



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES
COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: 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

La presente nota contiene una reseña de las actividades llevadas a cabo para ejecutar el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP). Incluye el panorama mundial y regional del nivel actual de implementación efectiva de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación, según se documenta mediante el Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA). Las medidas propuestas tienen en cuenta la evaluación interna del GASeP por parte de la OACI en la que se examinó su pertinencia, coherencia, efectividad, eficiencia y sostenibilidad.

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

- reconocer los considerables esfuerzos ya realizados y en marcha para poner en práctica las medidas y tareas prioritarias del GASeP;
- instar a los Estados a tomar medidas para mejorar la implementación efectiva del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* a fin de alcanzar los objetivos ambiciosos del GASeP; y
- convenir en que la próxima actualización del GASeP se base en la experiencia acumulada en el período 2017-2022.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Seguridad de la aviación y facilitación</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se prevé que las actividades de la OACI que se indican en esta nota se ejecuten en la medida en que se cuente con recursos del presupuesto regular para 2023-2025 y/o con contribuciones extrapresupuestarias, según la orientación del Plan de Actividades de la OACI para 2023-2025.
<i>Referencias:</i>	Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) A41-WP/5 <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En respuesta a la solicitud de la Asamblea en su 39º período de sesiones, en 2017 se aprobó el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) con el objetivo de ayudar a los Estados miembros, la OACI y otras partes interesadas a mejorar la eficacia de una seguridad de la aviación mundial a través de un conjunto de resultados prioritarios, acciones prioritarias y metas a las que se aspira. A esto siguió la ejecución inmediata del GASeP, que se presentó mediante la celebración de conferencias regionales de sensibilización sobre el GASeP en diferentes regiones de la OACI.

1.2 Conforme a lo encomendado por la Asamblea en su 40º período de sesiones, la OACI consideró las enseñanzas extraídas de la ejecución del GASeP, incluidas las observaciones de la evaluación efectuada por su Oficina de Supervisión Interna (OIO).

2. AVANCES LOGRADOS HASTA LA FECHA

2.1 En el GASeP se identifican cinco resultados prioritarios clave en los que la OACI, los Estados y las partes interesadas deberían concentrar con urgencia sus esfuerzos. La Secretaría ha llevado a cabo las siguientes actividades para facilitar y promover la implementación de esos resultados prioritarios por todas las partes interesadas:

Resultado prioritario 1: Aumentar la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos. Comprender el riesgo resulta esencial para formular políticas y medidas que sean efectivas, proporcionadas y sostenibles. Las evaluaciones de riesgo que efectúan los Estados sirven para identificar deficiencias y vulnerabilidades. La OACI difunde periódicamente la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108) para contribuir a orientar a los Estados en la realización de evaluaciones de riesgo. El Doc 10108 también se ha utilizado como uno de los principales documentos de referencia en el proceso de evaluación de las repercusiones de la Enmienda 18 del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*. Para favorecer la implementación a nivel nacional, durante 2020 y 2021 la OACI impartió 12 talleres de gestión de riesgos a 144 participantes de 29 Estados miembros por medio del Programa de Apoyo a la Implantación y Desarrollo – Seguridad de la Aviación (ISD-SEC).

Resultado prioritario 2: Desarrollar una cultura de la seguridad y la capacidad humana. La OACI llevó a cabo una serie de actividades, entre ellas:

- a) el lanzamiento oficial del Año de la Cultura de la Seguridad durante el Simposio Mundial sobre Seguridad de la Aviación 2020 y la puesta en marcha de una campaña de comunicación para promover una sólida cultura de la seguridad en la aviación durante 2021;
- b) el desarrollo del sitio web de la cultura de la seguridad de la OACI¹, que se mantiene como recurso permanente y se actualiza en consecuencia con la incorporación de herramientas y materiales para uso de los Estados;
- c) la organización de actividades de instrucción y asistencia; y
- d) la celebración de reuniones, seminarios y conferencias conexas.

El material preparado por la OACI para el lanzamiento de campañas para instaurar una cultura de la seguridad y la Guía práctica para mejorar la cultura de seguridad de la OACI constituyen recursos importantes relacionados con el Taller sobre Cultura de la Seguridad de la Aviación y están disponibles sin cargo en el sitio web de la cultura de seguridad de la OACI en todos los idiomas de trabajo de la OACI.

¹ <https://www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx>

Resultado prioritario 3: Mejorar los recursos tecnológicos y fomentar la innovación. La OACI siguió celebrando anualmente el Simposio Mundial sobre Seguridad de la Aviación (AVSEC). El AVSEC2020 (18 de diciembre de 2020) tuvo por tema *Atar cabos para mejorar la cultura de la seguridad*, centrándose en la cultura de la seguridad para reforzar el resultado prioritario *Desarrollo de una cultura de la seguridad y la capacidad humana* del GAsEP. Del 8 al 10 de septiembre de 2021, el AVSEC2021 con el título *AVSEC: una situación ni común ni corriente*, puso de relieve la importancia de la innovación como impulsora para encontrar nuevas formas de implementar medidas de seguridad después de la pandemia y contribuir a la recuperación de la aviación civil, en consonancia con el resultado prioritario *Mejorar los recursos tecnológicos y fomentar la innovación* del GAsEP.

Resultado prioritario 4: Perfeccionar la vigilancia y el aseguramiento de la calidad. Se examinó la metodología del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA) en coordinación con el Grupo de Estudio de la Secretaría (SSG) sobre el USAP-CMA, que formuló una serie de recomendaciones que se trataron en el período informado. La Secretaría sigue trabajando en colaboración con el SSG para velar por la mejora continua del programa de auditoría, entre otras cosas, mediante la elaboración de nuevas iniciativas de instrucción para personal de auditoría, el dictado de seminarios para coordinadoras/es nacionales y la actualización periódica de las preguntas del protocolo (PQ) del USAP-CMA para que reflejen las normas nuevas y modificadas del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y el Anexo 9 — *Facilitación* relativas a la seguridad de la aviación. La nota A41-WP/7-EX/3 contiene información adicional sobre esas iniciativas. Durante 2020 y 2021 se dictaron tres seminarios regionales del USAP-CMA a los que asistieron 177 coordinadoras y coordinadores nacionales y otras personas participantes de 63 Estados, y que están diseñados para familiarizarse con el USAP-CMA y prepararse para futuras auditorías. Se prevé impartir otros dos seminarios en 2022.

Resultado prioritario 5: Incrementar la cooperación y el apoyo. En un esfuerzo por mantener su misión principal de prestar asistencia en seguridad de la aviación y apoyo para la creación de capacidad a los Estados miembros de la OACI, la Secretaría ha adaptado sus operaciones centrándose en el dictado de gran parte de su programa de instrucción en seguridad de la aviación de manera virtual desde el inicio de la pandemia. Durante 2020 y 2021, 576 personas de 92 Estados miembros participaron en 47 cursos de instrucción (en modalidad virtual o presencial). Otras actividades que se llevaron a cabo incluyen: asistencia e instrucción integrales y específicas en AVSEC financiadas por el fondo voluntario AVSEC/FAL; elaboración de evaluaciones de necesidades; implementación continua de los planes de mejoras en la seguridad de la aviación (ASIP) para los Estados que los necesiten; desarrollo de productos de cultura de la seguridad y actualización de la estrategia de asistencia y creación de capacidad de la OACI con un mayor enfoque en el GAsEP.

3. IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA

3.1 En el apéndice se reflejan los niveles actuales de implementación efectiva (EI) de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación en comparación con los objetivos ambiciosos al 28 de febrero de 2022, así como las tendencias mundiales y regionales en los niveles promedio de EI desde 2008.

3.2 Las restricciones y medidas sanitarias relacionadas con la pandemia de COVID-19 no permitieron que la Secretaría completara el cronograma previsto de actividades del USAP-CMA, ya que se suspendieron las auditorías *in situ* a partir de marzo de 2020. En el cuarto trimestre de 2020 se iniciaron actividades documentales de alcance limitado para Estados seleccionados y en septiembre de 2021 se reanudaron gradualmente las actividades *in situ*.

3.3 El objetivo ambicioso del GAsEP para 2020 era que el 80 % de los Estados tuvieran más del 65 % de EI. Antes de la interrupción de las auditorías a causa de la pandemia, el porcentaje de Estados que alcanzaba ese valor era 63. En consecuencia, ese objetivo inicial del GAsEP no se cumplió. El próximo objetivo ambicioso del GAsEP es que el 90 % de los Estados tenga más del 80 % de EI a fines de 2023. Al 28 de febrero de 2022, 73 de los 193 Estados (equivalente al 38 %) han superado la meta del 80 % de EI, y el porcentaje más alto lo registró la Región Europa y Atlántico septentrional (EUR/NAT). Para lograr la meta mundial para 2023, otros 101 Estados tendrían que alcanzar ese nivel de seguridad de la aviación. Cada oficina regional cuenta con datos de auditoría relacionados con sus Estados de acreditación junto con el cronograma del USAP-CMA, y está trabajando con ellos para identificar oportunidades de asistencia y creación de capacidad. Sin embargo, la voluntad política y las decisiones de política de cada Estado miembro, junto con el apoyo de la OACI para la implementación, determinarán la posibilidad de alcanzar los objetivos correspondientes a 2023 y 2030.

4. EVALUACIÓN DEL GAsEP

4.1 La Oficina de Supervisión Interna (OIO) de la OACI evaluó el GAsEP entre abril y noviembre de 2021 para efectuar un análisis de alto nivel de la pertinencia, coherencia, efectividad, eficiencia y sostenibilidad del plan para fortalecer la seguridad de la aviación mundial y poder formular recomendaciones para elevar su eficacia y gestión.

4.2 La evaluación confirmó la utilidad y pertinencia del GAsEP como marco para impulsar la seguridad de la aviación y elevar su perfil político.

4.3 Si bien la evaluación reconoció que el GAsEP está estratégicamente en línea con el Plan de Actividades de la OACI, también puso de manifiesto la necesidad de incorporar en los planes operacionales las acciones prioritarias de la hoja de ruta del GAsEP, para una mejor implementación y monitorización. En igual sentido, también se señaló la necesidad de aclarar más la relación entre el GAsEP, el Anexo 17 y el *Manual de seguridad de la aviación* de la OACI (Doc 8973).

4.4 La evaluación determinó que fue útil establecer objetivos ambiciosos y metas en el GAsEP para enfocar la atención y obtener el compromiso de las altas direcciones y la dirigencia política. Por otra parte, encontró que los objetivos ambiciosos no son realistas y que los mecanismos a disposición para ir evaluando los avances por referencia a las metas de implementación de los elementos críticos no son adecuados.

4.5 Por último, se observa que la OACI, los Estados miembros y demás partes interesadas están haciendo avances en la ejecución de las acciones prioritarias del GAsEP, y se califica de buena la calidad de la asistencia técnica que la OACI proporciona a los Estados miembros en el área de seguridad de la aviación. Sin embargo, la falta de un proceso coherente de monitorización e información sobre las acciones prioritarias del GAsEP no permite evaluar con facilidad los logros a nivel de resultados. A su vez, la insuficiente afectación de recursos humanos y económicos para el GAsEP limitó la capacidad de la Secretaría de monitorizar, ejecutar e informar.

4.6 El informe de esta evaluación está a disposición del público en el sitio web público de la OACI².

² [Oversight Reports \(icao.int\)](https://www.icao.int/Oversight-Reports/)

5. ACTUALIZACIÓN DEL GAsEP

5.1 La aprobación del GAsEP incluía el reconocimiento por parte del Consejo de que el plan sería un documento en evolución, que se revisaría cuando fuera necesario y procediera (véanse C-DEC 212/7, C-WP/14648). En el tiempo transcurrido desde su difusión, se ha tomado nota de la necesidad de ajustes. Si bien los cinco resultados prioritarios siguen siendo pertinentes para establecer y mantener una postura de seguridad sólida, algunas acciones prioritarias se han completado, otras ya no son necesarias y otras requieren ajustes de plazos en la hoja de ruta del GAsEP.

5.2 Durante su trigésima primera reunión, el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación reconoció que la hoja de ruta del GAsEP, sus acciones prioritarias conexas y los requisitos del Anexo 17 no se encontraban en plena consonancia, por lo que analizó posibles formas de alinearlos a fin de seguir trabajando para cumplir los objetivos ambiciosos. De resultados de este debate, el grupo experto recomendó convocar nuevamente al Equipo Especial del GAsEP para que siga examinando la hoja de ruta actual y termine de actualizarla teniendo en cuenta las enseñanzas extraídas y los avances logrados en la ejecución, incluidas las recomendaciones pertinentes de la evaluación del GAsEP efectuada por la Oficina de Supervisión Interna (OIO) de la OACI en 2021 que se reseñan en la sección 4.

APÉNDICE

METAS MUNDIALES A LAS QUE SE ASPIRA (según figuran en el apéndice A del GASep)

Para 2020 que 80 % de los Estados supere el 65 % de EI
Para 2023 que 90 % de los Estados supere el 80 % de EI
Para 2030 que 100 % de los Estados supere el 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 28 de febrero de 2022)

Región de la OACI	APAC	ESAF	EUR/NAT	MID	NACC	SAM	WACAF	Total
Núm. de Estados	39	24	56	15	22	13	24	193
Núm. de Estados auditados	37	22	54	13	22	13	23	184
Cantidad que supera 80 % de EI	10	5	43	6	4	2	3	73
Porcentaje que supera 80 % de EI	27 %	23 %	80 %	46 %	18 %	15 %	13 %	40 %

TENDENCIAS EN EL NIVEL DE IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA (%)

(Porcentaje promedio mundial y regional por año entre 2008 y 2021 al 31 de diciembre de 2021)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Mundial	54,61	57,97	63,75	67,62	68,88	68,91	71,27	72,02	72,62	72,71	71,70	71,40	71,86
APAC	41,04	52,24	59,06	64,71	67,48	66,74	69,43	70,47	69,95	68,33	65,91	66,17	66,42
ESAF	32,90	43,77	44,07	50,82	55,19	53,66	57,41	58,93	58,84	63,98	64,98	64,98	65,61
EUR/NAT	71,02	72,54	79,55	83,83	85,37	86,02	87,37	87,83	88,79	88,55	88,25	88,18	87,93
MID	56,41	49,35	64,76	63,44	68,34	68,34	68,91	68,92	69,64	71,30	74,75	74,75	74,75
NACC	58,86	50,38	57,68	62,11	60,83	60,83	65,96	66,37	67,18	69,60	63,25	60,42	60,97
SAM	42,16	56,24	64,26	67,28	66,17	66,17	67,13	69,45	71,05	70,52	69,12	69,12	69,33
WACAF	60,52	59,03	52,82	49,45	49,25	52,61	55,25	55,30	58,10	55,39	56,01	56,46	59,03