



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Programa de seguridad de la aviación

**NECESIDAD DE UN ENFOQUE BASADO EN EL RIESGO PARA LA
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional)

RESUMEN

El sistema de la seguridad de la aviación de hoy en día está muy perfeccionado pero puede ser ineficiente y reaccionar de modo excesivo a los acontecimientos. En esta nota de estudio se presentan algunos principios clave de un enfoque para la seguridad basado en el riesgo, cuya finalidad es la de fortalecer el sistema y hacerlo más eficiente concentrándose en los riesgos principales.

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

- a) establecer una metodología común de evaluación del riesgo con la ayuda de la OACI;
- b) incorporar al sistema nacional de seguridad de la aviación un enfoque basado en el riesgo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	N/A
<i>Repercusiones financieras:</i>	N/A
<i>Referencias:</i>	N/A

¹ Versión en español proporcionada por la IATA.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La IATA respalda el elevado nivel de mejoras incorporadas a la seguridad de la aviación desde 2001. Las últimas enmiendas del Anexo 17, y el enfoque responsable adoptado por los gobiernos para llevar a la práctica sus nuevas normas, son una prueba de que la seguridad de la aviación se ha convertido en un elemento importante del marco normativo internacional. También se están iniciando medidas dirigidas a una mayor armonización, por ejemplo, con el sistema coordinado de un envase de un litro aplicado a los pasajeros que llevan consigo líquidos, aerosoles y geles (LAG). Ha llegado la hora de incorporar al debate no solamente lo nuevo que podemos hacer para impedir actos de interferencia ilícita, sino también lo que podemos hacer de mejor forma y con más eficiencia, y naturalmente sin que al mismo tiempo se deteriore el nivel de la seguridad.

1.2 Los servicios de inteligencia y la probabilidad de un ataque son elementos céntricos de la gestión del riesgo. La necesidad de incorporar una mayor evaluación del riesgo está en parte impulsada por el factor de las molestias a los pasajeros. El factor de molestias está llevando a que los viajes por vía aérea sean cada vez menos atractivos y va en contra de la propia finalidad del Artículo 22 del Convenio de Chicago, cuyo objetivo es el de mantener la rapidez y la conveniencia de los viajes por vía aérea (“evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga”). Está también impulsado por un costo mayor de las medidas de seguridad y de los correspondientes equipo y tecnología. En este contexto, todos los interesados directos en el sistema, es decir, los gobiernos, las compañías aéreas, los aeropuertos y los pasajeros están interesados en reflexionar acerca de la mejor forma de decidir cuáles serían las medidas que pudieran introducirse y cuáles serían sus respectivos impactos, tanto positivos como negativos, de extremo a extremo.

2. CUESTIONES CLAVE

2.1 Un principio clave para una mejor seguridad basada en el riesgo es la idea de que atender con la misma intensidad a todos los riesgos, sea cual fuere su gravedad, es en realidad menos eficiente que concentrar la mayor parte de los recursos en los riesgos más graves. Como en todas partes, el transporte aéreo funciona en un contexto de recursos limitados, sean éstos de índole financiera, de infraestructura o de otra clase (disponibilidad de personal capacitado, etc.). En este contexto, y en aras de una mayor seguridad, los gobiernos deben sopesar atentamente todas las opciones que tengan a mano y adoptar las decisiones adecuadas.

2.2 La función primaria de las autoridades es la de centralizar los servicios de inteligencia y la información sobre amenazas. Las compañías aéreas son importantes partes interesadas y han de ser informadas a su debido tiempo. Evaluar y establecer la prioridad de los diversos riesgos es una obligación ordinaria de los gobiernos. Puede atenderse a un determinado riesgo, o mitigarlo, mediante diversas medidas posibles. La función de los gobiernos al respecto debería ser la de evaluar cuál de esas opciones tendrá el impacto mínimo en la industria y en los pasajeros. Este impacto puede ser de índole operativa (inconveniencias, demoras), pero también de índole financiera.

2.3 La IATA misma ha introducido en sus compañías aéreas miembros el concepto de Sistema de gestión de la seguridad de la aviación, o SEMS (véase la nota de estudio de la IATA sobre este tema). Con el sistema de gestión de la seguridad de la aviación se establecen las políticas en materia de seguridad de la compañía como parte integral del negocio en general. Al igual que en cualquier otro plan administrativo, se fijan los objetivos, se establecen los niveles de autoridad, etc. En último término, el sistema SEMS debe estar tejido en el telar de la organización y formar parte de su cultura.

2.4 Debería aplicarse el mismo enfoque a las autoridades públicas y a sus funciones de seguridad. Cualquier sistema de gestión de la seguridad de la aviación basado en el riesgo, no solamente constituye la decisión adecuada desde el punto de vista del negocio, sino también la decisión correcta en términos de una seguridad más sólida y sostenible. La IATA ha comprobado que cuando las entidades enfocan a la seguridad de la aviación como una colección de componentes particulares, arriesgan enfrentarse a situaciones en las que una nueva medida de seguridad es una duplicación de anteriores medidas que a la vez deterioran el servicio a los clientes, o lo que es peor, una nueva medida de seguridad conduce a una reducción de la seguridad general. A título de ejemplo, una lista de artículos prohibidos de tamaño exagerado dificulta a los inspectores la tarea de concentrarse en lo que los gobiernos juzgan ser los artículos de máximo riesgo (p. ej. explosivos). Optando por un proceso basado en el riesgo, los gobiernos pueden establecer un plan de acción preciso para impedir actos de interferencia ilícita – combinando un enfoque proactivo para la seguridad de la aviación con una reacción uniforme a la información sobre amenazas y a los acontecimientos. El objetivo de un enfoque basado en el riesgo es el de evitar conflictos entre las diversas medidas y ayudar a los gobiernos a tener más confianza cuando actualizan su legislación.

2.5 La rendición de cuentas desempeña una función cada vez más importante en las sociedades actuales.

2.6 Concretamente, un sistema bien fundado de gestión de riesgos en seguridad de la aviación debería constar de los siguientes elementos:

2.6.1 Evaluaciones atentamente definidas de cada uno de los pasajeros, basadas en normas internacionalmente aceptadas que hayan sido incorporadas a la legislación nacional, como elemento del análisis de riesgos, con miras a facilitar la identificación de personas que puedan plantear una amenaza a la seguridad operacional y a la seguridad de la aviación civil.

2.6.2 El desarrollo de programas concebidos para facilitar el movimiento de los pasajeros quienes, por conducto de una evaluación adecuada del riesgo, se considere que no plantean ningún riesgo para la seguridad operacional y la seguridad de la aviación y que por lo tanto permiten aplicar de forma más eficaz los recursos disponibles. Estos programas deben estar concebidos de tal modo que en circunstancias normales pueda seleccionarse una proporción máxima del cinco por ciento de los pasajeros para someterlos a una inspección de seguridad más minuciosa.

2.6.3 Sistemas que han sido concebidos efectivamente para evitar la necesidad de nuevas inspecciones aleatorias de los pasajeros.

2.6.4 Evaluaciones atentamente definidas de la carga, aplicándose programas de agentes acreditados/expedidores reconocidos, basados en normas internacionalmente aceptadas que hayan sido incorporadas a la legislación nacional, como elemento del análisis de riesgos, con miras a facilitar el movimiento de la carga que no plantee ningún riesgo a la seguridad operacional y a la seguridad de la aviación civil.

2.6.5 El intercambio de información pertinente entre organizaciones competentes que preste ayuda en la realización de evaluaciones de riesgo de pasajeros y de carga con miras a facilitar el movimiento por todo el mundo de pasajeros y de carga conocidos.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 La IATA invita a la Asamblea a considerar las siguientes medidas en relación con los temas suscitados en esta nota de estudio:

- a) tomar nota de los principios presentados en esta nota de estudio;
- b) establecer con la ayuda de la OACI una metodología común para evaluación de riesgos;
- c) introducir un enfoque basado en el riesgo para todo sistema nacional de seguridad de la aviación.

— FIN —