



## ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

#### Cuestión 14: Seguridad de la aviación - Política

#### MANTENER UNA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN EFECTIVA EN EL MUNDO POS-COVID-19

(Nota presentada por Chequia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros<sup>1</sup>, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil<sup>2</sup> y los Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil<sup>3</sup> y de China)

#### RESUMEN

Es vital que la seguridad de la aviación siga siendo eficaz para apuntalar la recuperación de la industria tras la pandemia de COVID-19. La pandemia ha tenido un enorme impacto en la industria de la aviación que generó muchos cambios, pero la amenaza para la aviación permanece y sigue evolucionando. Es de suma importancia mantener la vigilancia y evitar actitudes complacientes. Sobre estas bases, en esta nota de estudio se destaca la importancia de revisar el Plan Mundial para la Seguridad de la Aviación (GASeP) y su hoja de ruta como tarea prioritaria. Se aboga por el desarrollo de procesos claros de monitoreo y notificación del GASeP como medio para fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo sin desviar la atención del cumplimiento de las normas y métodos recomendados del Anexo 17, aprovechando los datos y recursos existentes y los mecanismos para apuntar al desarrollo de capacidades. Se subraya igualmente la importancia de aprovechar y mantener el impulso del *Año de la Cultura de la Seguridad* de la OACI y se propone que la OACI dé los siguientes pasos en aras del cumplimiento de los objetivos del GASeP.

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

<sup>2</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

<sup>3</sup> Argelia, Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauritania, Marruecos, Mauricio, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán del Sur, Sudán, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

<b>Decisión de la Asamblea:</b> Se invita a la Asamblea a:	
a) solicitar que la Secretaría de la OACI, con el apoyo del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación, dé prioridad a la revisión del GAsEP y de su hoja de ruta, a partir de la evaluación de las enseñanzas extraídas de la experiencia en la ejecución y gestión de la seguridad de la aviación durante la pandemia de COVID-19, teniendo en cuenta las áreas y los problemas señalados en esta nota de estudio;	
b) pedir a la Secretaría que desarrolle un proceso para la revisión sistemática y periódica del GAsEP y su hoja de ruta, y que establezca procesos claros de seguimiento y notificación, aprovechando los datos y recursos existentes;	
c) instar a la Secretaría y a los Estados a destinar los recursos necesarios para un uso eficaz del GAsEP como medio para fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo sin distraer del cumplimiento de los SARPS del Anexo 17, disponiendo entre otras cosas una ayuda específica para la creación de capacidad donde se necesite; y	
d) pedir a la Secretaría y a los Estados que desarrollen actividades prácticas en colaboración con la industria para sacar provecho del <i>Año de la Cultura de la Seguridad</i> de la OACI, de modo que no se pierda el impulso y se consoliden y amplíen los beneficios.	
<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>	No tiene.
<i>Referencias:</i>	

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Simposio Mundial sobre Seguridad de la Aviación 2021 de la OACI, que coincidió con el vigésimo aniversario de los atentados terroristas del 11 de septiembre, recordó la necesidad de mantener la vigilancia y evitar actitudes complacientes en la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Además, destacó las dificultades y las medidas tomadas para preservar la seguridad del personal y del público viajero, mitigar la propagación del virus de la COVID-19 y reaccionar ante la drástica variación de la demanda de viajes aéreos y los problemas de personal, todo ello manteniendo niveles de seguridad efectivos.

1.2 La Declaración Ministerial de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19, adoptada el 22 de octubre de 2021, menciona el compromiso de mantener el flujo seguro, protegido y ordenado del tráfico aéreo con (personal) operacional en condiciones de desempeñar sus funciones.

## 2. LA IMPORTANCIA DE MANTENER UNA SEGURIDAD EFECTIVA ANTE LA AMENAZA CONTINUA

2.1 Las amenazas y los retos a la seguridad de la aviación evolucionan constantemente, incluso en el contexto de la fase de recuperación de la pandemia de COVID-19. Entre los acontecimientos más destacados que se han producido durante este período se encuentran el impacto de la pandemia en la amenaza interna, los ataques a distancia (drones), la radicalización terrorista y, sobre todo, los ciberataques (véase A41-WP/74, EX/36, Desarrollo de un marco para la ciberseguridad). Por su parte, los acontecimientos geopolíticos actuales y recientes siguen teniendo un impacto potencialmente profundo en el cuadro general de amenazas y riesgos para la aviación civil.

2.2 En las condiciones actuales, en que el sector de la aviación se enfrenta a un contexto económicamente difícil, la aplicación de medidas de seguridad efectivas sigue siendo de crucial importancia. Además del costo humano, un ataque terrorista exitoso sería excepcionalmente perjudicial para la recuperación de la industria tras la pandemia de COVID-19. Se alienta a los Estados a reafirmar su compromiso de reforzar la seguridad de la aviación en todo el mundo, a la luz de la amenaza que sigue cerniéndose sobre la aviación civil desde la adopción de la declaración sobre seguridad de la aviación en el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

### 3. REVISIÓN DEL PLAN MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (GASEP) Y SU HOJA DE RUTA

3.1 El Plan Mundial para la Seguridad de la Aviación y su hoja de ruta han sido un marco útil y relevante para avanzar en la seguridad de la aviación, contribuyendo a elevar su perfil en el plano político. La pandemia de COVID-19 ha creado por igual problemas y oportunidades en la ejecución de las acciones prioritarias del GASEP, y ha demostrado la necesidad de revisarlo.

3.2 Es importante que se dé carácter prioritario a la revisión del GASEP y de su hoja de ruta para que conserve su relevancia y siga dando respuesta a las amenazas actuales y emergentes. Con el apoyo del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación de la OACI, la revisión debería tomar como punto de referencia las enseñanzas extraídas de la pandemia, pudiendo tener en cuenta los siguientes elementos:

- a) Detección de posibles nuevas vulnerabilidades de seguridad allí donde las normas de seguridad puedan haberse deteriorado durante la pandemia.
- b) El creciente lugar de la innovación y la tecnología como herramientas para apuntalar la aviación en la fase de recuperación tras la COVID-19.
- c) La importancia crítica de mantener la seguridad de las cadenas de suministro de la carga aérea, algo que la pandemia y su recuperación han puesto claramente de manifiesto. Se han hecho esfuerzos en el ámbito de los sistemas de información anticipada sobre la carga, por ejemplo, el despliegue del sistema de información previa a la carga (PLACI) de la Unión Europea. También puede haber margen para intensificar los esfuerzos en el desarrollo de equipos más avanzados para las inspecciones de seguridad de la carga aérea.
- d) El papel esencial y la importancia de contar con personal competente, motivado y bien formado. A medida que se vayan reanudando las actividades de la aviación, será importante que los Estados miembros, las organizaciones y la industria tomen medidas para garantizar y mantener las competencias del personal que existían antes de la pandemia de COVID-19. Por ejemplo, podrían preverse actividades de repaso o instrucción sobre procedimientos, procesos y sensibilización en seguridad, así como sobre las amenazas y los requisitos legales.
- e) Oportunidades de mayor eficiencia dentro del sistema AVSEC en ámbitos como modalidades de vigilancia y monitoreo a distancia, afectación de recursos, procedimientos de seguridad innovadores y técnicas de instrucción. La atención podría centrarse en aplicar las mejores prácticas de manera que contribuyan a la facilitación, logrando al mismo tiempo que se alcancen los objetivos de seguridad subyacentes.

3.3 Es necesario desarrollar procesos claros de monitoreo y notificación en el GASeP como medio para mejorar el cumplimiento de los SARP del Anexo 17, aprovechando los datos y recursos existentes, así como mecanismos para apuntar al desarrollo de capacidades. Dentro de la Secretaría de la OACI, la seguridad de la aviación debería considerarse tan prioritaria como la seguridad operacional, afectando los recursos necesarios para promover el uso del GASeP y ofrecer un programa efectivo de auditoría. También se debería animar a los Estados a que se ayuden mutuamente en sus iniciativas por mejorar la seguridad, guiándose por el GASeP a la hora de priorizar y optimizar los recursos; y a apunten a desarrollar capacidades específicas, como se muestra en el ejemplo de la nota A41-WP/283, EX/123 *Aviation Security Capacity Building Through the CASE I and CASE II Projects*.

#### 4. CULTURA DE LA SEGURIDAD

4.1 En el contexto descrito hasta aquí, también es necesario consolidar los logros y mantener vivo el impulso del *Año de la Cultura de la Seguridad* de la OACI, iniciativa que ha tenido gran impacto y éxito. Esto será crucial para preservar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación, promoviendo la coordinación, la cooperación, la motivación y la participación de todas las partes que intervienen en el sistema. Esto es más importante que nunca, dado que los vínculos sociales y profesionales entre el personal que contribuyen a una cultura efectiva de la seguridad se han visto alterados por las ausencias y los cambios provocados por la pandemia.

— FIN —