



WORKING PAPER

**SEGUNDA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL
SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS/2)**

Montreal, 29 – 30 de noviembre de 2018

Cuestión 5: Garantizar la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación

MEDIDAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN EFECTIVAS Y EFICIENTES

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Las medidas de seguridad de la aviación deben ser proactivas, flexibles y deben facilitar una respuesta rápida ante amenazas nuevas y emergentes. Al mismo tiempo, los Estados deben velar por que las medidas de seguridad puedan mantenerse a largo plazo para establecer un nivel aceptable de seguridad independientemente de la situación de amenaza.

Las medidas propuestas a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación figuran en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Un desafío importante en la seguridad de la aviación es implantar medidas de seguridad del nivel apropiado, teniendo al mismo tiempo en cuenta su aceptabilidad entre los pasajeros, la industria y otras partes.

1.2 El costo y el valor de la seguridad para la economía mundial son con frecuencia difíciles de cuantificar. El costo para los Estados, los aeropuertos, las líneas aéreas y otras partes expuestas a actos de interferencia ilícita y fallas en la seguridad puede ser considerable, y puede incluir la pérdida de vidas humanas. Ataques recientes han causado pérdidas por miles de millones de dólares y trastornos graves en los aeropuertos y en las operaciones aéreas, daños en la infraestructura y otras pérdidas. Las normas y medidas de seguridad deficientes pueden también tener repercusiones en la confianza del público y de los inversionistas, y efectos a largo plazo en el turismo, el comercio y la conectividad.

1.3 Por esta razón la OACI y sus Estados miembros se han concentrado en identificar las amenazas, mitigar los riesgos y reducir la vulnerabilidad, trabajando para crear un sistema de seguridad de la aviación plenamente integrado y sostenible.

2. ANÁLISIS

2.1 El sistema de aviación continúa siendo un blanco atractivo para ataques terroristas y la participación creciente de individuos en calidad de combatientes terroristas extranjeros, tanto en

conflictos armados como en actividades terroristas, representa una amenaza cada vez más peligrosa para la paz y la seguridad internacional. Esto ha hecho surgir nuevos tipos de actores que siguen innovando sus métodos de ataque y utilizando tácticas empleadas anteriormente. El adversario actual no conoce fronteras, es versado tecnológicamente y hábil usuario de los medios sociales. En este contexto, la sostenibilidad de medidas de seguridad efectivas y eficientes es un aspecto importante que ha sido objeto de un compromiso coordinado de los gobiernos a través de alianzas y colaboración con otros gobiernos, la industria y partes interesadas en la seguridad de la aviación. Además, para lograr la sostenibilidad en la seguridad de la aviación, las medidas establecidas deben mantener un nivel aceptable de seguridad de la aviación y al mismo tiempo poder controlar o responder a tácticas, técnicas y procedimientos nuevos del adversario, e incorporar adelantos tecnológicos. El Plan global de seguridad de la aviación (GASeP) y la Resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (RCSNU) (2016) son dos ejemplos concretos del compromiso continuo de la comunidad internacional para enfrentar este problema.

2.2 Según su definición en el GASeP, ‘sostenibilidad’ en la seguridad de la aviación implica utilizar medidas acordes y realistas a largo plazo, debidamente coordinadas con entidades de otros sectores. La OACI, sus Estados miembros y la industria prevén que el GASeP sea un documento importante para ayudar a todas las partes a fortalecer la colaboración internacional en materia de seguridad de la aviación.

2.3 En este sentido, el GASeP incorpora los aspectos y temas clave de la RCSNU 2309 y la Resolución A39-18 de la Asamblea de la OACI, *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con seguridad de la aviación*, que son esenciales para la sostenibilidad de medidas de seguridad efectivas y eficientes. En particular, éstos incluyen la necesidad de implantar medidas efectivas basadas en el riesgo, acordes con el cuadro cambiante de amenazas; asegurar la implementación efectiva de esas medidas sobre el terreno de manera sostenible; asignar recursos y promover una cultura de seguridad; y establecer una vigilancia nacional efectiva de los sistemas de seguridad de la aviación.

3. ACCIONES DE LA OACI QUE CONTRIBUYEN A AUMENTAR LA SOSTENIBILIDAD

Disposiciones y textos de orientación sobre seguridad de la aviación

3.1 Ante la evolución constante de las amenazas a la aviación, la OACI ha actualizado las disposiciones sobre seguridad de la aviación del Anexo 17 — *Seguridad* cuatro veces desde la primera Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación en 2012, a fin de que los Estados implanten medidas básicas más eficaces y eficientes. Estas medidas se basan en normas y orientaciones más detalladas sobre la carga aérea, la seguridad en la parte pública y el uso de evaluaciones de riesgo, entre otras.

3.2 Para asistir mejor a los Estados en el cumplimiento de las disposiciones más recientes del Anexo 17, en 2017 se publicó la décima edición del Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973 – de distribución limitada), que contiene orientaciones que promueven la seguridad sostenible de la aviación civil. También están disponibles el nuevo Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas (Doc 10084), nuevas orientaciones sobre incidentes químicos, biológicos y radiológicos, y orientaciones actualizadas sobre el reconocimiento de la equivalencia de medidas de seguridad — Control de seguridad único y control de calidad. Aunque la OACI se ocupa principalmente de arreglos multilaterales para establecer un marco internacional, se ha insistido en alentar a los Estados a que se ayuden entre sí bilateralmente. El Anexo 17 invita a los Estados a que incluyan una cláusula de seguridad en sus acuerdos bilaterales de transporte aéreo y, para ese fin, se dispone de un modelo de cláusula de seguridad de la aviación.

3.3 Dada la necesidad de compartir información crítica entre los Estados y la industria, el Estado del contexto mundial de riesgo (RCS) para la seguridad de la aviación de la OACI (Doc 10108 – de distribución limitada) ha sido esencial para comunicar información sobre las amenazas y riesgos que enfrenta la aviación civil, así como sobre metodologías para que los Estados y partes interesadas en la seguridad de la aviación realicen evaluaciones de riesgo.

RCSNU 2309 (2016) y cooperación con las Naciones Unidas y sus entidades

3.4 La RCSNU 2309 (2016), adoptada el 22 de septiembre de 2016, reafirma la función de la OACI como organismo de las Naciones Unidas responsable de elaborar normas de seguridad para la aviación internacional, vigilar su aplicación por parte de los Estados y asistirlos en su cumplimiento. Las medidas que ha tomado la OACI en respuesta a esa resolución son importantes para la coherencia y la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación.

3.5 La Secretaría de la OACI sigue colaborando con la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) en la lucha contra el terrorismo. En mayo de 2018 las dos organizaciones firmaron un arreglo de cooperación para intensificar la cooperación y el intercambio de información en relación con la gestión de fronteras, la seguridad de la aviación y la lucha contra el terrorismo, con miras a mejorar la aplicación de las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad. Este arreglo es una base para la cooperación futura, reconoce los logros conjuntos, aprovecha los conocimientos especializados, optimiza los recursos, evita duplicación del trabajo y maximiza los resultados para los Estados miembros.

3.6 En junio de 2017 se estableció la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas de conformidad con la resolución 71/291 de la Asamblea General. La Secretaría de la OACI continúa trabajando con las entidades pertinentes del Equipo especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo para intensificar la coordinación y reforzar la asistencia para la creación de capacidad en la lucha contra el terrorismo.

Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación

3.7 El enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (CMA del USAP) de la OACI contribuye al objetivo de asegurar que los sistemas de seguridad de la aviación en el mundo sean efectivos y sostenibles, al establecer indicadores clave del rendimiento del sistema de seguridad de la aviación de un Estado. El CMA del USAP evalúa los ocho elementos críticos de un sistema efectivo de vigilancia de la seguridad de la aviación, que determinan la capacidad de un Estado para mantener y mejorar su sistema, y la efectividad de las medidas de seguridad. Después de la auditoría se formulan recomendaciones para orientar al Estado sobre la manera de mejorar la vigilancia y la ejecución operacional de su sistema de seguridad de la aviación.

3.8 Si bien la implementación efectiva (EI) en un Estado de un sistema efectivo de seguridad de la aviación (indicador histórico de la OACI) da una idea general de la capacidad de un Estado de reglamentar, adaptar políticas y orientaciones y vigilar y rectificar las deficiencias, la efectividad de sus medidas de seguridad se determina mediante el elemento crítico 8, con el cual se evalúa específicamente la aplicación práctica de las medidas de seguridad. Además, el CMA del USAP general resultados por área de auditoría, con lo cual se obtiene una idea clara de la sostenibilidad de cada área.

3.9 Reconociendo la necesidad de que el CMA del USAP pueda auditar sistemas centrados en resultados y basados en el riesgo, la Secretaría trabaja con el grupo de estudio del CMA del USAP de la Secretaría para que las preguntas del protocolo y las orientaciones pertinentes utilizadas para evaluar y documentar los resultados de las auditorías cumplan este objetivo, y al mismo tiempo se asegure que los Estados se basen en los mismos principios.

Asistencia y creación de capacidad

3.10 La OACI, con sus limitados recursos, proporciona asistencia y desarrolla capacidad en los Estados que lo requieran, tanto a través de iniciativas específicas para que el Estado elimine las vulnerabilidades identificadas mediante el CMA del USAP, como a través de eventos de instrucción regionales y de mecanismos basados en una evaluación de las necesidades y en la contribución de las partes interesadas. El propósito de estas iniciativas es asegurar que los Estados hayan desarrollado y mantenido programas de seguridad de la aviación robustos que contribuyan a la implementación de medias de seguridad efectivas. Además, los conjuntos didácticos de la OACI sobre seguridad de aviación están diseñados para que los Estados puedan correlacionar las evaluaciones del riesgo con los textos de orientación de la OACI y las mejores prácticas, a fin de evaluar las amenazas e implementar medidas de seguridad que sean apropiadas y efectivas. Adicionalmente, la OACI se asocia con otras organizaciones de las Naciones Unidas, entidades internacionales, la industria y Estados miembros para proporcionar asistencia puntual a los Estados que la requieran. Estas actividades de asistencia y creación de capacidad, basadas en el GASeP y en consonancia con la RCSNU 2309, permiten que los Estados establezcan una base sólida para implantar medidas sostenibles de seguridad de la aviación.

Mejoras en los recursos tecnológicos y fomento de la innovación

3.11 Al promover y aplicar mejores soluciones tecnológicas y técnicas innovadoras, los Estados y partes interesadas pueden aumentar la efectividad de la seguridad y al mismo tiempo mantener la eficiencia operacional. La innovación es clave para responder a los requisitos futuros en materia de seguridad de la aviación: ésta puede consistir en optimizar todos los elementos de los sistemas de seguridad actuales, que incluyen tecnología e integración de procesos, factores humanos, política y reglamentación. La OACI ha adoptado la innovación en la seguridad de la aviación como una estrategia común para lograr mayor efectividad, eficiencia y sostenibilidad en respuesta a las amenazas evolutivas a la seguridad de la aviación, que incluyó la celebración, en 2014, del primer Simposio de la OACI sobre innovación, y la convocación anual del Simposio mundial de la OACI sobre seguridad de la aviación, comenzando con el AVSEC2017.

3.12 El AVSEC2017 atrajo una nutrida variedad de perspectivas sobre la innovación en tanto que estrategia importante para la prevención de la interferencia ilícita en la aviación civil. En las deliberaciones durante el simposio se hizo énfasis en que la innovación es una responsabilidad colectiva, y en que es esencial que los entes reguladores se preparen e incorporen la innovación, integrando los sistemas en los aeropuertos, armonizando las medidas y políticas de seguridad, y utilizando el análisis de datos para complementar los métodos convencionales de inspección, entre otras cosas.

3.13 La AVSECPaedia, plataforma de la OACI en la web, se perfeccionó para que sea una fuente unificada de información para los Estados miembros y la industria acerca de las mejores prácticas, orientaciones y nuevos enfoques sobre métodos, tecnologías y equipos de inspección que se han puesto a prueba o implantado en el mundo. La AVSECPaedia facilita la difusión de tal información y el intercambio, entre los Estados y fabricantes, de información o prácticas en materia de seguridad, particularmente relacionadas con la tecnología y equipos de inspección.

3.14 La OACI está elaborando un repositorio de ensayos y pruebas piloto como fuente central de información sobre pruebas piloto y ensayos operacionales en los aeropuertos y líneas aéreas, a fin de poder informar mejor a los Estados miembros y partes interesadas sobre inversiones en tecnología, procedimientos alternativos de inspección, modelos de dotación de personal y conceptos AVSEC innovadores. También se está preparando una subpágina de requisitos para la próxima generación que ayudará a los Estados y partes interesadas a articular mejor la capacidad técnica necesaria a nivel mundial o nacional, y a promover y orientar las inversiones de la industria hacia soluciones innovadoras sostenibles.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL**

4.1 Se invita a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación a:

- a) tomar nota de las iniciativas nacionales, regionales e internacionales para fortalecer la seguridad de la aviación a través de nuevas formas de mitigar los riesgos para la seguridad de la aviación civil y compartir información pertinente, incluyendo información sobre amenazas a la aviación, en la medida de lo posible;
- b) alentar a los Estados y partes interesadas a que compartan las mejores prácticas para alcanzar la sostenibilidad en la seguridad de la aviación mediante la colaboración y la asignación de recursos apropiados;
- c) solicitar financiación más estable proveniente de las cuotas de los Estados miembros, contribuciones voluntarias de recursos financieros y en especie, para aumentar el alcance y el éxito de las actividades de fomento de la seguridad de la aviación de la OACI.

— FIN —