

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 16: Seguridad de la aviación — Política****PRIORIDADES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros<sup>1</sup> y los demás Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil<sup>2</sup>)

**RESUMEN**

En esta nota de estudio se presentan propuestas relativas a las prioridades de seguridad de la aviación, con base en las lecciones aprendidas al aplicar la Resolución A38-15 de la Asamblea y en el programa de trabajo de la OACI para 2014-16.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a que, al enmendar su Resolución A38-15 (“Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación”) y al definir el programa de trabajo de la OACI para 2017-2019:

- a) reafirme la responsabilidad de los Estados miembros de aplicar medidas eficaces de seguridad de la aviación en su territorio, teniendo en cuenta la situación cambiante de las amenazas;
- b) inste a todos los Estados miembros a aplicar plenamente y de manera sostenible los SARPS del Anexo 17 y los del Anexo 9 relacionados con la seguridad de la aviación, así como a llenar toda laguna o rectificar toda deficiencia urgentemente;
- c) inste a la Secretaría de la OACI, a los Estados miembros, organizaciones regionales, socios de la industria y otras partes a trabajar en colaboración, a fin de mejorar la eficacia y la sostenibilidad de las actividades de creación de capacidades; y
- d) pida a la Secretaría de la OACI que examine el alcance y los métodos del actual Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación de la OACI con el propósito de asegurarse de que constituya un medio fiable que garantice a los Estados miembros, a la industria y a los pasajeros la aplicación eficaz de medidas de seguridad de la aviación en tierra.

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i>    | Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C: <i>Seguridad de la aviación y facilitación.</i>                                       |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Las prioridades del trabajo de la OACI propuestas deberían incluirse en el presupuesto regular de la Organización.                                     |
| <i>Referencias:</i>               | Resolución A38-15 de la Asamblea: <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación.</i> |

<sup>1</sup> Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumanía y Suecia.

<sup>2</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La amenaza que enfrenta la aviación civil sigue siendo significativa, como lo demostraron los actos de interferencia de ilícita ocurridos en varias regiones del mundo en 2015 y 2016 (p.ej., el vuelo 9268 de Metrojet el 31 de octubre de 2015, el vuelo 3159 de Daallo Airlines el 2 de febrero de 2016, los ataques en el aeropuerto de Bruselas el 22 de marzo de 2016 y en el aeropuerto Ataturk de Estambul el 28 de junio de 2016). La naturaleza de las amenazas y el *modus operandi* varían, como se describe en la Declaración del contexto de riesgo global de la OACI (RCS), que se somete al examen periódico del Grupo de expertos AVSEC de la OACI. La RCS es una fuente valiosa que permite comprender las amenazas y los riesgos actuales que enfrenta la aviación a escala mundial, y proporciona orientación a los Estados miembros sobre el uso de la evaluación de riesgos al formular medidas para enfrentar amenazas para la seguridad de la aviación civil.

1.2 La amenaza terrorista que enfrenta la aviación es mayor que en cualquier otro tiempo reciente, la cual evoluciona rápido y se torna, cada vez más, en un problema mundial. Comúnmente, se considera que los riesgos relacionados con artefactos explosivos improvisados ocultos en personas o en el equipaje de mano, los MANPADS en zonas de conflicto o proliferación, los artefactos explosivos improvisados ocultos en la carga y las amenazas en la parte pública son altos o de medios a altos.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Las disposiciones de la OACI en materia de seguridad de la aviación representan medidas básicas que necesitan implantarse a escala mundial para proteger a la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita. Por lo tanto, es de importancia fundamental que el contenido de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17 de la OACI y los SARPS relacionados con la seguridad de la aviación del Anexo 9 de la OACI se sometan continuamente al examen del Grupo de expertos AVSEC de la OACI. Estas medidas básicas y los textos de orientación conexos deberían reflejar las amenazas y el *modus operandi* que evolucionan. Su contenido debería corresponder a los tipos actuales de amenazas que enfrenta la aviación civil.

### **Aplicación eficaz y sostenible de las disposiciones del Anexo 17 de la OACI**

2.2 En el marco del Convenio de Chicago, cada Estado miembro de la OACI es responsable de aplicar las disposiciones y los Anexos de la Organización a fin de garantizar un sistema de transporte aéreo seguro y protegido. En este contexto, cada Estado es responsable de la aplicación eficaz y sostenible de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17 de la OACI y de los SARPS relacionados con la seguridad de la aviación del Anexo 9 de la OACI. Esta responsabilidad debería reafirmarse claramente en la Resolución A38-15 de la Asamblea de la OACI: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*, que debe enmendarse durante la Asamblea.

2.3 Si bien el Estado tiene la responsabilidad general, cada entidad (p.ej., el explotador de aeropuertos, el explotador de aeronaves, el proveedor de servicios de navegación aérea, las autoridades del orden público, etc.) que participa en la seguridad de la aviación comparte la responsabilidad y desempeña una función en garantizar eficazmente la seguridad de la aviación y en aplicar las medidas prescritas en el Anexo 17 de la OACI y en los reglamentos y programas nacionales. La coordinación entre estas entidades privadas y públicas es fundamental para garantizar que exista un enfoque completo e integrado de seguridad de la aviación y que no haya lagunas en los sistemas nacionales o locales de ejecución, o en la transmisión de información importante sobre seguridad de la aviación, que puedan crear puntos débiles o una falta de claridad y coherencia en el sistema en su conjunto.

2.4 La aplicación eficaz y sostenible es de importancia crítica para la seguridad de las operaciones de transporte aéreo y, también, para que el público tenga confianza en dicho transporte, así como para la capacidad de los encargados de la reglamentación y los explotadores de proteger a los ciudadanos y los clientes, respectivamente. Los sistemas nacionales e internacionales de vigilancia del cumplimiento son instrumentos clave para verificar la aplicación eficaz de los requisitos nacionales e internacionales de seguridad de la aviación y para garantizar la pronta rectificación, en caso de que se encuentre que existan deficiencias o áreas de incumplimiento.

2.5 La aplicación eficaz y sostenible también es un prerrequisito para armonizar a escala internacional las medidas de seguridad de la aviación y para que los Estados reconozcan mutuamente la equivalencia de sus medidas de seguridad de la aviación.

2.6 No obstante, cuando en ciertos países no se cuente con medidas suficiente de seguridad de la aviación para reducir el riesgo, los Estados que reciban vuelos de dichos países, al ser responsables de proteger a sus ciudadanos y su propia seguridad nacional, tienen el derecho legítimo de exigir medidas adicionales (véase la Norma 2.4.1 del Anexo 17) para los vuelos que llegan, como condición para que esos servicios puedan continuar. Los explotadores de aeronaves también pueden exigir medidas adicionales con base en sus propias evaluaciones de riesgos.

### **Cooperación internacional en caso de aumentar las amenazas**

2.7 Es fundamental respetar los principios de cooperación internacional para garantizar la aplicación eficaz de medidas adicionales en caso de que aumenten las amenazas. La coordinación entre los Estados miembros afectados es esencial para ayudar a crear conciencia y entender la amenaza y a fin de asegurarse de responder eficaz y eficientemente y de que las medidas sean proporcionales y prácticas.

### **Creación de capacidades**

2.8 La aplicación eficaz y sostenible del Anexo 17 puede plantear dificultades a algunos Estados miembros de la OACI por una serie de motivos, como la falta de recursos, la ausencia de un compromiso político, poca comprensión de la amenaza y el entorno de riesgos, instrucción y supervisión del personal inadecuadas y estructuras organizativas débiles.

2.9 La Secretaría de la OACI, los Estados, las organizaciones regionales y las partes interesadas de la industria han venido apoyando activamente las iniciativas de los Estados miembros tendientes a aplicar los requisitos del Anexo 17, con un espíritu de cooperación con las autoridades nacionales concernientes. Este apoyo ha sido multifacético y ha incluido el suministro de textos de orientación, la impartición de instrucción y, en algunos casos, el suministro de equipo.

2.10 A la fecha, los resultados prácticos de estas iniciativas de creación de capacidades, en términos de seguridad de la aviación sostenida y eficaz en tierra, han sido variados, ya que algunos Estados han mejorado de manera importante su nivel de cumplimiento efectivo, en tanto que otros han tenido poco o ningún progreso. Es necesario que todas las entidades hagan más en cuanto a colaborar para mejorar la eficacia y sostenibilidad de las actividades de creación de capacidades.

### **Eficacia del proceso de auditoría**

2.11 La disponibilidad de datos fiables acerca de la aplicación eficaz de medidas de seguridad de la aviación es crítica para garantizar el cumplimiento a escala mundial de las normas básicas del Anexo 17 y para mantener la confianza en la seguridad operacional de los viajes aéreos.

2.12 Existen preocupaciones crecientes respecto a que el actual Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI ya no es capaz de proporcionar una idea fiable de los estándares de medidas de seguridad de la aviación en tierra. La disparidad entre las constataciones positivas del USAP –que se basan en visitas programadas y se enfocan mucho en procesos y documentación– y la falta de medidas de seguridad de la aviación eficaces en tierra que los Estados y explotadores son capaces de observar en algunos aeropuertos es un asunto que necesita atenderse, a fin de mantener la credibilidad del sistema de auditorías de la OACI.

2.13 Aumentar la disponibilidad de información fiable derivada de las auditorías e inspecciones internacionales, ya sean éstas del USAP de la OACI, evaluaciones bilaterales o evaluaciones realizadas por explotadores, es importante para crear confianza en la solidez de los sistemas de seguridad de la aviación de los Estados. También es de importancia crítica mejorar el diseño y el propósito de las actividades de creación de capacidades y el establecimiento de prioridades para las mismas.

2.14 Asimismo, se acogen con beneplácito y deberían implantarse las recientes iniciativas dirigidas a permitir una divulgación mayor (aunque limitada) de la aplicación eficaz de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación de los Estados miembros de la OACI auditados y las dirigidas a divulgar información sobre un Estado que tenga preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC). También se apoyan decididamente las recomendaciones de la reunión del Grupo de expertos AVSEC de 2016 de incluir el nombre de los Estados con SSeC en el boletín electrónico enviado a todos los Estados miembros de la OACI y de identificar, a través del sitio seguro del USAP, las áreas de auditoría relacionadas con estos SSeC, si éstos no se resuelven en un plazo de tres meses.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 Se invita a la Asamblea a que, al enmendar su Resolución A38-15: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación, y al definir el programa de trabajo de la OACI para 2017-2019:

- a) reafirme la responsabilidad de los Estados miembros de aplicar medidas eficaces de seguridad de la aviación en su territorio, teniendo en cuenta la situación cambiante de las amenazas;
- b) inste a todos los Estados miembros a aplicar plenamente y de manera sostenible los SARPS del Anexo 17 y los del Anexo 9 relacionados con la seguridad de la aviación, así como a llenar toda laguna o rectificar toda deficiencia urgentemente;
- c) inste a la Secretaría de la OACI, a los Estados miembros, organizaciones regionales, socios de la industria y otras partes a trabajar en colaboración, a fin de mejorar la eficacia y la sostenibilidad de las actividades de creación de capacidades; y
- d) pida a la Secretaría de la OACI que examine el alcance y los métodos del actual Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación de la OACI con el propósito de asegurarse de que constituya un medio fiable que garantice a los Estados miembros, a la industria y a los pasajeros la aplicación eficaz de medidas de seguridad de la aviación en tierra.