



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política

INICIATIVAS DEL SECTOR PARA MEJORAR LA REGULARIDAD, LA EFICIENCIA Y LOS BENEFICIOS ECONÓMICOS AL IMPLANTAR LAS NORMAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN INCLUIDAS EN EL ANEXO 17

(Nota presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional - IATA)

RESUMEN

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) mejora constantemente los requisitos obligatorios y textos orientativos de su Auditoría de la seguridad operacional de la IATA (IOSA) con el objetivo global de lograr una implantación eficaz, armonizada y sostenible en todos los Estados de todas las normas de seguridad de la aviación descritas en el Anexo 17.

Este objetivo global de seguridad del sector solo puede lograrse mediante una armonización rigurosa de todos los documentos y programas de referencia de la OACI relativos a la seguridad de la aviación. La mejora permanente de las disposiciones del Anexo 17 es esencial para mejorar la eficacia y la sostenibilidad económica de las medidas de seguridad implantadas por las partes interesadas del sector, así como para reforzar las funciones de vigilancia llevadas a cabo por los organismos reguladores.

Esta nota de estudio pone de relieve los posibles ámbitos susceptibles de mejora en la labor realizada por los órganos de la OACI responsables de la seguridad de la aviación. También presenta los textos orientativos, iniciativas y documentos de posición pertinentes elaborados por la IATA para ayudar a los Estados y a las partes interesadas del sector a mantener un alto grado de calidad en su implantación de las normas de seguridad.

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

- a) Alentar a todos los Estados contratantes, en especial a los que participan activamente en los respectivos órganos de la OACI responsables de la seguridad de la aviación, a utilizar en la máxima medida posible las aportaciones técnicas del sector para seguir desarrollando las disposiciones y aumentar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, así como para promover la regularidad, la eficiencia y la sostenibilidad económica de las operaciones de transporte aéreo internacional.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos</i> y <i>Desarrollo económico</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se prevén repercusiones financieras apreciables para la OACI, dado que este trabajo puede ser desarrollado por los órganos de trabajo existentes. La IATA está dispuesta a colaborar en el desarrollo necesario para abordar las decisiones propuestas.
<i>Referencias:</i>	

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

1. EFICACIA Y SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1.1 Desde la transición del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) original de la OACI, puesto en marcha en 2002, al Enfoque de observación continua del USAP (USAP-CMA) en 2013, los indicadores de sostenibilidad mundial han fluctuado entre el 71,27 % y el 72,77 %, con una media del 72,07 % y una desviación estándar del 0,53 %. Además, en el apartado 3.3.2 del último informe del USAP-CMA (2024) se destaca que quince (15) normas del Anexo 17 no han alcanzado el cincuenta (50) por ciento de cumplimiento global de sus indicaciones. Cabe destacar que doce (12) de estas normas pertenecen al capítulo 4 del Anexo 17 – *Medidas preventivas de seguridad*.

1.2 Pese a las cifras del USAP-CMA, la realidad a nivel operativo es que la mayoría de las medidas preventivas de seguridad han sido aplicadas a diario de forma satisfactoria y sostenible por la mayoría de los operadores y entidades del sector, incluidos los proveedores de servicios externos (ESP), en todos los Estados.

1.3 Los fines y objetivos fundacionales de la OACI, tal y como se describen en el artículo 44 del Convenio de Chicago, incluyen no solo el desarrollo de principios y técnicas para mejorar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, sino también el desarrollo regular, eficaz y económicamente sostenible del transporte aéreo internacional. Estas metas pueden promoverse eficazmente si se tienen en cuenta las propuestas del sector en los órganos pertinentes de la OACI. Esto resulta especialmente importante a la hora de defender la actualización continua del Anexo 17 y sus textos orientativos conexos para abordar las dificultades de implantación identificadas tanto por los operadores como por los organismos reguladores.

2. PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES (AOSP), PROCEDIMIENTOS DE ESCALA SUPLEMENTARIOS (SSP) Y MARCO DE CONFIANZA EN LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (ASTF)

2.1 Un ejemplo destacado de la necesidad de actualizaciones continuas es la introducción de la distinción entre el Programa de seguridad del explotador de aeronaves (AOSP) y los Procedimientos de escala suplementarios (SSP) en la enmienda 18 del Anexo 17, que entró en vigor en noviembre de 2022. Los AOSP son elaborados por las compañías aéreas para cumplir los requisitos nacionales del Estado del operador. Los SSP, por su parte, solo deben elaborarse cuando el AOSP no satisfaga plenamente los requisitos nacionales del Estado u Estados desde los que se realicen operaciones.

2.2 Aunque la OACI publicó textos orientativos sobre el AOSP y los SSP² en junio de 2022, las preguntas del protocolo del USAP-CMA correspondientes presentaban divergencias hasta su modificación más reciente en abril de 2025. Esta situación generó confusión en algunos Estados y todavía podría ser necesaria la actualización de algunas disposiciones.

2.3 Paralelamente, la IATA elaboró una serie de documentos orientativos y de posición, incluido un vídeo, la totalidad de los cuales está disponible en el sitio web público de la IATA sobre seguridad aérea³, concretamente en la página web de documentos de posición⁴.

2.4 Además de los textos orientativos, la IATA también ha puesto en marcha una iniciativa destinada a mejorar la eficiencia y la seguridad del sector de la aviación mediante la utilización de tecnologías de seguridad digital: el Marco de confianza en la seguridad de la aviación (ASTF). Su objetivo es agilizar el proceso de verificación de la autenticidad y validez de los documentos de seguridad de la aviación, como el

² Orientación sobre el AOSP y los SSP de la OACI: <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/AOSP-and-SSP.aspx>

³ Seguridad aérea de la IATA: <https://www.iata.org/en/programs/security/>

⁴ Documentos de posición de la IATA: <https://www.iata.org/en/programs/security/position-papers-press-releases/>

reconocimiento oficial de la aprobación de los AOSP y los SSP por parte de las autoridades que corresponda. Entre los recursos complementarios se incluyen un informe técnico⁵, un sitio web específico para el ASTF de la IATA⁶ y una nota de información presentada por la IATA en la última reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) en la que se prevén las capacidades del ASTF ampliables a otras áreas como, entre otras, el estado de seguridad de la carga, las actividades de auditoría de la vigilancia o las verificaciones de los antecedentes del personal y las tripulaciones.

3. NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

3.1 Otro ejemplo que pone de manifiesto la necesidad de actualizaciones continuas del Anexo 17 es la norma 5.1.6, introducida en 2018. Esta norma implica que toda entidad que esté a cargo de ejecutar el programa nacional de seguridad de la aviación civil debe notificar, en forma práctica y oportuna, «toda información relativa a incidentes de interferencia ilícita y sus actos preparatorios» a las autoridades que corresponda.

3.2 En respuesta, la OACI publicó, en junio de 2022, unas orientaciones y taxonomía para la notificación de incidentes⁷ destinadas a «la implantación de un sistema de notificación, y se ha establecido una taxonomía común para fomentar la estructuración y armonización de los procesos de notificación de sucesos e incidentes de seguridad de la aviación».

3.3 Las orientaciones de la OACI definen claramente los tipos de «información» que deben notificarse. La IATA complementó esta iniciativa con la publicación de documentos de posición en su página web de documentos de posición³. El más reciente, relativo a la notificación de sucesos e incidentes de seguridad de la aviación⁸, describe los procesos de notificación previstos para las partes interesadas del sector que ya llevan décadas notificando sucesos e incidentes.

3.4 A fin de evitar cualquier posible confusión en relación con la norma 5.1.6, en concreto en lo referente a la distinción entre la notificación de incidentes de interferencia ilícita, incluidos sus actos tentativos o preparatorios, que normalmente efectúan los Estados a la OACI, y la notificación de incidentes de seguridad que efectúan los operadores y las entidades a las autoridades, es necesario revisar la redacción de dicha norma para garantizar su aplicación eficaz.

3.5 Es esencial disponer de sistemas eficaces, armonizados y económicamente sostenibles a escala mundial para la notificación de sucesos e incidentes de seguridad de la aviación. Estos no solo aumentan la seguridad de la aviación al permitir la detección de las amenazas y vulnerabilidades incipientes a través de la notificación, sino que también mejoran el intercambio sin demora de información crítica cuando los incidentes graves notificados en un Estado pueden afectar a las cadenas de suministro u operaciones mundiales.

⁵ Informe técnico de la IATA sobre el ASTF: <https://www.iata.org/contentassets/1998554ac6624b97a2de8418938eaade/aviation-security-trust-framework-whitepaper-2025.pdf>

⁶ Marco de confianza en la seguridad de la aviación de la IATA: <https://astf.iata.org/>

⁷ Orientaciones y taxonomía de la OACI para la notificación de incidentes: <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Incident-Reporting-Guidance-and-Taxonomy.aspx>

⁸ Documento de posición de la IATA sobre la notificación de sucesos e incidentes de seguridad de la aviación: <https://www.iata.org/contentassets/1998554ac6624b97a2de8418938eaade/2025-reporting-of-aviation-security-occurrences-and-incidents-april-2025.pdf>

4. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (SEMS)

4.1 Los ejemplos expuestos anteriormente reflejan el enfoque más amplio e integrado de los sistemas de gestión de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación que promueven el programa de Auditoría de la seguridad operacional de la IATA (IOSA) y el Manual de Normas de la IOSA (ISM) aplicable a todas las aerolíneas registradas en la IOSA. El Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) ha obtenido un gran reconocimiento internacional, especialmente con la creación de un nuevo Anexo 19 de la OACI en 2013. Por su parte, el Sistema de gestión de la seguridad de la aviación (SeMS) se convirtió en requisito obligatorio para todas las aerolíneas registradas en la IOSA en la segunda edición del ISM (ISM/2) en 2007.

4.2 En enero de 2025, la decimoséptima edición (ISM/17) dio un impulso aún mayor al marco del SeMS al ampliar su ámbito de aplicación para incluir a los proveedores de servicios externos (ESP) que aplican la mayoría de las medidas de seguridad operacional a través de acuerdos de subcontratación. La IATA difunde información exhaustiva y textos orientativos a través de su página web del SeMS⁹ y de la comunidad de aviación del SeMS¹⁰ creada en 2022 para ayudar a los ESP.

4.3 Por último, la IATA ha puesto en marcha un Programa de certificación del SeMS oficial¹¹ concebido para ofrecer un marco estructurado que permita a todas las entidades y organizaciones de aviación gestionar de forma proactiva el cumplimiento normativo, los riesgos de seguridad, las amenazas y las vulnerabilidades, mejorando al mismo tiempo su sistema de gestión de la seguridad de la aviación.

— FIN —

⁹ Página web de la IATA sobre el SeMS: <https://www.iata.org/en/programs/security/security-management-system-sems/>

¹⁰ Comunidad de aviación del SeMS (contacto a través de aviationsecurity@iata.org)

¹¹ Programa de certificación del SeMS de la IATA: <https://www.iata.org/en/services/certification/operations-safety-security/security-management-systems-sems/>