



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 12: Seguridad de la aviación — Política

PROMOCIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL PLAN GLOBAL PARA
LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹ y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil²)

RESUMEN

Luego de la adopción de las Resoluciones 2309 (2016) y 2396 (2017) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, la aprobación del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) por el Consejo de la OACI representó un paso importante para intensificar la labor de la OACI de desarrollar y perfeccionar la respuesta mundial frente a las amenazas a la seguridad de la aviación. Los Estados miembros de la UE/CEAC instan a la OACI, los Estados y las entidades aeronáuticas a que continúen con esta dinámica, de modo tal que los objetivos del GASeP puedan convertirse, sin demora, en resultados del mundo real, elevando los estándares mundiales respecto de la observancia de las normas sobre seguridad de la aviación.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea adoptar la decisión que figura en el párrafo 5.

<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 actividades referidas en esta nota de estudio se realizarán con los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa regular para 2020-2022 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) Resolución de la Asamblea A39-18: <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación</i> A40-WP/23 <i>Ejecución de los Programas de auditoría bajo el enfoque de observación continua (CMA) de la OACI;</i> A40-WP/25 <i>Ejecución del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP)</i> A40-WP/26 <i>Resultados de la Segunda conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS/2)</i> A40-WP/27 <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relacionadas con la seguridad de la aviación</i> A40-WP/32 <i>Informe del examen del alcance y metodología del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP CMA)</i>

¹ 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, Rumania y Suecia.

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En octubre de 2016 se aprobó por unanimidad la Resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (UNSCR). Dicha Resolución - la primera dedicada exclusivamente a la seguridad de la aviación - exhortaba a la OACI y sus Estados contratantes a que tomaran medidas en relación con la creación y actualización de normas, la implementación efectiva de dichas normas y la labor de creación de capacidad, para hacer frente a la constante amenaza mundial que presenta el terrorismo para la aviación civil.

1.2 El 10 de noviembre de 2017 se dio un importante paso adelante con la adopción del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) por parte del Consejo de la OACI. El desarrollo del GASeP en apenas un año –un período mucho más breve que el plazo de preparación normal para planes mundiales similares- es testimonio de la urgencia e importancia de responder a los problemas expuestos en la UNSCR 2309 como asimismo que se desarrolle y perfeccione la respuesta mundial frente a las amenazas a la seguridad de la aviación de manera más general.

2. IMPORTANCIA DE CONTINUAR CON LOS AVANCES RESPECTO DEL GASeP

2.1 En el marco de su decisión de adoptar el GASeP, el Consejo de la OACI fijó objetivos para la implementación efectiva de las normas de seguridad de la aviación, que deberán alcanzarse en 2020, 2023 y 2030. Dichos objetivos son acogidos con beneplácito, dado que coadyuvan a continuar con la dinámica en la ejecución del GASeP. El logro de estos objetivos dependerá no solamente de un mejor desempeño de los Estados individualmente con respecto a la implementación efectiva de dichas normas, sino también de la capacidad de la OACI de seguir continuamente los avances, de manera armonizada con el objetivo de evaluar su aplicación por todos los Estados miembros. A tal fin, son muy bien recibidas las propuestas de reforma del USAP-CMA contempladas en la A40-WP/32.

2.2 Es importante que, además de apoyarse entre sí, los Estados también brinden su apoyo a los esfuerzos de la OACI para alcanzar los objetivos del GASeP y los demás elementos de la hoja de ruta del GASeP. Esto requiere un uso eficaz de los recursos disponibles en el Presupuesto de la Organización para 2020-2022 así como una activa participación de los Estados y entidades aeronáuticas, entre ellas las organizaciones regionales y subregionales y las partes interesadas de la industria, para brindar especialización y apoyo material y no material. De este modo, garantizaremos colectivamente que el GASeP aporte resultados tangibles en el mundo real.

3. EJECUCIÓN DEL GASeP EN LA REGIÓN EUROPEA

3.1 Como parte de su labor en relación con la ejecución del GASeP y en consonancia con las Resoluciones 2309 (2016) y 2396 (2017) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, a modo de contribución a las prioridades de la Región EUR/NAT, los Estados miembros de la UE/CEAC han adoptado numerosas medidas e iniciativas para reforzar sus sistemas de seguridad de la aviación y realizar actividades de divulgación hacia otros Estados no europeos en apoyo a la ejecución del GASeP.

3.2 La función activa de las organizaciones regionales tales como la Unión Europea (UE) y la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) en el ámbito de la seguridad de la aviación ha facilitado la armonización de las medidas de seguridad de la aviación en Europa y ha promovido asimismo la ejecución del GASeP. El resultado es un nivel elevado de implementación efectiva de los elementos críticos que, en el caso de los Estados de la UE/CEAC, ha alcanzado el nivel que la OACI ha definido como objetivo para 2030.

3.3 Los siguientes ejemplos evidencian el compromiso de la región europea respecto de la ejecución del GAsEP:

- a) La reforma más reciente a la legislación sobre seguridad de la aviación de la Unión Europea, adoptada el 23 de enero de 2019¹, que recepta las acciones prioritarias del GAsEP en las áreas de aumento de la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos y el desarrollo de una cultura de la seguridad y la capacidad humana. En particular, la legislación actualizada fortalece el sistema de verificación de antecedentes considerado esencial para hacer frente a las amenazas internas de manera eficiente, como parte de un enfoque multidimensional para mitigar estas amenazas, entre ellos la inspección de personas y objetos transportados. La legislación actualizada también incluye otros importantes elementos que toman en cuenta las medidas prioritarias del GAsEP, tales como la mejora de los recursos tecnológicos y el fomento de la innovación.
- b) El programa de trabajo de la CEAC para 2019-2021 en materia de seguridad de la aviación definido por los Directores Generales de los Estados miembros de la CEAC está en absoluta consonancia con las prioridades del GAsEP, al igual que sucedió en el trienio anterior (2016-2018). Este programa brinda apoyo a los Estados de la CEAC en el desarrollo de textos de orientación bajo un enfoque basado en riesgos para la seguridad de la aviación, la cultura de la seguridad, los equipos de seguridad y la notificación de incidentes.

3.4 Los Estados miembros de la UE/CEAC y las organizaciones europeas cooperan activamente con todos los Estados de la OACI, los asociados internacionales y la Secretaría de la OACI, en la labor e iniciativas para fomentar la implementación efectiva de las normas de seguridad de la aviación de la OACI, en apoyo a la iniciativa de la OACI denominada *Ningún país se queda atrás*. En particular, las iniciativas concretas de creación de capacidad, tales como el proyecto CASE I² y próximamente el proyecto CASE II³, así como el programa de creación de capacidad de la CEAC⁴, brindan apoyo a la ejecución del GAsEP. Estos esfuerzos se suman a una amplia gama de actividades de creación de capacidad desarrolladas por los Estados europeos de manera individual y las organizaciones emplazadas en la región sobre una base bilateral o multilateral.

4. **MAXIMIZACIÓN DE LOS EFECTOS DE LAS ACTIVIDADES DE CREACIÓN DE CAPACIDAD**

4.1 La Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS/2) que se llevó a cabo en noviembre de 2018 recomendó que la OACI correlacionara los recursos y los proveedores para la creación de capacidad existentes de modo de lograr una comprensión integral de las capacidades disponibles, así como las actividades realizadas, en curso y previstas en torno a la creación de capacidad, de modo de tener un panorama completo de la situación. La HLCAS/2 destacó asimismo la importancia

¹ El Reglamento de Ejecución de la Comisión (UE) 2019/103 del 23 de enero de 2019 por el que se modificó el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 en lo que respecta a la aclaración, armonización y simplificación, así como el refuerzo de determinadas medidas de seguridad de la aviación (Texto pertinente a efectos del Espacio económico europeo (EEE)), *OJ L 21, 24.1.2019, p. 13-22*.

² El Proyecto CASE, financiado por la UE y ejecutado por la CEAC, fue lanzado en 2016, con una vigencia de cuatro años. Su objetivo es brindar apoyo a la labor de los Estados asociados, en África y la Península Arábiga, para atenuar las amenazas para la aviación civil y mejorar los niveles de cumplimiento de los requisitos de la OACI, con un fuerte enfoque en las medidas de control de calidad.

³ Se prevé que el Proyecto CASE II, financiado por la UE y ejecutado por la CEAC, comenzará en el verano de 2020.

⁴ Los programas de auditoría y creación de capacidad de la CEAC se lanzaron en 2001 en beneficio de los 44 Estados miembros de la CEAC y se abrieron a los demás Estados de las regiones EUR/NAT en 2018.

de los esfuerzos de la OACI con respecto a medidas de alto nivel para generar compromiso político de parte de los Estados beneficiarios y resaltó los beneficios sostenidos de la asistencia brindada.

4.2 En apoyo del pedido del GASeP para lograr una mayor asistencia y de la labor descrita en el párrafo 3.3 de esta nota de estudio, los Estados miembros de la UE/CEAC y las organizaciones regionales instan a la OACI a que aplique las recomendaciones de la HLCAS/2 indicadas precedentemente, a los fines de facilitar dicha labor.

5. CONCLUSIÓN

5.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) acoger con beneplácito el lanzamiento expeditivo del GASeP conforme a la Resolución del 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;
- b) reafirmar su compromiso de cumplir con los objetivos mundiales, para la implementación efectiva de acuerdo con lo establecido en la hoja de ruta del GASeP;
- c) solicitar a la Secretaría de la OACI que establezca un mecanismo de notificación de avances que aliente a los Estados a continuar con la dinámica en la ejecución de las acciones, medidas y tareas prioritarias acordadas establecidas en el GASeP y a demostrar los avances realizados para alcanzar los objetivos del GASeP;
- d) reconocer la tarea llevada a cabo por la Secretaría en consulta con los Estados contratantes para examinar el alcance y la metodología del USAP-CMA e instar a la Secretaría de la OACI a que realice las modificaciones al USAP-CMA indicadas en la A40-WP/32 como una cuestión prioritaria;
- e) instar a la Secretaría de la OACI a poner a disposición los recursos para llevar a cabo todas las auditorías requeridas con el objeto de medir efectivamente la ejecución a la luz de los objetivos acordados a nivel mundial en la Hoja de ruta del GASeP y alentar a los Estados a brindar apoyo a la OACI en su tarea de auditoría de seguridad de la aviación a través del aporte de recursos adicionales;
- f) instar a la Secretaría de la OACI a aplicar las recomendaciones de la HLCAS/2, en particular en relación con la elaboración de un panorama integral respecto de las actividades de creación de capacidad y la adopción de medidas de alto nivel para generar compromiso político de parte de los Estados beneficiarios, según se ha mencionado en el párrafo 4.1 de esta nota de estudio;
- g) alentar a los Estados a apoyarse unos a otros en relación con la ejecución del GASeP; y
- h) reconocer los esfuerzos de la región europea para la ejecución del GASeP y el apoyo que ésta ha brindado a otras regiones y Estados para una efectiva ejecución del GASeP.