



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 28: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

RESPALDO DE LAS INICIATIVAS MUNDIALES, REGIONALES Y DE LA INDUSTRIA DESTINADAS A MITIGAR LOS RIESGOS QUE LAS ZONAS DE CONFLICTO PLANTEAN PARA LA AVIACIÓN CIVIL

(Nota presentada por Canadá y copatrocinada por Australia, Estados Unidos de América, Jordania, Kenya, Nueva Zelandia, República de Corea y la Unión Europea y sus Estados miembros¹, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)², Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil, Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, Asociación del Transporte Aéreo Internacional, Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea)

RESUMEN

En respuesta al derribo del vuelo 17 de Malaysian Airlines (MH17) en 2014, la OACI movilizó a la comunidad internacional para abordar los riesgos que las zonas de conflicto (CZ) plantean para la aviación civil. Como parte de este trabajo, se elaboró y publicó en 2018 el *Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas* (Doc 10084). Tras el derribo en 2020 del vuelo 752 de Ukraine International Airlines (PS752), el Consejo de la OACI respaldó la "Iniciativa de cielos más seguros" y estableció un programa de trabajo actualizado relacionado con el riesgo de CZ.

Paralelamente a estos esfuerzos, se establecieron varias iniciativas mundiales y regionales para mejorar la gestión eficaz de los riesgos del espacio aéreo. Entre los grupos y organizaciones internacionales que impulsan esta importante labor se encuentran instituciones europeas como la Unión Europea (UE) y su Agencia para la Seguridad Aérea (AESA), el Grupo Experto en Información sobre Riesgos de Sobrevuelo por Zonas de Conflicto (EGRICZ), el Comité Consultivo de Cielos más Seguros (SSCC) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). Si bien se han realizado avances significativos desde 2014, todavía queda un trabajo considerable para mejorar aún más la seguridad y la protección de las operaciones de la aviación civil sobre las zonas de conflicto o cerca de ellas. aún queda mucho por hacer para seguir mejorando la seguridad y la protección de las operaciones de la aviación civil sobre las zonas de conflicto o cerca de ellas.

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

- a) tomar nota de los importantes progresos realizados por el SSCC, el EGRICZ y la UE para avanzar en los trabajos de mitigación de riesgos en zonas de conflicto que permiten a los Estados

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

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía, y Ucrania.

y a los explotadores, según corresponda, consolidar sus medidas de evaluación y mitigación de riesgos, a saber:

1. el Inventario de mitigación de riesgos del SSCC;
 2. el Texto de orientación del SSCC para la aplicación del principio de precaución
 3. los Principios rectores del SSCC para el cierre del espacio aéreo;
 4. los Principios rectores del SSCC/EGRICZ para reevaluar el espacio aéreo con posterioridad a un conflicto;
 5. las Directrices del SSCC/EGRICZ para el intercambio de información básica y rápida;
 6. las Directrices del EGRICZ para la armonización de las comunicaciones relativas a riesgos; y,
 7. el Enfoque de evaluación integrada de riesgos para la seguridad de la aviación de la UE;
- b) pedir al Secretario General que conceda prioridad a la revisión del *Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas* (Doc 10084) basándose en los resultados obtenidos mediante las iniciativas mencionadas anteriormente;
- c) alentar a los Estados y a las organizaciones a que:
1. tomen nota de las iniciativas de intercambio de información existentes como herramientas eficaces que la comunidad de la aviación civil puede utilizar para compartir rápidamente la información relacionada con las amenazas emergentes en las zonas de conflicto; y
 2. al realizar actividades de vigilancia, consulten las plataformas mundiales e intercambio de información o iniciativas regionales similares, en caso de que se hayan implementado.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de <i>Seguridad operacional y Seguridad de la aviación y facilitación</i> |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Ninguna para los Estados contratantes. |
| <i>Referencias:</i> | <i>Manual sobre cooperación cívico-militar en la gestión del tránsito aéreo</i> (Doc 10088) <i>Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas</i> (Doc 10084) <i>Anexo 17, Seguridad</i> <i>Anexo 6, Operación de aeronaves, Parte I – Transporte aéreo comercial internacional — Aviones.</i> |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El 8 de enero de 2020, el vuelo PS752 fue derribado sobre Irán, seis años después del derribo similar del vuelo MH17 sobre Ucrania. Estas tragedias recuerdan a la comunidad mundial que aún queda trabajo por hacer para mitigar adecuadamente los riesgos que plantean las CZ a las operaciones de la aviación civil.

1.2 Estos sucesos también pusieron de manifiesto las deficiencias en:

- a) la disponibilidad de información relativa a las CZ;
- b) la aplicación de medidas de mitigación de riesgos;
- c) la realización de evaluaciones de riesgo por parte de los explotadores aéreos y la aplicación de medidas de mitigación de riesgos, en caso necesario.³

1.3 Existen varias iniciativas clave para abordar las deficiencias mencionadas, tanto a nivel internacional como regional. En esta nota de estudio se destacan esas iniciativas y se invita a la Asamblea a que solicite al Secretario General que conceda prioridad a la revisión de la segunda edición del Doc 10084, señalando que esta labor podría facilitarse si se aprovecharan los resultados obtenidos en el marco de esas iniciativas para mitigar mejor los riesgos que plantean las CZ.

2. ANÁLISIS

2.1 De acuerdo con las disposiciones del Anexo 17, *Seguridad*, se requiere que los Estados evalúen constantemente el grado de amenaza para la aviación civil en su territorio, incluido su espacio aéreo, y ajusten en consecuencia sus programas de seguridad de la aviación basándose en una evaluación de riesgos.⁴

2.2 Dada la soberanía exclusiva de un Estado sobre el espacio aéreo de su territorio, los sobrevuelos sólo pueden realizarse conforme a la autorización otorgada por el Estado en cuestión. Además, los Estados pueden restringir el uso del espacio aéreo sobre su territorio soberano por razones de necesidad militar o de seguridad pública. Sin embargo, como se demuestra en el estudio efectuado por la *Flight Safety Foundation*, de 1985 a 2020, solo 1 de 57 incidentes que afectan la seguridad de la aviación civil se produjeron en un espacio aéreo previamente cerrado.⁵

2.3 De acuerdo con las disposiciones del Anexo 6, *Operación de aeronaves*, el explotador se asegurará de que no se inicie un vuelo a menos que se haya determinado que el espacio aéreo en la ruta pueda utilizarse manera segura.⁶ En esta norma también se subraya que cuando los explotadores aéreos prevean operar sobre CZ o cerca de ellas, llevarán a cabo una evaluación de riesgos y tomarán medidas de mitigación del riesgo apropiadas.

2.4 Para llevar a cabo una evaluación de riesgos exhaustiva, los explotadores aéreos deberían tener en cuenta la información de fuentes públicas, así como información de inteligencia específica para la

³ Según el Anexo 6, *Operación de aeronaves*, Parte I

⁴ Anexo 17, *Seguridad*, Enmienda 18, Normas 2.4.4, 3.1.3 y 3.1.5

⁵ Estudio de sucesos hostiles y prácticas estatales relacionadas con el uso del espacio aéreo en CZ por la aviación civil, *Flight Safety Foundation* (2020).

⁶ Anexo 6, *Operación de aeronaves*, Parte I: Operaciones de vuelo, Norma 4.1.2, aplicable desde el 5 de noviembre de 2020.

aviación civil procedente de diversas fuentes verificadas, incluidas las restricciones y avisos emitidos por sus propias autoridades nacionales y por los Estados situados a lo largo de la ruta de vuelo.

2.5 La mejor colaboración entre los Estados y la industria y las organizaciones internacionales puede favorecer un intercambio de información más coherente y bidireccional, así como permitir a las partes interesadas llevar a cabo evaluaciones de riesgos bien fundamentadas y tomar decisiones informadas sobre si vuelan o no sobre o cerca de una CZ específica. Las iniciativas mundiales y regionales que se enumeran a continuación constituyen un componente clave de este esfuerzo.

INICIATIVAS MUNDIALES Y DE LA INDUSTRIA

2.6 Poco después del derribo del vuelo PS752, Canadá lanzó la [Iniciativa de Cielos más Seguros](#) con el objeto de mejorar el nivel de seguridad operacional y protección de las aeronaves comerciales que sobrevuelan una CZ o una zona cerca de ella. El SSCC forma parte de esta iniciativa y reúne a especialistas en la materia de los Estados, las organizaciones internacionales y la industria, ofreciendo una plataforma internacional oficial para consolidar los estudios sobre las CZ en relación con la aviación civil.

2.7 La labor reciente del SSCC se centra en el fortalecimiento de las prácticas de intercambio de información básica y rápida dentro de la comunidad de la aviación, la creación de un Inventario de estrategias de mitigación de riesgos, la formulación de principios rectores relativos al cierre del espacio aéreo y las investigaciones sobre el principio de precaución.⁷ El SSCC también ha colaborado estrechamente con el EGRICZ para avanzar los trabajos sobre el intercambio de información y la armonización del lenguaje que se utiliza para las notificaciones relativas al espacio aéreo.

2.8 El SSCC estableció el Foro sobre cielos más seguros, un evento anual y mundial que reúne a asociados especialistas de Estados, organizaciones internacionales y la industria de aviación civil con el objeto de:

- a) compartir las mejores prácticas en materia de mitigación de riesgos relacionados con las CZ;
- b) facilitar el intercambio de información y un diálogo más amplio entre las partes sobre los problemas actuales y la manera de proceder en el futuro; y,
- c) promover la aplicación de los SARPS de la OACI relativos a la mitigación de riesgos de sobrevuelo en CZ. El segundo Foro sobre de cielos más seguros fue copatrocinado por Canadá y el SSCC y se llevó a cabo los días 29 y 30 de marzo de 2022.

2.9 Por último, el SSCC tomó nota del Portal de Operaciones Tácticas de la IATA (ITOP), una plataforma que proporciona rápidamente información sobre seguridad y alertas a los suscriptores. Se trata de una herramienta basada en la web a la que se accede mediante suscripción, cuenta con más de 1900 miembros y está gestionada por el personal de la Oficina de Enlace de la IATA y por personas expertas regionales. Mediante esta herramienta se proporciona a los suscriptores alertas en tiempo real relacionadas con los aeropuertos, las regiones de información de vuelo, la seguridad o los riesgos de amenaza y, además, se ofrece la capacidad de colaborar a través de la función de *chat* sobre cuestiones que afectan a las operaciones de las líneas aéreas a escala mundial. Inicialmente, el ITOP proporcionaba información sobre

⁷ El *principio de precaución* tiene por objeto atribuir más importancia a los escenarios inciertos pero catastróficos para velar por la seguridad de la aeronave, la tripulación y las personas pasajeras en el contexto de la evaluación de los riesgos que plantean las zonas de conflicto y determinar medidas de mitigación adecuadas. En lugar de la probabilidad, el impacto del riesgo debería ser una consideración principal para garantizar un mayor nivel de protección mediante la toma de decisiones preventivas.

restricciones e interrupciones de tránsito aéreo en el mismo día, principalmente en la región de las Américas, pero se determinó que sería ventajoso para los miembros si se ampliaba esta capacidad.

INICIATIVAS REGIONALES

2.10 El Grupo Integrado de Evaluación de Riesgos para la Seguridad de la Aviación de la UE dirige periódicamente evaluaciones de riesgos comunes, lo que permite el intercambio de información entre los Estados miembros, los servicios y las agencias de la UE, así como los explotadores aéreos europeos y las asociaciones de líneas aéreas. A principios de 2016, la UE desarrolló el “Sistema de alerta CZ de la UE” (el Sistema) con miras a lograr una mayor coherencia en el asesoramiento ofrecido a las líneas aéreas. El Sistema une la información e inteligencia disponibles con las capacidades de evaluación de los riesgos que plantean las CZ, para permitir la publicación oportuna de información y recomendaciones sobre los riesgos de las CZ. También proporciona una imagen de los riesgos comunes en Europa y las recomendaciones correspondientes, y se menciona en el Doc 10084 como una de las mejores prácticas. Los resultados del Sistema sustentan el proceso de toma de decisiones sobre medidas de mitigación, así como la publicación de boletines de información y notas de información sobre CZ de la AESA.

2.11 Además, la AESA lanzó la Plataforma Europea de Intercambio de Información y Cooperación en Zonas de Conflicto (la Plataforma) para apoyar al Sistema. La Plataforma ayuda, cuando corresponde, a las instituciones y a los explotadores aéreos a compartir información, realizar evaluaciones de riesgos y aplicar rápidamente medidas de mitigación adecuadas para garantizar la seguridad operacional y la protección de los vuelos. La adhesión está abierta a las instituciones de la UE, a los Estados miembros de la AESA, así como a sus transportistas aéreos comerciales nacionales.

2.12 Las medidas de mitigación de riesgos a nivel de la UE se aplican mediante las siguientes acciones:

- a) la publicación de Notas de Información en la Plataforma Europea de Intercambio de Información y Cooperación en Zonas de Conflicto, la difusión de información sobre CZ, insurgencias armadas, riesgos y recomendaciones dirigidas a las personas representantes de los Estados miembros;
- b) la publicación de Boletines de Información sobre Zonas de Conflicto (CZIB), que pueden contener recomendaciones operacionales, dirigidas a los países que se consideran de un nivel de riesgo “alto” como resultado de la evaluación de riesgos realizada por la UE, o en otros casos en los que sea necesario hacer pública otra información; y
- c) la publicación de zonas de conflicto, que incluye información más detallada sobre áreas de riesgo específicas y recomendaciones distribuidas en función de la necesidad de conocimiento de los Estados miembros y de los miembros de la Plataforma.

2.13 Otro ejemplo de intercambio de información procede de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos, que amplió su colaboración internacional facilitando información compartida entre Estados y líneas aéreas mediante la distribución de Notas de información no clasificada a todas las partes interesadas de la aviación. Estas notas permiten obtener una comprensión común de las preocupaciones con respecto a riesgos e informan y apoyan el establecimiento de medidas de mitigación adecuadas.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Para mitigar adecuadamente los riesgos que plantean las CZ a las operaciones de aviación civil y hacer que nuestros cielos sean más seguros es necesario forjar una colaboración a escala mundial. Las iniciativas que se presentan en esta nota de estudio contribuyen directamente a este objetivo; sin embargo, para que sean eficaces es necesario contar con un compromiso a escala mundial. Al conceder prioridad a la revisión del *Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas* (Doc 10084) y al alentar a los Estados y organizaciones a participar en iniciativas regionales y mundiales de intercambio de información, la OACI puede ejercer el liderazgo necesario para garantizar que la comunidad mundial de la aviación civil aproveche de forma proactiva los avances realizados en el ámbito de la mitigación de riesgos en zonas de conflicto, Por consiguiente, se invita a la Asamblea a respaldar las medidas que figuran en el resumen de la presente nota de estudio.

— FIN —