



OACI

Doc 10118

Plan global para la seguridad de la aviación

Segunda edición, 2024



Aprobado por el Secretario General y publicado bajo su responsabilidad

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL



| OACI

Doc 10118

Plan global para la seguridad de la aviación

Segunda edición, 2024

Aprobado por el Secretario General y publicado bajo su responsabilidad

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso,
por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y la lista completa de agentes de ventas
y librerías pueden obtenerse en el sitio web de la OACI: www.icao.int

Primera edición, 2017
Segunda edición, 2024

Doc 10118, *Plan Global para la Seguridad de la Aviación*
Núm. de pedido: 10118
ISBN: 978-92-9275-459-4

© OACI 2024

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción de ninguna
parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su transmisión, de
ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa y por escrito de
la Organización de Aviación Civil Internacional.

Mensaje del Secretario General de la OACI



El Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) ha demostrado ser un marco inestimable para los Estados miembros y las partes interesadas de la industria a la hora de orientar el establecimiento de prioridades en materia de seguridad de la aviación, contribuyendo con éxito al diseño y ajuste de las políticas y prioridades nacionales y la creación de hojas de ruta y marcos regionales, a la vez de servir como potente herramienta de promoción de la importancia de la seguridad de la aviación.

Tras su primera edición en 2017 como documento vivo que se reexaminaría periódicamente, esta segunda edición sigue alineándose con las necesidades y capacidades actuales de los Estados y con los recursos de que disponen. También tiene en cuenta las dificultades planteadas por la pandemia de COVID-19 a los Estados miembros y a la OACI, así como las últimas novedades en el ámbito de la seguridad de la aviación.

La segunda edición del GASeP es prueba de nuestra inquebrantable determinación colectiva de fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo, y llama a los Estados y a la industria a manifestar su firme voluntad política de seguir colaborando a través de la OACI y de obtener resultados a escala nacional, regional y mundial que propicien la mejora progresiva de la seguridad de la aviación.

Juan Carlos Salazar, Secretario General



ÍNDICE

Resumen9

Reseña..... 10

Introducción 10

Cómo usar este documento 10

Estado de situación del GASeP 10

Contexto de amenazas y riesgos 11

Principios rectores 11

La función de la OACI 12

La función de los Estados y la industria 12

Objetivo ambicioso..... 13

Aspectos prioritarios mundiales 14

Prioridad mundial 1: Mejorar la sensibilización y respuesta ante los riesgos 16

Prioridad mundial 2: Mantener una cultura sólida y efectiva de seguridad de la aviación 18

Prioridad mundial 3: Desarrollar y promover el papel de los factores humanos 20

Prioridad mundial 4: Mejorar los recursos tecnológicos y fomentar la innovación 22

Prioridad mundial 5: Mejorar la vigilancia y el aseguramiento de la calidad 24

Prioridad mundial 6: Incrementar la cooperación y el apoyo 26

Puesta en común de experiencias y examen del plan 28

Anexo: Plantilla para compartir experiencias y mejores prácticasA-1

Resumen



La segunda edición del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) es un documento estratégico para orientar a los Estados, la industria y la OACI en aras de fortalecer la seguridad de la aviación. Reafirma el objetivo ambicioso de lograr y sostener un sistema mundial de seguridad de la aviación sólido que se sustente en la implementación total y efectiva de las normas de seguridad de la aviación de la OACI en todos los Estados miembros. Los avances hacia la consecución de este objetivo se vigilarán mediante una combinación de informes voluntarios y resultados del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación por el Enfoque de Observación Continua (USAP-CMA), utilizando hitos para evaluar el progreso mundial. Se anima a los Estados y a la industria a aprovecharlos a la hora de establecer objetivos nacionales y desarrollar una hoja de ruta para alcanzar el objetivo ambicioso común.

En pos del objetivo ambicioso, el GASeP traza seis aspectos prioritarios mundiales en los que pueden centrar sus esfuerzos los Estados, la industria y demás partes interesadas, y que son todos de igual importancia: 1) mejorar la conciencia y la respuesta ante los riesgos; 2) mantener una cultura sólida y efectiva de seguridad de la aviación; 3) desarrollar y promover el papel de los factores humanos; 4) mejorar los recursos tecnológicos y fomentar la innovación; 5) mejorar la vigilancia y el aseguramiento de la calidad; y 6) incrementar la cooperación y el apoyo.

La primera edición del GASeP sustituyó a la Estrategia global de la seguridad de la aviación (ICASS) de la OACI, en aplicación durante dos trienios desde 2011. En septiembre de 2016, tras la adopción de la resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas – *Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas: Seguridad de la aviación*, la Asamblea de la OACI reunida en su 39º período de sesiones coincidió en la necesidad de acelerar el desarrollo del GASeP como futuro marco de política y programación de la seguridad de la aviación. La primera edición del GASeP se publicó en noviembre de 2017.

Cinco años después, la Asamblea de la OACI en su 41º período de sesiones en 2022 pidió que el GASeP se revisara a la luz de las enseñanzas extraídas de su aplicación hasta entonces y los cambios experimentados en la industria de la aviación desde 2017, incluida la experiencia de la pandemia COVID-19.

El GASeP será objeto de examen trienal por parte de la Secretaría de la OACI, en coordinación con el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación (AVSEC), teniendo en cuenta la evolución y los cambios en las condiciones de seguridad de la aviación.

Reseña

Introducción

EL TRANSPORTE AÉREO desempeña un papel importante en la economía mundial. Un servicio de transporte aéreo seguro contribuye a mejorar la conectividad del comercio y el turismo y fortalece los vínculos políticos y culturales entre los Estados. Según las estadísticas de la OACI, la demanda de transporte aéreo para viajes en 2023 volvió a los niveles anteriores a la pandemia en la mayoría de las principales rutas. La evolución de la carga aérea confirma las tendencias ya proyectadas, que apuntan a un fuerte crecimiento a largo plazo. Ante las previsiones de aumento del tráfico, es necesario seguir trabajando en el plano internacional, regional y nacional para gestionar el crecimiento de manera segura y eficiente. La aviación promueve el crecimiento económico mundial y es fundamental para el progreso y el desarrollo económicos en muchos Estados. Los incidentes de seguridad de la aviación repercuten en el público usuario, especialmente cuando tienen un saldo de lesiones y víctimas mortales. También erosionan la confianza en el transporte aéreo y provocan trastornos en los viajes y el comercio. Un sistema mundial robusto de seguridad de la aviación es vital para el comercio y el turismo en todo el mundo.

PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (GASeP)

- **documento estratégico** para uso de los Estados miembros, la industria y la OACI que oriente sus iniciativas de mejora de la seguridad de la aviación;
- reafirma el objetivo **mundial ambicioso** global para la seguridad de la aviación;
- plantea seis **aspectos prioritarios mundiales** en los que pueden centrar sus esfuerzos los Estados, la industria y demás partes interesadas para alcanzar el objetivo ambicioso; y
- ofrece **ejemplos de medidas** en cada uno de los aspectos prioritarios mundiales que pueden tener en cuenta todos los grupos usuarios pertinentes.

Cómo usar este documento

El GASeP proporciona un marco que orienta la labor de las partes interesadas en la mejora de la seguridad de la aviación. Con su objetivo ambicioso y aspectos prioritarios mundiales, unifica el enfoque y el rumbo para la comunidad mundial de la seguridad de la aviación.

El GASeP no tiene requisitos; no contiene medidas prescriptivas específicas de seguridad ni de ningún otro tipo, que ya figuran en el Anexo 17 – *Seguridad de la aviación* y sus textos de orientación.

Estado de situación del GASeP

Para más información sobre el estado de situación del GASeP durante el período 2017-2022 informado al 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2022, puede consultarse la nota de estudio [A41-WP/4](#).

Reseña

Contexto de amenazas y riesgos

La *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108 – Distribución limitada) que publica la OACI ofrece una visión general del cuadro actual de amenaza para la seguridad de la aviación mundial, con evaluaciones de alto nivel de los riesgos mundiales. El Doc 10108 observa que por muchos años la aviación civil ha sido blanco atractivo para el terrorismo por una variedad de razones. Y continúa siéndolo, en la medida en que el terrorismo sigue buscando la forma de aprovechar las vulnerabilidades reales o percibidas del sistema de aviación civil internacional. El terrorismo se ha mostrado creativo y capaz de incursionar en diversos modus operandi y blancos, atraído por la variedad y vulnerabilidad que presentan y dependiendo de sus propios medios y las posibilidades percibidas de éxito. Las amenazas y los riesgos van cambiando con el tiempo, pero la seguridad de la aviación debe seguir siendo una de las prioridades más altas para los Estados y la comunidad internacional.

Principios rectores

CON UN USO UNIVERSAL del plan, la OACI y sus Estados miembros defienden una serie de principios:

- **Ningún País se Queda Atrás (NCLB).** Trabajar en aras de una real creación de capacidad (lo que comprende instrucción y asistencia) para que las normas y métodos recomendados (SARPS) de seguridad de la aviación se apliquen a escala mundial y todos los Estados accedan a los importantes beneficios socioeconómicos de un transporte aéreo seguro y fiable;
- **Implementación efectiva y cumplimiento del Anexo 17.** Aplicar las medidas adecuadas para obtener resultados uniformes, junto con un sistema sólido de control de calidad y vigilancia de la seguridad de la aviación;
- **Sostenibilidad.** Utilizar medidas acordes y realistas a largo plazo, debidamente coordinadas con entidades de otros sectores (por ejemplo, seguridad operacional de la aviación, navegación aérea y facilitación);
- **Cooperación e intercambio de información.** Fortalecer la cooperación y el intercambio de información entre las entidades nacionales de los distintos Estados y las partes interesadas;
- **Cultura de la seguridad de la aviación.** Mantener una cultura de seguridad sólida y eficaz en la aviación, de modo que todo el personal se comprometa y asuma su responsabilidad, exhibiendo un alto nivel de cumplimiento de las medidas de protección;
- **Capital humano.** Invertir en personal de seguridad de la aviación e integrar los principios de los factores humanos en las políticas nacionales y en la realidad práctica. Garantizar la disponibilidad de personal profesional con las calificaciones y competencias suficientes para operar y gestionar el sistema de seguridad de la aviación con eficacia y eficiencia;
- **Innovación.** Animar a los Estados a facilitar y promover la investigación, el desarrollo y el intercambio de formas nuevas e innovadoras de aplicar políticas, medidas y tecnologías de seguridad de la aviación; e
- **Identificar, comprender y gestionar los riesgos.** Mejorar la comprensión de los riesgos de seguridad de la aviación y tomar medidas apropiadas y eficaces para mitigar los riesgos detectados.

Reseña



La función de la OACI

La OACI seguirá sensibilizando sobre el GAsEP y su importancia como marco estratégico para fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo.

Se determinarán los aspectos en los que los Estados pueden necesitar asistencia para alcanzar el objetivo ambicioso del GAsEP a través de la instrucción en seguridad de la aviación, la creación de capacidad y otras iniciativas pertinentes.

La OACI también está desarrollando herramientas y recursos para que los Estados y las partes interesadas contribuyan a la aplicación del Anexo 17 y refuercen sus sistemas de seguridad.

La función de los Estados y la industria

Estados e industria tienen un importante papel que desempeñar en el mejoramiento de la seguridad de la aviación en el marco del GAsEP.

Estados

Los Estados son responsables de que los SARPS del Anexo 17 se apliquen total y efectivamente, y que sus programas nacionales de seguridad de la aviación civil (NCASP) den respuesta a los riesgos en todo el sistema de aviación. Pueden elaborar planes de acción nacionales o adaptar los existentes para contribuir al objetivo ambicioso del GAsEP.

Industria

La industria y otras partes interesadas tienen un papel crucial en el mejoramiento de la seguridad de la aviación en el marco del GAsEP y pueden contribuir enormemente a la consecución del objetivo ambicioso a través de sus actividades.

El objetivo ambicioso

EL OBJETIVO AMBICIOSO busca unir, motivar e inspirar a la OACI, los Estados y la industria en sus esfuerzos por fortalecer sus sistemas de seguridad de la aviación, fijándoles una meta hacia la cual avanzar. El objetivo se persigue a escala mundial, es compartido por todas las partes interesadas y es ambicioso pero alcanzable.

El objetivo ambicioso del GAsEP:

Lograr y sostener un sistema mundial de seguridad de la aviación sólido que se sustente en la implementación total y efectiva de las normas de seguridad de la aviación de la OACI en todos los Estados miembros.

A todos los Estados y las partes interesadas les toca hacer su parte para resolver las vulnerabilidades de la red de aviación y cumplir el objetivo ambicioso lo antes posible. Los avances se irán midiendo en forma permanente para elevar la implementación efectiva (EI) de las normas de seguridad de la aviación de la OACI año tras año. Los hitos mundiales 1 definidos para 2027, 2030 y 2033 se incluyen como puntos de control para que la comunidad mundial evalúe el progreso registrado y tome medidas para cerciorarse de ir por buen camino a la consecución del objetivo ambicioso.

Hitos del GAsEP

Para 2027, 65 % de los Estados alcanzan o superan el 75 % de EI

Para 2030, 80 % de los Estados alcanzan o superan el 75 % de EI

Para 2033, 100 % de los Estados alcanzan o superan el 75 % de EI

1. Los hitos mundiales se refieren a fechas clave específicas que ayudan a los Estados a medir el progreso hacia el logro del objetivo ambicioso mundial. Los hitos mundiales **no imponen obligaciones o compromisos específicos y/o adicionales** a los Estados miembros.

Aspectos prioritarios mundiales

El GAsEP plantea seis aspectos prioritarios mundiales en los que pueden centrar sus esfuerzos los Estados, la industria y demás partes interesadas para alcanzar el objetivo ambicioso. Cinco de estos aspectos se adaptaron a partir de los resultados prioritarios del GAsEP (véase la primera edición del GAsEP), por considerarse que siguen siendo pertinentes e importantes, con un nuevo elemento – que toma la forma de aspecto prioritario 3: Desarrollar y promover el papel de los factores humanos – para responder al pedido de la Asamblea de la OACI en su 41º período de sesiones de que el GAsEP ponga más énfasis en los factores humanos. La inversión en estos aspectos prioritarios ayudará a los Estados a aplicar las normas de seguridad de la aviación de la OACI.



Aspectos prioritarios mundiales

Prioridad mundial 1: Mejorar la sensibilización y respuesta ante los riesgos.

Desarrollar políticas y establecer medidas que sean eficaces, proporcionadas y sostenibles identificando, comprendiendo y gestionando el riesgo como elemento esencial. Usar evaluaciones de riesgos contribuye a focalizar el esfuerzo en los aspectos correctos, donde puedan tener el mayor efecto, y a prever los riesgos emergentes.



Prioridad mundial 2: Mantener una cultura sólida y efectiva de seguridad de la aviación.

Cultivar el reconocimiento de las prácticas positivas de seguridad de la aviación en el personal. La seguridad es responsabilidad de todas y todos. La seguridad se considera un valor fundamental, y todo el personal piensa y actúa con mayor conciencia de ella.



Prioridad mundial 3: Desarrollar y promover el papel de los factores humanos.

Invertir en la gente. Integrar los principios de factores humanos en las políticas y medidas operacionales de seguridad de la aviación. Reconocer las funciones de seguridad de la aviación –incluidas las aptitudes y competencias necesarias– como una profesión esencial para el desenvolvimiento eficaz y la sostenibilidad de la aviación civil.



Prioridad mundial 4: Mejorar los recursos tecnológicos y fomentar la innovación.

Promover mejores soluciones tecnológicas y técnicas innovadoras capaces de proporcionar las herramientas para aumentar la eficacia de la seguridad de la aviación, sin desmedro de la eficiencia operacional e integrando los principios de factores humanos.



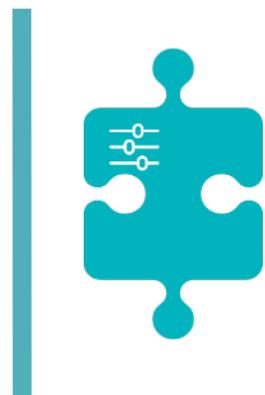
Prioridad mundial 5: Mejorar la vigilancia y el aseguramiento de la calidad.

Establecer y mantener procesos eficaces de control de calidad y vigilancia mundiales, nacionales y locales, que son fundamentales para la sostenibilidad y eficacia de la seguridad de la aviación;



Prioridad mundial 6: Incrementar la cooperación y el apoyo. Integrar la colaboración efectiva y el desarrollo de capacidades entre los Estados y dentro de ellos, incluidas las partes interesadas pertinentes y la industria, para permitir la consecución de resultados clave de seguridad de la aviación de manera más eficaz y eficiente.





Prioridad mundial 1

Mejorar la sensibilización y respuesta ante los riesgos

Desarrollar políticas y establecer medidas que sean eficaces, proporcionadas y sostenibles identificando, comprendiendo y gestionando el riesgo como elemento esencial. Usar evaluaciones de riesgos contribuye a focalizar el esfuerzo en los aspectos correctos, donde puedan tener el mayor efecto, y a prever los riesgos emergentes.

Contexto:

Durante muchos años, la aviación civil ha sido un objetivo atractivo para delincuentes y terroristas. Esto sigue siendo especialmente cierto para quienes buscan explotar vulnerabilidades reales o percibidas en el sistema de aviación civil internacional. Tras un atentado terrorista, haya tenido éxito o no, se desarrollan y mejoran las medidas de seguridad para evitar que se produzcan ataques similares. Además de las medidas reactivas de seguridad de la aviación, también se han elaborado medidas proactivas centradas en el riesgo que figuran en el Anexo 17.

Dificultades

1. Amenazas emergentes y en evolución, tales como las vinculadas a la ciberseguridad, los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y los riesgos que plantean las zonas de conflicto.
2. Falta de notificación, notificación insuficiente o demora en la notificación a la OACI de actos de interferencia ilícita por parte de los Estados miembros, lo que socava los esfuerzos de la Organización por recopilar información y analizar las tendencias que afectan a la seguridad de la aviación.
3. Capacidad y/o medios limitados para realizar evaluaciones de amenazas y riesgos.
4. Falta o insuficiencia de mecanismos de cooperación entre la lucha contra el terrorismo y la seguridad de la aviación.

¿Qué pueden hacer los Estados?

1. Cerciorarse de que haya un marco actualizado de gestión de riesgos y una metodología claramente establecida. Fomentar las evaluaciones de riesgos nacionales y específicas por lugar y que se comuniquen los resultados y la información pertinentes a quienes los necesiten.
2. Disponer la notificación oportuna a la OACI de los actos de interferencia ilícita para facilitar la recopilación de información y el análisis de las tendencias que afectan a la seguridad de la aviación.
3. Cerciorarse de que quienes efectúen las evaluaciones de riesgos tengan la capacitación y dispongan de las herramientas necesarias.
4. Llevar a cabo sus evaluaciones nacionales del riesgo por referencia al Doc 10108 (distribución limitada) y con una perspectiva holística de la aviación y la debida consideración de las repercusiones.
5. Ajustar los elementos de su programa nacional de seguridad de la aviación civil basándose en las evaluaciones nacionales de riesgos.
6. Reexaminar y modificar los dispositivos de inspección y control de seguridad a la luz de las evaluaciones de riesgos, teniendo en cuenta las orientaciones disponibles y según las necesidades operacionales, y que quienes apliquen controles de seguridad específicos (inspecciones, etc.) tengan un alto nivel de conciencia de las amenazas y los riesgos que enfrenta la aviación, en particular las amenazas internas.
7. Establecer y aplicar un marco integral de gestión de riesgos cibernéticos para gestionar las amenazas y los riesgos cibernéticos de forma holística en todos los ámbitos de la aviación civil.
8. Desarrollar, mantener y reforzar la comunicación y la cooperación con los organismos responsables de la identificación de amenazas para que quienes efectúen las evaluaciones de riesgos dispongan de información actualizada sobre las amenazas.

Prioridad mundial 1

Mejorar la sensibilización y respuesta ante los riesgos



¿Cómo puede ayudar la OACI?

- Sensibilizar a los Estados sobre el contenido del Doc 10108 (distribución limitada).
- Fomentar el uso de la Red de Puntos de Contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI para intercambiar información.
- Seguir dictando talleres sobre gestión de riesgos.
- Mantener actualizados los datos sobre actos de interferencia ilícita y analizar las tendencias, y alentar a los Estados miembros a notificar sistemáticamente los actos de interferencia ilícita.
- Sensibilizar sobre la necesidad de establecer una cooperación coherente entre los organismos de inteligencia y de seguridad de la aviación.
- Adoptar un criterio más centrado en el riesgo al coordinar y establecer las prioridades del programa de trabajo de seguridad de la aviación de la OACI.

Recursos de la OACI*:

- *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108 – Distribución limitada) de la OACI
- Consideraciones de la OACI sobre el riesgo cibernético mundial (publicación en 2024)
- *Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas* (Doc 10084) de la OACI
- Taller sobre gestión de riesgos dictado por la OACI
- Proyecto OLCT/OACI de modelos de evaluación de amenazas
- *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 – Distribución limitada) de la OACI
- *Manual de vigilancia de la seguridad de la aviación – Establecimiento y gestión de un programa estatal de vigilancia de la seguridad de la aviación* (Doc 10047) de la OACI

*No se limita a los recursos de la OACI, ya que también pueden utilizarse otros.



Prioridad mundial 2

Mantener una cultura sólida y efectiva de seguridad de la aviación

Cultivar el reconocimiento de las prácticas positivas de seguridad de la aviación en el personal. La seguridad es responsabilidad de todas y todos. La seguridad se considera un valor fundamental, y todo el personal piensa y actúa con mayor conciencia de ella.

Contexto:

Reforzar la cultura de la seguridad de la aviación y los medios humanos sigue siendo importante ante la rápida evolución de las amenazas que se ciernen sobre la aviación. Las personas son nuestra primera y mejor defensa cuando se trata de actuar con conciencia de la seguridad y promover comportamientos efectivos. Una cultura positiva de la seguridad de la aviación posibilita que el personal desempeñe un papel fundamental en la protección del sector de la aviación civil. También ayuda a detectar y disuadir, y mejora la notificación de amenazas internas y externas que podrían provocar lesiones y víctimas mortales y también trastornar las operaciones y causar pérdidas materiales y de imagen.

Dificultades

1. Participación activa de todo el personal a todos los niveles, desde la dirección hasta la primera línea operacional.
2. Establecimiento e instauración de una infraestructura organizativa que incorpore y otorgue prioridad a las prácticas de seguridad en las operaciones cotidianas, donde la seguridad es "responsabilidad de todas y todos" y un valor fundamental de la entidad.
3. La capacidad de generar voluntad política u organizativa o de obtener un compromiso económico.

¿Qué pueden hacer los Estados?

1. Obtener respaldo de alto nivel (por ejemplo, de la dirección general) para las políticas y procedimientos que definen la cultura de la seguridad y la forma que asume en la práctica una cultura efectiva.
2. Formular estrategias de comunicación para sensibilizar al público en general sobre la seguridad de la aviación y la importancia de respetar las medidas de seguridad.
3. Integrar la cultura de la seguridad y la conciencia de las amenazas en los programas locales y nacionales de instrucción.
4. Incluir disposiciones en los programas de control y aseguramiento de la calidad para vigilar la instauración efectiva de la cultura de la seguridad.
5. Alentar al personal y al público en general a denunciar problemas relacionados con la seguridad de la aviación sin temor a repercusiones negativas.
6. Organizar y ejecutar programas y campañas de sensibilización sobre seguridad y ciberseguridad de la aviación que promuevan eficazmente una cultura colaborativa y positiva entre las entidades pertinentes.

Prioridad mundial 2



Mantener una cultura sólida y efectiva de seguridad de la aviación

¿Cómo puede ayudar la OACI?

- Mantener el sitio web OACI dedicado a la cultura de la seguridad, actualizando las herramientas y los textos de orientación para uso de todas las partes interesadas.
- Ofrecer capacitación, actividades de asistencia y talleres sobre cultura de la seguridad.
- Convocar reuniones, seminarios y conferencias en las regiones y en la sede.
- Seguir promocionando la importancia de la cultura de la seguridad en todas las reuniones de alto nivel de la OACI.

Recursos de la OACI*:

Recursos y textos de orientación disponibles en el sitio web de la OACI dedicado a la [cultura de la seguridad de la aviación](#):

- Herramientas OACI para reforzar la cultura de seguridad de la aviación
- Kit OACI de lanzamiento de campañas de cultura de la seguridad de la aviación
- Taller OACI sobre cultura de la seguridad
- Guía práctica OACI sobre amenazas internas
- Folleto de la OACI: Gestión de riesgos internos
- Taller OACI sobre el riesgo interno
- *Manual de instrucción en seguridad de la aviación* (Doc 10207) de la OACI (publicación en 2024)
- Material OACI sobre cultura de la seguridad de la aviación: fichas de debate, recursos personalizables, películas, capacitación en línea
- Cultura de la ciberseguridad en la aviación civil

*No se limita a los recursos de la OACI, ya que también pueden utilizarse otros.



Prioridad mundial 3

Desarrollar y promover el papel de los factores humanos

Invertir en la gente. Integrar los principios de factores humanos en las políticas y medidas operacionales de seguridad de la aviación. Reconocer las funciones de seguridad de la aviación –incluidas las aptitudes y competencias necesarias– como una profesión esencial para el desenvolvimiento eficaz y la sostenibilidad de la aviación civil.

Contexto:

El componente humano es fundamental para garantizar la seguridad en la aviación. Los factores humanos y su efecto en el rendimiento del personal de seguridad deberían comprenderse mejor, con políticas de seguridad definidas y documentadas que definan las expectativas y los requisitos de la organización para el personal y su rendimiento (que puede verse afectado por sus capacidades, el equipo que utiliza y los entornos en los que se desenvuelve). Se necesita un esfuerzo concertado para reconocer los requisitos y obstáculos emergentes y encontrar soluciones que faciliten la labor del personal y al mismo tiempo vuelvan atractivas las funciones de seguridad de la aviación como opción profesional, lo cual es esencial para la sostenibilidad de la aviación civil.

Dificultades

1. Prácticas laborales actuales: bajos salarios, condiciones de trabajo difíciles y empleo precario, que van en detrimento de la cultura de la seguridad y desmotivan al personal.
2. Medios y limitaciones del personal frente al creciente uso de equipos de seguridad y nuevas tecnologías, que exige una inversión permanente en la gente pero sólo se considera como último recurso.
3. Contratar personal con las aptitudes requeridas y desarrollar competencias mínimas para las futuras funciones de seguridad.
4. Percepción pública negativa de la seguridad de la aviación en el sector que la hace menos atractiva como opción profesional.

¿Qué pueden hacer los Estados?

1. Evaluar el impacto de los factores humanos en el lugar de trabajo y medir la madurez de las condiciones laborales para individualizar los aspectos específicos en los que es necesario mejorar.
2. Favorecer la motivación y el rendimiento del personal para que “hagan lo correcto”; por ejemplo, denunciar problemas de seguridad y exhibir un comportamiento de seguridad positivo.
3. Construir, desarrollar e integrar los principios de los factores humanos en las políticas nacionales y en la realidad práctica, cerciorándose de que la alta dirección tenga los conocimientos adecuados sobre factores humanos para tomar decisiones.
4. Evaluar el papel de los factores humanos en las funciones de seguridad de la aviación a fin de profesionalizar al plantel y mantener un rendimiento óptimo.
5. Proveer a la contratación y retención de suficiente personal profesional con las calificaciones y competencias necesarias para operar y gestionar el sistema de seguridad de la aviación y mejorar su eficacia y eficiencia.

Prioridad mundial 3

Desarrollar y promover el papel de los factores humanos



¿Cómo puede ayudar la OACI?

- Promover que se dé atención a los factores humanos, el rendimiento humano y la profesionalización del personal de seguridad de la aviación.
- Promover la importancia de una cultura de seguridad sólida y eficaz (véase la Prioridad mundial 2).
- Promocionar las funciones de seguridad de la aviación como una profesión que merece el reconocimiento de las aptitudes y competencias necesarias.
- Incorporar en el Programa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) de la OACI acciones puntuales e iniciativas dirigidas a contar con un número suficiente de profesionales de seguridad de la aviación con las calificaciones y competencias necesarias para operar y gestionar el sistema de seguridad de la aviación y mejorar su eficacia y eficiencia.
- Eventos y actividades de divulgación.
- Estudiar de qué forma pueden adaptarse o usarse las orientaciones y la bibliografía de la OACI sobre factores humanos en el ámbito de la seguridad de la aviación.

Recursos de la OACI*:

- Recursos de la OACI sobre factores humanos disponibles en el sitio web dedicado a la [cultura de la seguridad de la aviación](#), entre otros:
 - Kit de lanzamiento sobre factores humanos y actuación humana – Fortalecer la cultura de la seguridad en la aviación
- *Manual de actuación humana para organismos reguladores* (Doc 10151)
- Video sobre actuación humana en [ICAO TV](#)
- Taller OACI sobre factores humanos (lanzamiento en 2025)
- *Manual de instrucción en seguridad de la aviación* (Doc 10207) de la OACI (se publicará en 2024)

*No se limita a los recursos de la OACI, ya que también pueden utilizarse otros.



Prioridad mundial 4

Mejorar los recursos tecnológicos y fomentar la innovación

Promover y aplicar mejores soluciones tecnológicas y técnicas innovadoras capaces de proporcionar las herramientas para aumentar la eficacia de la seguridad de la aviación, sin desmedro de la eficiencia operacional e integrando los principios de factores humanos.

Contexto:

La innovación es clave para responder a las expectativas futuras en materia de seguridad de la aviación y de transporte aéreo en general, y puede tomar la forma de nuevas tecnologías o la optimización de todos los elementos de los sistemas actuales de seguridad de la aviación, tanto la tecnología como la integración de los procesos, los factores humanos, las políticas, la reglamentación y la vigilancia. Los Estados deberían adoptar la vía de la innovación como estrategia común para alcanzar una mayor efectividad, eficiencia y sostenibilidad en respuesta a las amenazas nuevas y emergentes a la seguridad de la aviación.

Se debe dar la necesaria consideración a la ciberseguridad al introducir nuevas tecnologías, para evitar que generen nuevas vulnerabilidades en el sistema de seguridad de la aviación civil.

Dificultades

1. Insuficiencia de recursos tecnológicos y/o equipos avanzados.
2. Ausencia de procedimientos de normalización para equipos de seguridad y dificultad de ensayo y certificación.
3. Insuficiencia de marcos que permitan desarrollar, probar y ensayar técnicas y tecnologías innovadoras en condiciones reales de operación.
4. Reconocimiento de la ciberseguridad de la aviación como parte esencial en la actualización de sistemas o la introducción de nuevas tecnologías siguiendo un marco sólido y holístico de gestión de riesgos cibernéticos.

¿Qué pueden hacer los Estados?

1. Fomentar y apoyar el desarrollo y la investigación mediante ensayos y pruebas de nuevos procesos y equipos.
2. Fomentar una cultura de la innovación y nuevas formas de pensar.
3. Organizar y apoyar eventos y desafíos a la innovación y fomentar la participación de compañías emprendedoras y principiantes.
4. Desarrollar actividades de divulgación con la industria para promover el uso de tecnología apropiada, con la debida consideración de los factores humanos.
5. Vincular la actividad de investigación y desarrollo a los riesgos específicos detectados en la aviación.
6. Fomentar la aplicación del aprendizaje automático y la inteligencia artificial para acelerar el desarrollo de algoritmos por parte de los fabricantes de equipos originales.
7. Fomentar la alineación de los componentes básicos de arquitectura abierta para impulsar los enfoques innovadores, la normalización y la interoperabilidad a fin de acelerar la disponibilidad de soluciones mejoradas desarrolladas por terceros.

Prioridad mundial 4



Mejorar los recursos tecnológicos y fomentar la innovación

¿Cómo puede ayudar la OACI?

- Mantener la Plataforma AVSECPaedia:
 - alentando a los Estados a suscribirse y participar activamente en el mantenimiento de sus contenidos;
 - poniendo a disposición orientación operacional sobre técnicas innovadoras;
 - mejorándola en forma permanente; y
 - fomentando su utilización.
- Publicar periódicamente textos de orientación operacional sobre el uso de tecnologías y técnicas innovadoras.
- Facilitar y profundizar el intercambio de información entre los Estados y la industria sobre técnicas y tecnologías innovadoras.
- Seguir organizando eventos sobre tecnología e innovación.

Recursos de la OACI*:

- AVSECPaedia
- *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 – Distribución limitada) de la OACI
- Cursos OACI de instrucción en ciberseguridad de la aviación
- Instrucción OACI sobre tecnología: Estructura de los cursos y guías de diseño de cursos
- *Manual de instrucción en seguridad de la aviación* (Doc 10207) de la OACI (se publicará en 2024)

*No se limita a los recursos de la OACI, ya que también pueden utilizarse otros.



Prioridad mundial 5

Mejorar la vigilancia y el aseguramiento de la calidad

Establecer y mantener procesos eficaces de control de calidad y vigilancia mundiales, nacionales y locales, que son fundamentales para la sostenibilidad y eficacia de la seguridad de la aviación.

Contexto:

Una deficiencia común que se observa es que muchos Estados no ejercen una vigilancia efectiva de todas las actividades pertinentes de seguridad de la aviación dentro de su territorio para una implementación efectiva de:

- las normas del Anexo 17 – *Seguridad de la aviación*;
- las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación; y
- los requisitos nacionales de seguridad de la aviación.

Esta es una responsabilidad fundamental de todos los Estados miembros de la OACI, que tiene carácter crítico para lograr el objetivo común de una red de aviación mundial segura.

Dificultades

1. Insuficiencia de recursos, instrucción, control de calidad y potestad sancionadora, lo que genera problemas de implementación dentro del Estado.
2. Procesos y procedimientos de vigilancia ineficaces.
3. Los Estados no siempre emplean, conocen o adaptan correctamente el material didáctico disponible.
4. Falta de voluntad política y/o compromiso económico con la seguridad de la aviación.
5. No se da prioridad o importancia a la seguridad de la aviación.

¿Qué pueden hacer los Estados?

1. Dotar a la autoridad de seguridad de la aviación de potestad sancionadora, recursos materiales y humanos para atraer, contratar y retener personal técnico, coordinadoras/es nacionales e inspectoras/es nacionales con las calificaciones, formación y experiencia para ejercer la vigilancia y controlar el cumplimiento.
2. Desarrollar procesos y procedimientos para llevar a cabo actividades de control de calidad de la seguridad de la aviación y coordinar a las entidades que intervienen dentro del Estado.
3. Elaborar mejores prácticas de control de la calidad y coordinar los esfuerzos entre Estados y partes interesadas en las auditorías y exámenes por pares, en su caso.
4. Establecer un marco para trabajar con otros Estados y la industria en la rectificación de carencias y medidas de respuesta sostenibles.
5. Analizar los datos nacionales de control de calidad para detectar problemas sistémicos de implementación que requieran atención, identificando causas y patrones de incumplimiento y verificando la aplicación y sostenibilidad de las medidas correctivas.
6. Elaborar y aplicar planes de medidas correctivas para rectificar oportunamente las deficiencias, carencias y vulnerabilidades.
7. Elevar la norma de instrucción en aseguramiento de la calidad y la orientación al respecto.
8. Implicar e informar a las altas esferas políticas y a las instancias de decisión sobre los riesgos de seguridad de la aviación y el papel y responsabilidad que les compete en el establecimiento y ejecución de dispositivos sólidos de vigilancia y aseguramiento de la calidad.

Prioridad mundial 5

Mejorar la vigilancia y el aseguramiento de la calidad



¿Cómo puede ayudar la OACI?

- Reexaminar y actualizar periódicamente la orientación para ayudar a los Estados a evaluar la eficacia de sus sistemas de vigilancia.
- Examinar el informe del USAP-CMA con la autoridad responsable del Estado tras una auditoría para detectar deficiencias de control de la calidad donde los resultados de la auditoría señalen la necesidad de asistencia.
- Asistir a los Estados en la elaboración de su programa nacional de control de calidad, según corresponda.
- Controlar y examinar los planes de medidas correctivas y su ejecución por parte de los Estados.
- Dictar talleres periódicos de capacitación y armonización a fin de que todo el personal de auditoría del USAP tenga las competencias necesarias y esté perfectamente familiarizado con los SARPS y los textos de orientación.
- Implicar a las altas esferas políticas y a las instancias de decisión en los Estados miembros para que apoyen el desarrollo de un dispositivo robusto de vigilancia y aseguramiento de la calidad en sus territorios.

Recursos de la OACI*:

- *Manual de observación continua en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (Doc 9807)*
- *Manual de vigilancia de la seguridad de la aviación – Establecimiento y gestión de un programa estatal de vigilancia de la seguridad de la aviación (Doc 10047) de la OACI*
- Curso para personal de auditoría AVSEC de la OACI
- *Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973 – Distribución limitada) de la OACI*
- Cursos de capacitación y talleres OACI sobre seguridad de la aviación (inspectoras/es AVSEC nacionales, taller sobre el programa nacional de control de calidad en la aviación civil, etc.)
- Cursos OACI de instrucción en vigilancia de la ciberseguridad de la aviación

*No se limita a los recursos de la OACI, ya que también pueden utilizarse otros.



Prioridad mundial 6

Incrementar la cooperación y el apoyo

Integrar la cooperación efectiva y el desarrollo de capacidades entre los Estados y dentro de ellos, incluidas las partes interesadas pertinentes y la industria, para permitir la consecución de resultados clave de seguridad de la aviación de manera más eficaz y eficiente.

Contexto:

La cooperación internacional es necesaria y fundamental para mejorar la seguridad de la aviación, sobre todo teniendo en cuenta la naturaleza compleja y transfronteriza de las amenazas a la aviación civil internacional. Una efectiva creación de capacidad (que comprenda el intercambio de información de programas nacionales de seguridad de la aviación civil, programas de capacitación, programas de control de calidad, suministro de capacitación y asistencia en AVSEC, etc.) también puede contribuir a sostener una red de aviación segura y poner conocimientos, capacidades, aptitudes y competencias duraderas al alcance de los Estados para mitigar las amenazas y mantener motivado a su personal AVSEC.

Dificultades

1. Negativa de algunas entidades a participar en instrucción, intercambio de información y transferencia de conocimientos.
2. Que las entidades conozcan la orientación y asistencia a su disposición a través de los Estados, los grupos regionales y la OACI.
3. Información de seguridad sensible que puede limitar las posibilidades de compartirla.
4. Falta de compromiso político y recursos limitados para mantener la AVSEC y mejorarla en forma permanente.
5. La implementación efectiva de las medidas de seguridad puede resultar difícil dependiendo de la calidad o la cantidad de la ayuda que se recibe.

¿Qué pueden hacer los Estados?

1. Compartir conocimientos sobre requisitos, medidas, procesos, procedimientos y tecnologías de seguridad de la aviación, según corresponda.
2. Cerciorarse de que la asistencia y la forma en que se presta sean objeto de un proceso que garantice su efectividad.
3. Apoyar activamente el trabajo de los grupos de seguridad de la aviación mundiales y regionales de la OACI, incluyendo la ejecución de las hojas de ruta regionales.
4. Prestar asistencia a otros Estados, según corresponda, de acuerdo con los recursos internos y los conocimientos especializados de los que dispongan para:
 - a) ayudarlos;
 - b) compartir recursos de especialización y conocimiento; y
 - c) utilizar los perfiles de riesgo de seguridad y los resultados de las auditorías al planificar las actividades de asistencia.
5. Implicar e informar a las altas esferas políticas y a las instancias de decisión sobre los riesgos de seguridad de la aviación y el papel y responsabilidad que les compete para profundizar la cooperación y el intercambio de información.

Prioridad mundial 6

Incrementar la cooperación y el apoyo



¿Cómo puede ayudar la OACI?

- Mejorar el conocimiento y el acceso a la orientación y los recursos de la OACI.
- Seguir ejecutando la estrategia OACI de asistencia y creación de capacidad en seguridad de la aviación.
- Ayudar a los Estados a subsanar las deficiencias prioritarias de sus sistemas de vigilancia de la seguridad de la aviación.
- Actualizar periódicamente toda la capacitación en seguridad de la aviación incorporando las ediciones o enmiendas más recientes del Anexo 17.
- Dictar capacitación y prestar asistencia, por ejemplo, a través de la Red Mundial de Instrucción en Aviación de la OACI, en todos los idiomas de la OACI y medir su eficacia.
- Proporcionar asistencia permanente a los Estados y regiones, según las necesidades.
- Apoyar programas y asociaciones mundiales y regionales.
- Apoyar las actividades del Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista de las Naciones Unidas.
- Ofrecer foros adecuados donde los Estados miembros se reúnan para dialogar, cooperar y colaborar entre sí.
- Implicar a las altas esferas políticas e instancias de decisión para profundizar la cooperación y el intercambio de información, lo que contribuirá a mejorar el sistema mundial de seguridad de la aviación.

Recursos de la OACI*:

- Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en AVSEC
- Conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) de la OACI
- Instrucción OACI en aviación
- Instructoras/es, auditoras/es y expertas/os AVSEC con certificación OACI
- Medir la eficacia de la capacitación AVSEC: síntesis de mejores prácticas, orientaciones, indicadores de resultados y herramientas
- Orientación y plantillas de evaluación OACI para controlar la calidad del material didáctico
- *Manual de instrucción en seguridad de la aviación* (Doc 10207) de la OACI (se publicará en 2024)

*No se limita a los recursos de la OACI, ya que también pueden utilizarse otros.

Puesta en común de experiencias y examen del plan



El estado de situación del GAsEP se vigilará mediante una combinación de mecanismos voluntarios para compartir experiencias y el indicador de sostenibilidad del USAP-CMA que mide la implementación efectiva (EI), utilizando el objetivo ambicioso y los hitos de 2027, 2030 y 2033 para evaluar el avance general. Los Estados miembros enviarán información voluntaria a la OACI utilizando las herramientas y plantillas suministradas por la OACI.

Se anima a los Estados a establecer sus propios mecanismos para monitorear la eficacia de sus dispositivos de seguridad de la aviación y sus avances en los aspectos prioritarios del GAsEP y en relación con las acciones descritas en el anexo de este documento.

Puesta en común de experiencias

Se urge a los Estados y a la industria a compartir anualmente sus experiencias, sus logros y dificultades y las enseñanzas extraídas, de modo de acelerar la consecución del objetivo ambicioso fijado en el GAsEP. Se alienta a los Estados y a la industria a estructurar sus informes de situación tomando como modelo la plantilla del anexo, y a incluir una breve descripción de sus avances en los aspectos prioritarios mundiales.

Examen del plan

La Secretaría de la OACI llevará a cabo el examen trienal del GAsEP y de los hitos mundiales en coordinación con el Grupo Experto AVSEC, teniendo en cuenta los progresos de la OACI y los Estados miembros y las novedades en el ámbito de la seguridad de la aviación. Se presentarán informes de situación de alto nivel a la Asamblea de la OACI sobre los progresos que se registren.

Anexo

Plantilla para compartir experiencias y mejores prácticas

Reseña

Esta plantilla se ha diseñado para ayudar a estructurar la puesta en común voluntaria de experiencias por parte de los Estados en relación con sus esfuerzos en los aspectos prioritarios mundiales del GAsEP; concretamente, información no sensible sobre las acciones específicas que se han llevado a cabo en los distintos aspectos prioritarios y los mecanismos de monitoreo y evaluación utilizados. El objetivo es que el Grupo Experto AVSEC comprenda mejor las dificultades y los logros de los Estados en su aplicación del GAsEP para poder introducir los ajustes necesarios en el plan. Se invita a los Estados a presentar información a la Secretaría de la OACI antes del 31 de diciembre de cada año para que el Grupo Experto AVSEC pueda examinarla. También se invita a la industria y otras partes interesadas que deseen dar información sobre sus experiencias y contribuciones a los objetivos del GAsEP a rellenar la plantilla que figura a continuación. Una vez que los Estados hayan rellenado la plantilla, la Secretaría examinará la información recibida y elaborará un resumen de alto nivel de los progresos realizados por los Estados, de forma similar a lo realizado respecto a la cultura de la seguridad de la aviación².

La plantilla que figura a continuación puede utilizarse para cada aspecto prioritario mundial, según sea necesario.

ASPECTO PRIORITARIO MUNDIAL

Aspecto prioritario mundial: [Seleccione uno de los seis aspectos prioritarios mundiales].

Contexto nacional: [Breve descripción del contexto histórico y actual del problema al que se refiere el aspecto prioritario mundial, y toda circunstancia que pueda facilitar o dificultar su resolución].

SITUACIÓN	FINALIDAD / OBJETIVO	HITOS
[Describa la situación actual relevante para el aspecto prioritario mundial].	[Describa el resultado final y la fecha en la que se alcanzará].	[Describa el resultado o los resultados intermedios necesarios para resolver el aspecto prioritario mundial y la fecha en que se alcanzó cada hito].
ACTIVIDADES	ENTIDADES RESPONSABLES	APOYO DE LA OACI / OTRAS PARTES INTERESADAS
[Describa las actividades realizadas para alcanzar los hitos (una actividad por fila)].	[Describa las entidades responsables de ejecutar las actividades].	[Describa el tipo de apoyo prestado por la OACI y otras partes interesadas en cada actividad].

– FIN –

2. <https://www.icao.int/Security/Security-Culture/State%20and%20Industry%20Promotional%20Material/Summary%20Document%20of%20Global%20Achievements.pdf>

ISBN 978-92-9275-459-4



9 789292 754594