



## ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

## COMITÉ EJECUTIVO

**Cuestión 13: Política de seguridad de la aviación****Cuestión 14: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)**

## POLÍTICA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por Bélgica en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros<sup>1</sup> y los demás Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil<sup>2</sup>)

## RESUMEN

En esta nota se presentan propuestas para innovar la política de seguridad de la aviación con el propósito de asegurarse de que no se vea minada su eficacia por la naturaleza evolutiva de las amenazas terroristas. También, figuran propuestas para revisar la Resolución A36-20 de la Asamblea: *Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*. El terrorismo representa una amenaza constante y en evolución que enfrenta la aviación civil. Por consiguiente, las medidas de seguridad para proteger la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita siguen siendo una parte inherente y necesaria del sistema mundial de transporte aéreo. Las amenazas y los riesgos deben constituir la motivación para definir una política de seguridad de la aviación eficaz.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a que, al enmendarse la Resolución A36-20, se incluya una referencia a los asuntos mencionados en el párrafo 3.1. Asimismo, se invita a la Asamblea a encargar al Consejo que gire instrucciones al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación respecto de los asuntos que se mencionan en el párrafo 3.2. Por último, se invita a la Asamblea a encargar al Consejo que desempeñe una función de liderazgo en promover, facilitar y coordinar las medidas relativas a la política en cuestión y que se identifican a continuación, que abarque también, en conjunto con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, la organización de una conferencia de alto nivel (de Directores Generales de Aviación Civil o equivalente) en torno a la seguridad de la aviación para celebrarse en el próximo trienio, a fin de ayudar a cumplir las medidas relativas a dicha política y que se identifican más adelante.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B – Seguridad de la aviación – <i>Mejorar la protección de la aviación civil mundial</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna.

<sup>1</sup> Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, 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.

<sup>2</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

<i>Referencias:</i>	A37-WP/32 — Ejecución y evolución del Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación C-WP/13496 — Indicadores de riesgo para la seguridad de la aviación y problemas significativos de seguridad de la aviación C-DEC 189/3 <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902)
---------------------	--

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación civil sigue siendo un medio clave a través del cual los terroristas pueden ocasionar muertes masivas, ya sea que constituya su objetivo o un medio de ataque. Las medidas de seguridad concebidas para brindar protección contra las amenazas del terrorismo no deben ser estáticas. Las amenazas terroristas son innovadoras y evolucionan, por lo que la respuesta de la política de seguridad de la aviación también debe ser dinámica.

## 2. CUESTIONES DE DEFINICIÓN DE POLÍTICAS

### 2.1 **Evaluación del Anexo 17 — Seguridad, desde el punto de vista de las amenazas y los riesgos**

2.2 En el examen actual del Anexo 17 se tienen en cuenta, convenientemente, todas las enmiendas de las normas y métodos recomendados que se consideran necesarias en lo que respecta a la situación de amenaza prevaleciente. En dicho examen se sigue el concepto de medidas básicas que todos los Estados miembros de la OACI deben aplicar de la misma manera. Aunque dicho régimen prescriptivo puede seguir siendo útil hasta cierto punto, unos de los desafíos cada vez más patentes que hay que enfrentar respecto del Anexo 17 son que la arquitectura de éste debe ser lo suficientemente flexible e innovadora como para que puedan resolverse los problemas relativos a las amenazas nuevas y emergentes (p. ej., amenazas cibernéticas y de personal interno) y que las medidas de seguridad que contenga dicho Anexo estén adecuadamente dirigidas a dar protección contra riesgos importantes y sean suficientemente apropiadas para mitigar otros posibles riesgos. Al examinar el Anexo 17 bajo la óptica de las amenazas y los riesgos, puede evaluarse en qué medida se tiene en cuenta ese desafío. Esta evaluación también proporcionaría un marco para que los Estados miembros de la OACI adapten sus medidas a fin de dirigir las áreas de riesgo más importantes.

2.3 En un examen del Anexo 17 también debería evaluarse la función que desempeña la imprevisibilidad y la detección de comportamientos como recurso que permita ofrecer soluciones de seguridad más eficaces. Estos conceptos son relativamente nuevos para la mayoría de los Estados y, por lo tanto, se recibiría con agrado una evaluación de la OACI del posible valor agregado de dichas medidas, a fin de que los Estados comprendan mejor sus objetivos y se beneficien al acrecentar su conocimiento de las prácticas y experiencia existentes.

### 2.4 **Transparencia de los resultados de las auditorías USAP de la OACI**

2.5 El Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI es un recurso esencial para supervisar la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación del Anexo 17. Con la finalidad de aumentar la eficacia de ese programa, los resultados de las auditorías deben utilizarse para determinar dónde debe darse prioridad a la cooperación técnica y a la creación de capacidades y en qué casos deben coordinarse éstas para ofrecer un sistema mundial robusto para proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

2.6 Los resultados de las auditorías de la seguridad operacional de la OACI se comparten con todos los Estados miembros de la Organización. Sin embargo, se ha sostenido que los resultados de las auditorías de la seguridad de la aviación no pueden compartirse debido a la naturaleza delicada y confidencial de la información relativa a dicha seguridad que contienen esos resultados. Ahora, ha habido un cambio en el USAP para el segundo ciclo de auditorías que se centra en las capacidades de vigilancia de la seguridad de la aviación de los Estados miembros de la OACI. Este cambio ofrece la oportunidad de ofrecer un nivel mayor de transparencia respecto de los resultados de las auditorías sin compartir, necesariamente, información detallada sobre seguridad de la aviación en cuanto al nivel de cumplimiento del Anexo 17 en cada aeropuerto.

2.7 De acuerdo con el planteamiento anterior, el Consejo, en su 189º período de sesiones, adoptó una definición de “problema significativo de seguridad de la aviación” y aprobó un mecanismo para atender esos problemas en forma oportuna. Esta iniciativa se aceptó con agrado. A la identificación de problemas significativos de seguridad de la aviación mediante las auditorías USAP seguirán medidas correctivas rápidas por parte del Estado de que se trate, las cuales se notificarán oportunamente a todos los demás Estados miembros de la OACI a fin de permitir a los Estados que operen hacia/desde el Estado en cuestión determinar si se requieren medidas de seguridad de la aviación compensatorias.

## 2.8 **Financiamiento de las actividades de seguridad de la aviación de la OACI**

2.9 La seguridad de la aviación es uno de los Objetivos estratégicos de la OACI. El cumplimiento de ese objetivo estratégico debería mejorarse financiando el Plan de acción sobre seguridad de la aviación con el Presupuesto regular de la OACI y apoyándose menos en las contribuciones voluntarias. Sin embargo, proyectos de asistencia de la OACI específicos pueden financiarse a través de las contribuciones voluntarias que los Estados miembros aportan a la OACI.

## 2.10 **Equivalencia y reconocimiento mutuo de medidas de seguridad de la aviación**

2.11 Cuando un Estado solicite a otro la aplicación de medidas de seguridad de la aviación para proteger aeronaves que vuelen en el territorio del primero, pero que salgan del territorio del segundo, es fundamental que esos dos Estados cooperen completamente antes y durante la implantación de las medidas solicitadas. Es imprescindible llevar a cabo una consulta previa a fin de comprender si existe una equivalencia de normas de seguridad de la aviación y determinar si las medidas solicitadas servirán para fortalecer el nivel de dicha seguridad. Las medidas solicitadas deben aplicarse sólo mientras sean pertinentes, objetivas y proporcionadas para contrarrestar la amenaza que se detectaron. La imposición unilateral de medidas de seguridad de la aviación por parte de un Estado determinado hacia otro debe evitarse y disuadirse, favoreciendo el uso de otros medios para resolver cualquier problema que vulnere la seguridad de la aviación.

2.12 Es importante intercambiar información sobre las tecnologías de inspección que los Estados han aprobado para utilizarlas en su jurisdicción y acerca de la experiencia de los Estados en emplear dichas tecnologías en un entorno aeroportuario. Dicho intercambio de información puede ofrecer a los Estados miembros de la OACI garantías en cuanto a la eficacia de esas tecnologías desde los puntos de vista técnico y operacional, y la consiguiente aplicación de las mismas puede ayudar a reconocer la equivalencia de normas de seguridad de la aviación o a lograr un reconocimiento mutuo entre los Estados.

## 2.13 **Puntos de seguridad del futuro para la inspección de pasajeros**

2.14 Los ataques y complotos terroristas del último decenio han tenido la finalidad de evadir las medidas de seguridad que se apliquen en los puntos de seguridad para la inspección de pasajeros. En ocasiones, las medidas de seguridad implantadas para enfrentar dichas amenazas han ejercido

impactos negativos en la facilitación de los pasajeros. Dichos impactos tienen que reducirse mediante una noción de punto de seguridad del futuro para la inspección de pasajeros que simultáneamente cumpla los objetivos de seguridad de la aviación y ofrezca comodidad para viajar. Las posibilidades que deben explorarse para lograr esta meta comprenden:

- a) pasar de las restricciones sobre el transporte de líquidos, aerosoles y geles (LAG) en el equipaje de mano al uso de tecnologías para inspeccionar explosivos líquidos. Por su parte, en Europa se estableció una hoja de ruta a fin de eliminar, para abril de 2013, todas las restricciones relativas al transporte de LAG en favor de inspeccionar los LAG; y
- b) considerar el uso de nuevos métodos y/o tecnologías para mejorar la detección de dispositivos explosivos no metálicos o con bajo contenido de metal como, por ejemplo, los escáneres de seguridad, poniendo el debido cuidado en considerar todas las cuestiones que se relacionan con su uso, en especial, las que atañen a la salud, la privacidad, la protección de datos y, lo que es importante, la información de los pasajeros.

## 2.15 **Inspección de personas que no sean pasajeros**

2.16 El objetivo de inspeccionar a todas las personas que no sean pasajeros es impedir que se introduzcan artículos prohibidos en las áreas en las que se encuentren presentes pasajeros y equipaje de mano inspeccionados y/o aeronaves que han pasado el control de seguridad. Dicha medida de seguridad es crítica para combatir las amenazas de personal interno, por medio del cual pueden introducirse artículos prohibidos en esas áreas, ya sea en forma intencional o coaccionando a una persona amenazada. Con respecto al alcance de los enfoques con que cuentan los Estados miembros de la OACI para la inspección de personas que no sean pasajeros, es necesario que haya un reconocimiento común de la importancia de inspeccionar a todas las personas que no sean pasajeros, lo cual debe ir acompañado de una elaboración más a fondo de las normas conexas del Anexo 17.

## 2.17 **Factores humanos**

2.18 Para garantizar la profesionalización del personal de seguridad, es esencial asegurarse de que las personas que serán responsables de llevar a cabo y/o implantar las medidas de seguridad se contraten y capaciten en forma apropiada (inicial y constantemente). Los Estados miembros de la OACI deberían aplicar procesos de aprobación/certificación de personal de seguridad, con el propósito de dar fe de que dicho personal posee y/o ha desarrollado las habilidades necesarias en los procesos de contratación y capacitación.

## 3. **CONCLUSIONES**

3.1 Se invita a la Asamblea a que, al enmendarse la Resolución A36-20, relativa a la declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, se incluya una referencia a la necesidad de:

- a) respaldar una política de mayor transparencia de los resultados de las auditorías de la seguridad de la aviación para el segundo ciclo del USAP, a fin de facilitar una cooperación técnica eficaz y la creación de capacidades entre los Estados miembros de la OACI, en particular en lo que respecta a la notificación rápida de los problemas significativos de seguridad de la aviación;

- b) respaldar una política en la que se reemplacen las restricciones sobre el transporte de líquidos, aerosoles y geles (LAG) en el equipaje de mano por la inspección de LAG en los puntos de seguridad del futuro para la inspección de pasajeros;
- c) autorizar el financiamiento del Plan de acción sobre seguridad de la aviación a partir del Presupuesto regular de la OACI;
- d) reconocer la importancia de inspeccionar a todas las personas que no sean pasajeros, a fin de impedir que personas no inspeccionadas introduzcan artículos prohibidos en las áreas en las que se encuentren presentes pasajeros y equipaje de mano inspeccionados y/o aeronaves que han pasado el control de seguridad; y
- e) reconocer la importancia de los factores humanos en la implantación de un sistema eficaz de seguridad de la aviación, en lo que respecta a garantizar la capacitación apropiada y el proceso de certificación/aprobación de las personas responsables de llevar a cabo y/o implantar las medidas de seguridad.

3.2 Se invita a la Asamblea a encargar al Consejo que gire instrucciones al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que:

- a) evalúe la eficacia del Anexo 17 — *Seguridad*, desde el punto de vista de las amenazas y los riesgos;
- b) lleve a cabo una evaluación de la posible función de las nuevas tecnologías (p. ej., los escáneres de seguridad) y de los nuevos conceptos (de imprevisibilidad y detección de comportamientos, por ejemplo) en cuanto a los puntos de seguridad del futuro para la inspección de pasajeros y a fin de abordar la cuestión de las amenazas de personal interno;
- c) garantice el intercambio de información sobre las tecnologías de inspección, en particular, acerca de las tecnologías de inspección de explosivos líquidos que los Estados han aprobado para utilizarlas, así como de información sobre la experiencia práctica de los Estados en usar dichas tecnologías; y
- d) formular propuestas para la definición y ampliación futuras del alcance de las normas pertinentes del Anexo 17 en lo que respecta a: i) el escaneo de personas que no sean pasajeros; y ii) la capacitación y el proceso certificación/aprobación de las personas responsables de llevar a cabo y/o implantar las medidas de seguridad.

3.3 Se invita a la Asamblea a encargar al Consejo que desempeñe una función de liderazgo en promover, facilitar y coordinar las medidas relativas a la política en cuestión que se identificaron anteriormente, que abarque también, en conjunto con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, la organización de una conferencia de alto nivel (de Directores Generales de Aviación Civil o equivalente) en torno a la seguridad de la aviación para celebrarse en el próximo trienio, a fin de ayudar a cumplir las medidas relativas a dicha política que se identificaron antes.