



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Seguridad de la aviación – Política

PRIORIZACIÓN DEL TRABAJO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN EN LA OACI Y DESARROLLO DE OBJETIVOS PLURIANUALES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por el Reino Unido)

RESUMEN

En un entorno de amenazas persistentes y diversificadas para la aviación, y de recursos cada vez más limitados, es más importante que nunca priorizar eficazmente la labor de la OACI en materia de seguridad de la aviación. El establecimiento de objetivos plurianuales es una manera de centrar la labor del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación (AVSECP) y sus grupos de trabajo en cuestiones sustantivas que repercutan positivamente en la seguridad de la aviación, así como un medio para aunar criterios entre todos los grupos de trabajo del AVSECP y tener mayor visibilidad en toda la comunidad de la OACI. A modo de ejemplo, el AVSECP podría trazar un objetivo basado en el riesgo que priorizara la reducción de vulnerabilidades en la cadena de suministro de la carga aérea a lo largo de tres años y notificar los avances en la próxima Asamblea.

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

- reconocer la importancia de una priorización eficaz del trabajo en materia de seguridad de la aviación en la OACI; y
- respaldar el desarrollo de objetivos plurianuales de seguridad de la aviación que se coordinarán a través del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación y la Secretaría de la OACI, como parte del proceso de establecimiento de prioridades.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades de la OACI a las que se hace referencia en la nota de estudio se llevarán a cabo con los recursos disponibles en el presupuesto regular de 2026-2028 y/o con contribuciones extrapresupuestarias, conforme al Plan de Actividades de la OACI para 2026-2028.
<i>Referencias:</i>	A42-WP/11, <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La historia de la seguridad de la aviación en la OACI ha estado dominada por la firme respuesta mundial frente a la evolución de los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil. El Anexo 17, con sus 19 enmiendas, traza la historia de la respuesta mundial a esas amenazas y vulnerabilidades y ha ido madurando con el tiempo. No obstante, seguimos notando que pende sobre la aviación una amenaza sostenida y en constante evolución. No podemos detenernos, pues es mucho lo que queda por hacer, tanto para mantener y modernizar requisitos como para responder a las amenazas emergentes. La comunidad mundial corre el riesgo de que, a falta de una prioridad común fijada en respuesta a una amenaza visible o a un acontecimiento catastrófico, nuestro trabajo no esté bien enfocado y no se prioricen adecuadamente las iniciativas en las áreas de mayor impacto o necesidad. Además, cualquier cambio en el Anexo 17 es costoso, tanto en cuanto a los recursos estatales necesarios para desarrollar y adoptar los requisitos como en cuanto a la inversión que debe luego efectuar la industria para aplicar esos cambios: es esencial que cualquier cambio sea realmente necesario, en respuesta a un riesgo o a una oportunidad.

1.2 Recientemente, en el AVSECP se ha reconocido que nuestros métodos de trabajo podrían mejorarse, tanto en la respuesta a las propuestas de los Estados como en la definición de objetivos comunes y específicos en torno a los cuales se puedan aunar los conocimientos especializados.

2. ANTECEDENTES

2.1 En la reunión AVSECP/35, se acogió favorablemente la propuesta del miembro designado por el Reino Unido de crear un método eficaz para establecer prioridades, tanto en la labor del AVSECP como en la de sus grupos de trabajo, y así obtener los mejores resultados posibles mediante un enfoque basado en los riesgos, y se encargó a dicho experto que dirigiera la elaboración de propuestas durante 2024/25.

2.2 Como resultado de ese trabajo, se establecieron los siguientes principios:

- Ha de prestarse atención a mejorar la manera en la que decidimos en qué trabajar, no lo que hacemos. La presión sobre los recursos de los gobiernos y la industria en materia de seguridad de la aviación sigue planteando dificultades. Cualquier actividad del Grupo Experto AVSECP o de sus grupos de trabajo cuenta con una reserva limitada de recursos. Es esencial que la Secretaría de la OACI, el Grupo Experto AVSECP y sus grupos de trabajo apliquen las mejores prácticas para utilizar de forma efectiva esos recursos, y tomen decisiones deliberadas para distinguir entre lo que se debe hacer y lo que se podría hacer.
- La priorización de la seguridad de la aviación debería tener necesariamente en cuenta el impacto en el riesgo residual mundial como punto de partida, pero también debe incorporar objetivos estratégicos más amplios, por ejemplo, los del GASeP.
- La priorización debería facilitar el funcionamiento eficiente y eficaz de los grupos de trabajo del AVSECP, para que los valiosos recursos de los que se dispone se utilicen de la mejor manera posible y que las decisiones y medidas se tomen con prontitud.
- El AVSECP tendría que ser capaz de establecer prioridades para las tareas y medidas que se le asignan (por ejemplo, las que le asigna el Consejo de la OACI) (priorización reactiva), pero también debe ser capaz de fijar sus propias prioridades (priorización proactiva) y alentar a que participen sus miembros, los Estados y los grupos de trabajo.

2.3 En la AVSECP/36, el miembro designado por el Reino Unido presentó los resultados de este trabajo, con recomendaciones en tres pilares: clasificación a corto plazo, objetivos a mediano plazo e implementación del Anexo 17, que fueron aprobadas por el grupo experto.

3. ANÁLISIS

3.1 La segunda edición del *Plan Global de Seguridad de la Aviación* (GASep), publicada en 2024, con su objetivo ambicioso y sus seis aspectos prioritarios mundiales establecidos para aumentar los índices de implementación efectiva, será fundamental para guiar a los Estados, la industria y la OACI en sus iniciativas para fortalecer la seguridad de la aviación.

3.2 Como complemento, en el trabajo de priorización, se recomendó que el AVSECP estableciera objetivos plurianuales (por ejemplo, tres años) para desarrollar el Anexo 17 o la seguridad de la aviación en general, en un ámbito específico. Los objetivos plurianuales permiten al AVSECP establecer de forma proactiva una cuestión o aspecto prioritario y elaborarlo, con resultados claros, contundentes y cuantificables, manteniendo al mismo tiempo la capacidad de responder rápidamente a nuevas amenazas o sucesos. Los objetivos deben notificarse al Comité de Seguridad de la Aviación del Consejo, junto con una actualización anual de los avances, y debe presentarse un informe a la siguiente Asamblea para aumentar la visibilidad de la seguridad de la aviación y generar conciencia respecto de cómo contribuye a un sistema seguro. Cabe señalar que el informe también puede dar cuenta de retrasos o cambios, si el entorno de la amenaza requiere un enfoque alternativo inmediato: la seguridad de la aviación debe seguir siendo intrínsecamente ágil y reactiva. La presidencia del grupo experto, en coordinación con la Secretaría de la OACI, debería tener la responsabilidad general de coordinar el desarrollo y la consecución de los objetivos. Los objetivos que se adopten deben contar con el apoyo de las relatorías de los grupos de trabajo del AVSECP, que coordinarán la ejecución integrada del plan de desarrollo, con la presentación de informes anuales al AVSECP sobre las medidas elaboradas y los avances hacia su implementación.

3.3 Se trata de una práctica similar a la del establecimiento y examen por parte del AVSECP de los objetivos estratégicos de seguridad de la aviación para orientar su labor, como se aplicaba sistemáticamente desde la década de 1990 hasta que se publicó el último conjunto de objetivos estratégicos de seguridad (SSO) en la nota AVSECP/21-WP/26.

3.4 A modo de ejemplo, el objetivo plurianual podría determinarse utilizando un enfoque basado en el riesgo. La *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación (RCS)* (Doc 10108 – *Distribución limitada*) establece una puntuación para el riesgo residual según el tipo de amenaza. En consecuencia, la RCS le permite al AVSECP decidir con fundamento si las mitigaciones proporcionadas por el Anexo 17 están logrando adecuadamente los resultados de seguridad buscados. En los casos en que el Grupo Experto AVSECP considere que el riesgo residual existente supera su nivel de tolerancia, podría establecer como prioridad la creación de otros medios para abocarse a resolver las vulnerabilidades con el fin de reducir el riesgo residual.

3.5 Además, el Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA) posee un conjunto de datos muy valioso que podría aprovecharse mejor si el AVSECP solicitara un análisis objetivo y más profundo que contribuyera a identificar las causas raíz que impiden la implementación efectiva de las normas del Anexo 17.

3.6 Un ejemplo práctico podría ser el siguiente: que el AVSECP definiese como objetivo basado en el riesgo reducir las vulnerabilidades en la cadena de suministro de la carga aérea, que han tenido un protagonismo particular y difícil en 2024 y 2025. Este objetivo podría definirse para un período de tres años (trienio), y consistiría en reducir el riesgo residual de su nivel actual (medio alto) a medio bajo en ese período.

3.7 Otra opción sería que el AVSECP utilizase un enfoque temático y procurara definir un resultado esperado para resolver un asunto transversal o significativo en materia de seguridad de la aviación. Por ejemplo, podría centrarse en considerar el impacto de los factores humanos en el sistema de seguridad y tratar de establecer una función de coordinación clara para la OACI, como lo hizo para el Año de la cultura de la seguridad, en 2021.

3.8 El establecimiento de un objetivo plurianual permite realizar un examen más sistemático de un problema y considerar una amplia gama de soluciones complementarias con tiempo suficiente para evaluar si pueden ser eficaces para lograr el objetivo identificado. También ayudaría a dirigir los recursos mundiales hacia un objetivo definido. Se alentaría a los Estados a centrar su atención en el objetivo dentro de sus propios contextos locales, nacionales y regionales, y a hacer recomendaciones al AVSECP. Se podrían establecer vínculos con una comunidad de seguridad mundial más amplia durante la Semana OACI de la Seguridad de la Aviación, otros eventos mundiales y locales, y por conducto de las oficinas regionales de la OACI para lograr la participación de más partes interesadas en la elaboración de propuestas y soluciones.

4. SINOPSIS

Los criterios que se proponen en esta nota apuntan a centrar claramente la labor del AVSECP y sus grupos de trabajo en cuestiones sustantivas que repercutan positivamente en la seguridad de la aviación, y sirven como medio para aunar criterios entre todos los grupos de trabajo del AVSECP y tener mayor visibilidad en toda la comunidad de la OACI. En un entorno de amenazas persistentes y diversificadas contra la aviación, y de recursos cada vez más limitados, es más importante que nunca priorizar eficazmente la labor de la OACI en materia de seguridad de la aviación.

— FIN —