89% de EI). A fin de lograr la meta mundial para 2020 de lograr que el 80% de Estados supere el 65% de EI mínimo, otros 29 – o al menos la mitad de los Estados que se auditarán en 2019 y 2020 – tendrían que demostrar un mejor nivel de seguridad de la aviación. Todas las Oficinas regionales, a las que se han proporcionado estos datos junto con el calendario del USAP-CMA para 2019, están trabajando con sus Estados miembros para identificar oportunidades de asistencia. Sin embargo, son los distintos Estados miembros los que deben demostrar la voluntad política necesaria para adoptar medidas que garanticen una postura firme en seguridad de la aviación.

4. COORDINACIÓN CON LAS OFICINAS REGIONALES DE LA OACI

4.1 La considerable actividad llevada a cabo para facilitar y promover la ejecución del GASeP por todas las partes interesadas ha dado lugar a las siguientes iniciativas de la Sede de la OACI, con el apoyo fundamental de las Oficinas regionales:

- a) la amplia difusión de un folleto detallado durante la Semana de la seguridad de la aviación de 2018, para explicar mejor la metodología de evaluación de riesgos y cómo acceder a ella en la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación de la OACI* (Doc 10108). Se facilitaron a las Oficinas regionales copias de los folletos en los seis idiomas oficiales de la OACI, para que los distribuyeran a sus respectivos Estados miembros cuando procediera;
- b) la finalización y validación del *Taller de gestión de riesgos* de la OACI, y su impartición a nivel regional en 2019. Las Oficinas regionales iniciaron la presentación del taller en 2019, en coordinación con la Sección de seguridad de la aviación – Apoyo a la implantación y el desarrollo;
- c) la elaboración por el Grupo de trabajo sobre instrucción de una *Guía práctica para mejorar la cultura de seguridad*, cuyo lanzamiento piloto tuvo lugar en la Jornada de participación de la industria durante la Semana de la seguridad de la aviación y que recibió grandes elogios. Las Oficinas regionales distribuyeron de forma generalizada esta guía en 2019;
- d) la celebración en paralelo a la Semana de la seguridad de la aviación de 2018 de sesiones informativas con las Oficinas regionales, a fin de coordinar los crecientes esfuerzos e iniciativas para garantizar la armonización de las hojas de ruta regionales, habida cuenta de las iniciativas de seguridad de la aviación y facilitación ya existentes y los puntos fuertes y desafíos específicos de cada lugar;

- e) el suministro a las Oficinas regionales de compilaciones de datos, gráficos y análisis, como exámenes detallados de los resultados de auditoría del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) en cada región, con el fin de seguir de cerca los avances de los Estados en el cumplimiento de las metas mundiales relativas al establecimiento para 2020 de niveles de implementación efectiva del GAsEP; y
- f) la puesta en marcha de actividades de seguimiento por parte de las Oficinas regionales mediante un documento interno anteriormente denominado “Guía práctica del GAsEP”. El documento destaca las medidas críticas que debe cumplir cada Oficina regional, con un desglose por meses para ayudar a los Estados miembros y a la industria a centrarse en los considerables esfuerzos necesarios para llevar a cabo las acciones prioritarias del GAsEP.

5. ACTUALIZACIÓN DEL GAsEP

5.1 La aprobación del GAsEP incluyó el reconocimiento por parte del Consejo de que el plan sería un documento en evolución, que se revisaría cuando fuera necesario y procediera. Desde el momento de su difusión, se ha tomado nota de la necesidad de ajustes. Los cinco resultados prioritarios siguen siendo relevantes para el establecimiento y el mantenimiento de una postura firme sobre seguridad de la aviación, si bien sólo se han completado algunas acciones prioritarias, y otras ya no son necesarias o todavía requieren ajustes en el calendario de la Hoja de ruta del GAsEP. La revisión propuesta no restará impulso a la ejecución de los resultados prioritarios existentes y las acciones del GAsEP.

5.2 Las experiencias compartidas por los Estados en la ejecución del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) han puesto de manifiesto la importancia de mantener al día los actuales documentos estratégicos generales. Los calendarios de revisión de cada uno de estos planes se ajustan al ciclo presupuestario trienal. La asignación al GAsEP de un calendario de revisión similar garantizaría que las Administraciones de aviación civil de los Estados y otras autoridades competentes reciban información actualizada de los tres planes en el mismo año y que el Plan se mantenga actualizado y siga siendo pertinente. Aunque la elaboración y publicación de la próxima edición tendría que acelerarse para ajustarse al calendario de 2020-2022, las revisiones previstas para el documento no resultarían demasiado dificultosas.

5.3 Además de los calendarios de revisión y la supresión de tareas obsoletas o completadas, la próxima edición del GAsEP brindará la oportunidad de incluir más orientación y Medidas y tareas específicas para acciones prioritarias (PA) existentes. La PA 3.7 del GAsEP aprobado se define como “Considerar y evaluar el uso de datos de los pasajeros para informar y contribuir a la seguridad de la aviación”, lo que se ajusta al creciente énfasis en la información anticipada sobre los pasajeros (API) y el registro de nombres de los pasajeros (PNR) reflejado en el Anexo 9 – *Facilitación* y puesto de manifiesto en varias resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, como la Resolución 2178 (2014), la Resolución 2309 (2016) y la Resolución 2396 (2017).

5.4 El uso de API y de PNR para identificar terroristas activos, combatientes terroristas extranjeros que regresen y otras personas de interés para las fuerzas policiales o para la lucha antiterrorista ha demostrado ser sumamente útil en los Estados que han implantado con éxito el sistema. La incorporación de Medidas y tareas específicas en la edición de 2020-2022 del GAsEP mejoraría la colaboración entre los expertos en seguridad fronteriza y en seguridad de la aviación y, al mismo tiempo, garantizaría que se mantuvieran los aspectos de facilitación relacionados con la API y el PNR.

APÉNDICE

METAS A LAS QUE SE ASPIRA A NIVEL MUNDIAL (Establecidas en el Apéndice A del GAsEP)

Para 2020 80% de los Estados supera 65% de EI
Para 2023 90% de los Estados supera 80% de EI
Para 2030 100% de los Estados supera 90% de EI

Nota:

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

“Implementación efectiva” (EI) se refiere a la EI global de todos los Elementos críticos de un sistema eficaz de seguridad de la aviación, que es la principal herramienta de medición actualmente en uso.

NIVEL DE IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA (al 31 de mayo de 2019)

Región OACI	APAC	ESAF	EUR/NAT	MID	NACC	SAM	WACAF	Total
# Estados	39	24	56	15	22	13	24	193
# Estados auditados	35	22	54	13	21	13	23	181
# Estados > 65% EI	18	13	51	10	11	9	8	120
% Estados > 65% EI	51%	59%	94%	77%	52%	69%	35%	66%

TENDENCIAS EN NIVEL DE IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA (Promedio mundial y regional por año entre 2008 y 2018)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2015	2016	2017	2018
Mundial	54,61	57,97	63,75	67,62	68,88	68,91	71,27	72,02	72,62	72,71
APAC	41,04	52,24	59,06	64,71	67,48	66,74	69,43	70,47	69,95	68,33
ESAF	32,90	43,77	44,07	50,82	55,19	53,66	57,41	58,93	58,84	63,98
EUR/NAT	71,02	72,54	79,55	83,83	85,37	86,02	87,37	87,83	88,79	88,55
MID	56,41	49,35	64,76	63,44	68,34	68,34	68,91	68,92	69,64	71,30
NACC	58,86	50,38	57,68	62,11	60,83	60,83	65,96	66,37	67,18	69,60
SAM	42,16	56,24	64,26	67,28	66,17	66,17	67,13	69,45	71,05	70,52
WACAF	60,52	59,03	52,82	49,45	49,25	52,61	55,25	55,30	58,10	55,39