



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS)

Montreal, 12 al 14 de septiembre de 2012

Cuestión 6 del orden del día: Asegurar la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación – equivalencia

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por la Unión Europea y sus Estados miembros¹ y por otros Estados miembros² de la Conferencia europea de aviación civil)

RESUMEN

En esta nota de estudio sobre seguridad de la aviación se consideran aspectos pertinentes a la cuestión 6 del orden del día: Asegurar la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación – equivalencia. El Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación consideró esta cuestión en su última reunión, en marzo de 2012, que facilitó y asesoró sobre el camino a seguir.

Medidas propuestas a la Conferencia: Las medidas propuestas a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación figuran en el párrafo 2.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación puede tener diferentes significados. Europa entiende que las medidas de seguridad de la aviación sostenibles son aquellas que son eficientes, basadas en los riesgos y eficaces con relación al costo y que evitan el deterioro de la comodidad de los pasajeros y la duplicación de los controles de seguridad.

Facilitación y costo

1.2 Es necesario un equilibrio entre, por un lado, la aplicación de medidas de seguridad para mitigar las amenazas identificadas y, por el otro, la tarea esencial de facilitar las operaciones, la experiencia de los pasajeros y el comercio. La seguridad no debería acumular una capa de control sobre otra y los costos correspondientes a las mismas, sino que más bien debería asegurar la sostenibilidad del sistema desde las perspectivas de costo, eficiencia y aceptación por los pasajeros y los explotadores de

¹ 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, Rumanía y Suecia.

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

transporte aéreo, que deberían ser objeto de una consideración fundamental cuando se diseñan procesos de seguridad.

1.3 Además, cabe señalar que en la mayoría de los casos, los ataques y planes terroristas del último decenio tenían en mira superar medidas de seguridad implantadas en los puestos de inspección de pasajeros. Las medidas de seguridad implantadas para hacer frente a esas amenazas algunas veces han repercutido negativamente en la facilitación de los pasajeros y, por consiguiente, la conveniencia de los viajes por avión para los pasajeros. A fin de lograr la sostenibilidad con respecto a esto, es necesario abordar esas repercusiones negativas reconsiderando el proceso de inspección de seguridad de los pasajeros que cumple objetivos de seguridad y comodidad de viaje simultáneamente.

Control de seguridad único

1.4 Otro medio de lograr la sostenibilidad está en los puntos de transferencia en que se sabe que los controles de seguridad se han realizado efectivamente en el punto de origen. En un escenario como este, debería fomentarse el concepto de “control de seguridad único” cuando los Estados miembros de la OACI, reconociendo la equivalencia de los regímenes de seguridad de la aviación de cada Estado pueden permitir la transferencia a un vuelo de conexión de los pasajeros, el equipaje y la carga que llegan sin ser sometidos, una vez más, a los mismos controles de seguridad que en el punto de origen. La concertación de acuerdos sobre “control de seguridad único” es una cuestión que debe ser abordada de Estado miembro a Estado miembro.

1.5 Actualmente, el Anexo 17 sólo permite explícitamente que se concierten acuerdos respecto a ciertos controles de seguridad. En esos casos, dichos acuerdos deben tener el apoyo del Estado miembro en cuestión, que debe establecer un proceso de validación y aplicar continuamente los procedimientos en colaboración con el otro Estado para asegurar que la aplicación de los controles de seguridad en el punto de origen va acompañada de las subsiguientes medidas de protección contra la interferencia no autorizada hasta que la aeronave salga del punto de transferencia. Este principio debería ser aclarado, dado que es potencialmente aplicable a todos los controles de seguridad relacionados con la continuación del transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo.

Reconocimiento mutuo

1.6 Otro medio de lograr la sostenibilidad es preconizar la aceptación recíproca de medidas de seguridad equivalentes para todos, teniendo en cuenta debidamente el principio de responsabilidad del Estado anfitrión, como se prevé en el Convenio de Chicago. A este respecto, la necesidad de que un Estado requiera de otro Estado medidas de seguridad adicionales puede evitarse trabajando de común acuerdo para alinear los requisitos internacionales a las circunstancias de la amenaza mundial. Este enfoque debería reflejarse en el Anexo 17 al Convenio de Chicago — *Seguridad*.

1.7 Además, sin perjuicio de la libertad de los Estados para tomar medidas cuando se juzgue necesario debido a situaciones que constituyen una amenaza inmediata para la aviación civil, es necesario tener una respuesta coordinada para los incidentes de seguridad o las amenazas específicas. Esto significa tener en cuenta las medidas de seguridad de la aviación aplicadas por un Estado determinado, dado que pueden lograr el mismo resultado de seguridad y, por consiguiente, ser reconocidas por otros Estados, y trabajar a través de la OACI para reforzar las normas y métodos recomendados internacionales que pueden corregir los puntos vulnerables en el sistema de seguridad de la aviación a escala mundial. Ambos enfoques sirven para disuadir a los Estados de tomar iniciativas unilaterales haciendo que dichas iniciativas sean redundantes, así como para evitar la aplicación de requisitos de seguridad repetidos o en conflicto que proponen individualmente los Estados.

2. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

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

- a) aliente la concepción de sistemas de seguridad de la aviación que proveen mejor experiencia de viaje para los pasajeros, más facilitación de las operaciones y eficacia con relación al costo;
- b) recomiende que el Anexo 17 al Convenio de Chicago — *Seguridad* se conciba de manera que permita el mutuo reconocimiento de los regímenes de seguridad de la aviación de los Estados miembros de la OACI y con ello posibilite la aplicación del “control de seguridad único”; y
- c) reconozca el principio de responsabilidad del Estado anfitrión respecto a la seguridad de la aviación y, con tal fin, se trabaje de común acuerdo para hacer frente a las amenazas a la aviación civil internacional elaborando normas y métodos recomendados por medio de la OACI.

— FIN —