



## NOTA DE ESTUDIO

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

Montreal, 29 - 30 de noviembre de 2018

#### Cuestión 4: Mejorar las sinergias con otras áreas

#### CONSIDERAR LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN, FACILITACIÓN Y SEGURIDAD OPERACIONAL EN EL SECTOR DE LA AVIACIÓN CON UNA VISIÓN HOLÍSTICA

(Presentada por la Secretaría)

#### RESUMEN

Esta nota examina las sinergias entre la seguridad de la aviación, la facilitación, la seguridad operacional y la cooperación con los demás intervinientes del área de seguridad de la aviación y lucha contra el terrorismo en busca de alcanzar un enfoque holístico y coordinado de los asuntos de seguridad de la aviación.

Las medidas propuestas a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación se indican en el párrafo 6.

#### 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Hay muchas áreas que inciden sensiblemente en la seguridad de la aviación mundial, tales como la seguridad operacional de la navegación aérea, la facilitación y la lucha contra el terrorismo. Debería buscarse encarar todos los elementos del sector de la aviación con un enfoque holístico y coordinado que permita compartir conocimientos, emprender iniciativas más sólidas y fortalecer la seguridad de la aviación.

#### 2. NECESIDAD DE VINCULAR LOS ENFOQUES DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

2.1 El cometido de la seguridad de la aviación es proteger la aviación civil de actos deliberados malintencionados que reconocen una gran variedad de motivos, como el terrorismo, la conducta criminal, el activismo político o los trastornos psicológicos que pueda sufrir un individuo.

2.2 La seguridad operacional de la aviación apunta a reducir a un nivel aceptable y controlar el riesgo que entraña la operación de las aeronaves. En ella intervienen la prevención y la protección contra accidentes e incidentes tanto de orden técnico como ambiental o meteorológico, o bien causados por fallas involuntarias de los sistemas, incluido el error humano.

2.3 Ambos conceptos comparten el mismo objetivo de preservar vidas y bienes, pero cada uno sigue su propia lógica de causas y soluciones. De todos modos, en su manifestación práctica se observan puntos en común y algunas superposiciones. Ambas formas de la seguridad deben entonces considerarse juntas y coordinarse para lograr la máxima efectividad, dado que la medida que se toma en una de las disciplinas puede afectar a la otra.

2.4 Ha sucedido ya que las medidas de seguridad de la aviación y las de seguridad operacional se afecten entre sí —por ejemplo, las medidas para prevenir el ingreso de personas no autorizadas en el compartimiento de la tripulación de vuelo. Y continúa sucediendo, como en los casos en que la prohibición de transportar determinados artículos en la cabina de la aeronave entra en conflicto con las exigencias para el transporte de mercancías peligrosas. Es ciertamente probable que estas situaciones se sigan repitiendo al aplicarse medidas o con el desarrollo de nuevos modos de transporte como los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS).

2.5 La OACI ha asumido el compromiso de fomentar la cooperación entre las entidades responsables de ambas disciplinas para que al diseñar o aplicar medidas se adopten enfoques complementarios, que podrán profundizarse a nivel estatal.

### 3. **DISPOSICIONES DEL ANEXO 9 – FACILITACIÓN RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

3.1 El Anexo 17 — Seguridad contiene las normas y métodos recomendados (SARPS) para la prevención y represión de actos de interferencia ilícita, mientras que los del Anexo 9 — *Facilitación* se relacionan específicamente con la facilitación del despacho de la tripulación, pasajeros, equipaje, carga y correo de las aeronaves respecto de las formalidades que transcurren en la parte pública: los requisitos de las autoridades de aduanas, inmigraciones, salud pública y agricultura.

3.2 Algunas de estas formalidades se entrecruzan con los procesos de seguridad de la aviación. A fin de fomentar su comprensión, las disposiciones de seguridad operacional del Anexo 9 están insertas en el Anexo 17.

3.3 Las principales formalidades entrecruzadas se vinculan a la seguridad fronteriza. En vista de que los delincuentes y los terroristas se valen de todas las modalidades del transporte para atravesar fronteras, incluyendo la aviación comercial, los objetivos de seguridad fronteriza y los de seguridad de la aviación deberían complementarse mutuamente para evitar que los delincuentes y terroristas ejecuten sus misiones o eludan a la justicia.

3.4 La información anticipada sobre los pasajeros (datos API) y los registros de nombres de los pasajeros (datos PNR) han probado ser de utilidad en las evaluaciones de riesgo para identificar a delincuentes conocidos y posibles ejecutores. Sin embargo, hasta la fecha estos datos han tenido un uso limitado para los fines de la seguridad de la aviación. Se necesita más reflexión para determinar cómo aprovechar mejor la información sobre los pasajeros para orientar, favorecer y contribuir a los objetivos de seguridad de la aviación y, en su caso, qué función debería asumir la OACI (véase la Acción prioritaria 3.7 del Plan global para la seguridad de la aviación).

3.5 La aviación comercial puede usarse no sólo con fines de transporte sino también delictivos. Es altamente probable que algunas de estas actividades puedan estar vinculadas al terrorismo, ya que es sabido que los terroristas se valen del delito para financiar su accionar. Se suma a esto que al detectar determinadas actividades delictivas, como el tráfico de bienes ilícitos, pueden quedar al descubierto deficiencias del sistema de seguridad de la aviación. Es importante ser conscientes de estas vinculaciones entre las actividades delictivas y terroristas y que todas las autoridades estatales correspondientes mantengan una estrecha cooperación al respecto.

#### **4. REFORZAR LAS SINERGIAS A TRAVÉS DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL**

4.1 En el marco de la estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo y las resoluciones de su Consejo de Seguridad en ese sentido, la Secretaría de la OACI colabora con los organismos de la ONU para seguir fortaleciendo y estrechando la cooperación y el intercambio de información sobre gestión de fronteras, seguridad de la aviación y lucha contra el terrorismo. La Organización contribuye también a la ejecución del Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista de la ONU con su participación en diversos grupos de trabajo del Equipo Especial de las Naciones Unidas sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo (EEELT). Como parte de esta colaboración se realizan actividades conjuntas, se intercambian experiencias, se optimiza el aprovechamiento de los recursos, se evita la duplicación de esfuerzos y se potencian los resultados en beneficio de los Estados miembros.

4.2 Muchas otras organizaciones mundiales intervienen junto con la OACI en la seguridad de la aviación. La Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Unión Postal Universal (UPU), por ejemplo, han suscrito acuerdos con la OACI (en 2011 y 2015, respectivamente) y han incluido medidas de seguridad de la aviación en sus reglamentos y directrices. Se despliegan esfuerzos constantes por fortalecer la cooperación y coordinar el desarrollo de las medidas de seguridad, incluyendo la información anticipada de la carga antes del embarque (PLACI) además de los datos API y PNR ya mencionados.

4.3 Otro tanto se ha hecho con las asociaciones de la industria, incluidas la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA). La siempre valiosa participación de la industria y de las organizaciones internacionales en el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación y sus grupos de trabajo aporta una visión práctica necesaria para la formulación de políticas de seguridad de la aviación.

4.4 Las siete oficinas regionales de la OACI se mantienen en contacto estrecho con los Estados de sus respectivas regiones. La OACI utiliza los resultados de las auditorías y la información que aportan las oficinas regionales para determinar cuáles son las necesidades de formación y otras formas de asistencia, lo que contribuye a una efectiva implementación mundial de los SARPS del Anexo 17.

4.5 Todo esto se sostiene además en el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP), con el cual se alinearon los programas nacionales y regionales durante las conferencias regionales de seguridad de la aviación celebradas en 2017 y 2018.

4.6 Al mismo tiempo, a escala regional y nacional se emprenden acciones semejantes y las organizaciones regionales o Estados particulares aúnan esfuerzos para contribuir al fortalecimiento de la seguridad de la aviación mundial. Estas iniciativas pueden tomar la forma de financiamiento de proyectos puntuales, intercambio de experiencias y mejores prácticas o la concertación de acuerdos bilaterales o multilaterales.

#### **5. APLICACIÓN DE LAS RESOLUCIONES DE LAS NACIONES UNIDAS RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

5.1 En 2016, El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas dictó la resolución 2309 en la que llama a estrechar la colaboración para garantizar la seguridad de los servicios del transporte aéreo mundial y prevenir los atentados terroristas.

5.2 En consonancia con esa resolución, la OACI reexamina permanentemente sus medidas de seguridad de la aviación para adaptarlas a la constante evolución del cuadro de amenaza mundial. Asimismo, en el marco de su mandato ha redoblado esfuerzos para lograr el cumplimiento de las normas

internacionales de seguridad de la aviación mediante una implementación efectiva sobre el terreno, prestando asistencia a los Estados miembros al efecto.

5.3 La OACI continuará participando en las iniciativas nacionales e internacionales que favorezcan las acciones de lucha antiterrorista de las Naciones Unidas. En mayo de 2018 se firmó un acuerdo entre la OACI y la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de la ONU que fortaleció la cooperación entre ambos organismos y el intercambio de información sobre controles fronterizos, seguridad de la aviación y lucha contra el terrorismo.

## 6. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL

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

- a) reconocer los esfuerzos de la OACI para fomentar la coordinación horizontal en temas que atañen a la seguridad operacional y la seguridad de la aviación y alentar a los Estados a emprender iniciativas similares;
- b) fomentar una reflexión más profunda sobre cómo aprovechar mejor la información sobre los pasajeros para orientar, favorecer y contribuir a los objetivos de seguridad de la aviación en los Estados que dispongan de los medios para hacerlo;
- c) pedir que los Estados profundicen su comprensión de la forma en que la represión de las actividades delictivas en la aviación puede revelar aspectos vulnerables en la seguridad de la aviación, y cómo compartir esa información, según los casos, entre las correspondientes entidades y jurisdicciones del Estado y también con otros Estados;
- d) tomar nota de la importancia de las alianzas y las iniciativas regionales en el ámbito de la seguridad de la aviación, y alentar a la OACI y a los Estados a mantener esas alianzas; y
- e) reconocer la participación creciente de la OACI en iniciativas nacionales e internacionales de apoyo a los esfuerzos de las Naciones Unidas en la lucha contra el terrorismo en el ámbito de la seguridad de la aviación.