



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 12: Seguridad de la aviación - Política

MEJORA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN MUNDIAL MEDIANTE LA TOMA DE DECISIONES BASADA EN PRUEBAS E INFORMADA EN RIESGOS

(Nota presentada por Canadá, en nombre de Australia, Estados Unidos, Jamaica, Japón, Nueva Zelandia, Singapur, Global Express Association, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea)

RESUMEN

La integración de los principios de enfoques Centrados en los resultados y Basados en los riesgos a la matriz de una organización y a sus programas de seguridad de la aviación es un proceso complejo que se encuentra en permanente evolución.

En pos de alcanzar los objetivos prioritarios del Plan global para la seguridad de la aviación de la Organización de Aviación Civil Internacional, el intercambio de tales experiencias con la comunidad mundial y el desarrollo de métodos tangibles para reconocer e integrar aún más dichas prácticas, principios y políticas, resultan esenciales para: continuar mejorando la seguridad de la aviación mundial, fortalecer la cultura y concientización en materia de seguridad, promover la toma de decisiones basada en pruebas e informada en riesgos y contribuir a que el ecosistema de la seguridad de la aviación mundial sea más sostenible e innovador.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a considerar las Decisiones detalladas en el párrafo 4.1.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Seguridad de la aviación y facilitación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades referidas en esta nota de estudio se llevarán a cabo con sujeción a los recursos disponibles de los Estados miembros, las organizaciones y la industria y con los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa regular para 2020-2022 de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Referencias:	UNSCR 2309 – <i>Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas: Seguridad de la aviación</i> (2016) A39-18 – <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación</i> AVSECP/22 al 30 – Informes de cubierta amarilla finales Prioridades clave del <i>Plan global para la seguridad de la aviación</i> (Doc 10118): Aumentar la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos y Desarrollar una cultura de la seguridad y la capacidad humana. <i>Informe de la Segunda conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación</i> (Doc 10123) <i>Informe de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación</i> (2012) (Doc 9990)
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las expresiones o los conceptos referidos como ‘centrado en los resultados’ (OF) y ‘basado en los riesgos’ (RB) son empleados frecuentemente en la aviación civil, incluso en el campo de la seguridad de la aviación. A lo largo de los años, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), los Estados miembros y los socios de la industria han reconocido la complejidad del entorno de seguridad de la aviación y las actividades interrelacionadas que se requieren para poder contar con un sistema de transporte seguro.

1.2 Ha transcurrido más de una década desde el momento en que se introdujeron por primera vez los principios OF/RB en los foros de la OACI, dando lugar a las conclusiones y resultados de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación y del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, así como a la Resolución 39-18 de la Asamblea. Los principios y métodos OF/RB son también promovidos y consagrados como parte del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP), en dos de las cinco prioridades clave a nivel mundial: Aumentar la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos y Desarrollar una cultura de la seguridad y la capacidad humana.

1.3 Por ejemplo, la Resolución A39-18 - Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación, “*Alienta a los Estados miembros, de conformidad con sus leyes, reglamentos y programas de seguridad de la aviación, y en concordancia con las Normas y métodos recomendados (SARPS) aplicables y la capacidad de cada Estado, a promover la aplicación de medidas de seguridad de la aviación de manera práctica para definir medidas de seguridad de la aviación basadas en los riesgos, en forma adecuada y proporcional a la amenaza, eficaces, eficientes, operacionalmente viables, económica y operacionalmente sostenibles y en las que se tenga en cuenta el impacto en los pasajeros y en el comercio legítimo*”.

1.4 Específicamente, la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación de la OACI (HLCAS) de 2012 “*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 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, ya que esto ayudaría a definir mejor los objetivos de seguridad de sus medidas*”.

1.5 Asimismo, la prioridad clave del GASeP de ‘aumentar la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos’ también destaca que “*comprender el riesgo es esencial para que las políticas y medidas sean efectivas, acordes y sostenibles.*” Para mejorar los resultados en seguridad de la aviación es necesario tener una sólida comprensión y conocimiento del riesgo y un régimen que brinde respuesta y aborde los riesgos de seguridad.

2. LA TOMA DE DECISIONES INFORMADA EN RIESGOS Y BASADA EN PRUEBAS GENERA ENFOQUES CENTRADOS EN LOS RESULTADOS Y BASADOS EN LOS RIESGOS

2.1 Todas las organizaciones, de cualquier dimensión y complejidad, deben ser capaces de identificar, analizar y priorizar las cuestiones relacionadas con la seguridad de forma tal que puedan desarrollarse e implementarse políticas de seguridad de la aviación y medidas de mitigación basadas en los riesgos, garantizando a su vez que éstas sean efectivas, acordes, que brinden respuesta y que ponderen el impacto que producen en los pasajeros y el comercio legítimo.

2.2 Asimismo, para alcanzar el resultado de seguridad esperado, es vital que se garantice la proactiva identificación y participación de los enlaces e interrelaciones entre las distintas partes interesadas que son responsables de implementar las políticas y medidas de seguridad.

2.3 Es una práctica cada vez más común para la OACI, los Estados miembros y los socios de la industria el explorar e integrar en sus marcos organizacionales y programas de seguridad de la aviación un proceso de toma de decisiones basada en pruebas e informada en riesgos. Estas prácticas exigen contar con datos oportunos y pertinentes que evalúen cuidadosamente los riesgos, los objetivos de seguridad, la planificación y la toma de decisiones de forma tal que puedan lograrse los resultados esperados. La aplicación de los principios OF/RB garantiza que:

- se recolecten y analicen los datos pertinentes;
- se identifiquen y evalúen los riesgos, carencias y vulnerabilidades mediante la realización de evaluaciones de riesgo periódicas;
- se tomen las medidas apropiadas para supervisar y abordar los cambios en los riesgos y vulnerabilidades de la forma más práctica y con óptimo uso de los recursos;
- se priorice la planificación y asignación de recursos, desde el riesgo mayor al riesgo menor;
- se desarrollen políticas y reglamentos que brinden respuesta al dinámico entorno de la seguridad de la aviación y que mitiguen riesgos de manera eficaz en el mayor grado posible; y
- en el caso de la OACI y los Estados miembros, que las intervenciones regulatorias y actividades de supervisión garanticen el logro de los resultados esperados en todo el ecosistema de seguridad a nivel nacional y mundial.

2.4 La integración y aplicación de los principios OF/RB a la matriz de una organización y sus programas promueve la toma de decisiones basada en pruebas e informada en riesgos, la innovación, una cultura de seguridad más sólida y un régimen de seguridad de la aviación que brinde una mayor respuesta a los riesgos. Esto a su vez ayuda a la OACI, los Estados miembros y los socios de la industria a desarrollar medidas eficaces y sostenibles para prevenir actos de interferencia ilícita en la aviación civil. Por otra parte, una vez adoptados, estos principios formarán un componente básico para ayudar a cumplir con dos de las cinco prioridades del GAsEP: Aumentar la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos y Desarrollar una cultura de la seguridad y la capacidad humana.

3. DE CARA AL FUTURO

3.1 La complejidad y el dinamismo de la seguridad de la aviación, así como los cambiantes entornos de riesgo de una región a otra exigen una mayor integración de los principios OF/RB. La mayor integración de dichos principios redundaría en beneficios para los programas y prácticas de la OACI,

los SARPS del Anexo 17, el Doc 8973 y el Programa nacional para la seguridad de la aviación civil de los Estados miembros, en la medida de lo viable, reconociendo que puede ser necesario un mayor nivel prescriptivo en ciertos SARPS cuando las pruebas así lo justifiquen.

3.2 La OACI, los Estados miembros y los socios de la industria con conocimiento y experiencia práctica en el diseño, la implementación, el mantenimiento y la evaluación de las prácticas, principios y políticas OF/RB en sus organizaciones y en sus programas de seguridad de la aviación, pueden y deben ser aprovechados en la mayor medida posible. Estas experiencias y conocimiento contribuirán directamente a continuar mejorando la seguridad de la aviación mundial, fortalecer la cultura y concientización en materia de seguridad, promover la toma de decisiones basada en pruebas e informada en riesgos y contribuir a que el ecosistema de la seguridad de la aviación mundial sea más sostenible e innovador.

4. **DECISIONES PROPUESTAS A LA ASAMBLEA**

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) recordar las conclusiones y resultados de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación de 2012 y 2018, el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, la Resolución A39-18 de la Asamblea y la Resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en relación con los principios y medidas Centrados en los resultados y/o Basados en los riesgos;
- b) alentar a los Estados miembros, la Secretaría de la Organización de Aviación Civil Internacional y los socios de la industria a que promuevan y compartan experiencias prácticas, tal como se detalla en el párrafo 3.2, en relación con el diseño, la implementación y el mantenimiento de marcos organizacionales, Programas nacionales para la seguridad de la aviación civil y programas de seguridad de la aviación, según el caso; y
- c) encargar al Consejo que encomiende al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación y a la Secretaría de la Organización de Aviación Civil Internacional la tarea de promover la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos mediante el desarrollo de métodos tangibles para reconocer e integrar mejor prácticas, principios y políticas Centradas en los resultados y Basadas en los riesgos que:
 - i. lleven a la toma de decisiones basada en pruebas e informada en riesgos;
 - ii. contribuyan a una cultura de la seguridad más sólida; y
 - iii. fortalezcan la eficacia, eficiencia y sostenibilidad de los programas y prácticas de seguridad de la aviación de la OACI, los Estados miembros y los socios de la industria.