



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación

PROTECCIÓN DE LA ZONA DE SEGURIDAD RESTRINGIDA

(Nota presentada por la India)

RESUMEN	
En esta nota se presentan diversas medidas de seguridad aplicadas en la India para proteger y mantener la integridad de la zona de seguridad restringida de los aeropuertos.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con los Objetivos estratégicos B – <i>Seguridad de la aviación</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna.
<i>Referencias:</i>	Anexo 17 — <i>Seguridad</i> Ley sobre el Convenio de Tokio de 1975

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En cumplimiento de la norma 4.2.2 del Anexo 17, cada Estado contratante asegurará que, en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil se establezcan zonas de seguridad restringidas designadas por el Estado basándose en la evaluación de riesgos de seguridad que realizan las autoridades nacionales competentes. Por consiguiente, la India ha establecido zonas de seguridad restringidas en los aeropuertos. Las tareas de seguridad de la aviación civil han sido definidas y asignadas en el Programa de seguridad (ASP) de cada aeropuerto establecido de conformidad con el Programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCASP).

1.2 El acceso a las zonas de seguridad restringidas está controlado por medio de diversos reglamentos. A fin de asegurar la protección de la aviación civil, solamente a las personas autorizadas se les permite tener acceso a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas de un aeropuerto. Dichas zonas normalmente incluyen, entre otras, todas las zonas de salida de pasajeros entre los puestos de inspección y la aeronave, la plataforma, las zonas de reunión del equipaje, los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves en la parte aeronáutica.

1.3 Las leyes nacionales que rigen la aplicación y el cumplimiento del NCASP y otros asuntos conexos son:

- a) la Ley sobre el Convenio de Tokio, 1975;

- b) la Ley sobre aeronaves, 1934;
- c) el Reglamento sobre aeronaves, 1937;
- d) el Reglamento sobre aeronaves (seguridad), 2011;
- e) la Ley contra el apoderamiento ilícito de aeronaves, de 1982 y su enmienda en 1994;
- f) la Ley sobre represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, de 1982 y su enmienda en 1994;
- g) el Reglamento sobre aeronaves (transporte de mercancías peligrosas), 2003;
- h) el Código penal indio;
- i) la Ley sobre pruebas, 1872;
- j) la Ley sobre armas, 1925;
- k) la Ley sobre la administración de aeropuertos de la India, 1994;
- l) otras infracciones relacionadas con delitos contra la aviación civil y asuntos conexos;
- m) el Reglamento sobre aeronaves (seguridad), 2011; y
- n) notificaciones, decretos AVSEC, circulares y directivas expedidas por la autoridad competente en cumplimiento de leyes para aplicar el NCASP.

2. AUTORIDAD COMPETENTE

2.1 El Director de seguridad (de aviación civil) (COSCA) está facultado por las disposiciones del Artículo 5A de la Ley sobre aeronaves de 1934 a aplicar los requisitos de seguridad de la aviación y es designado como autoridad competente. Él es responsable de reglamentar todos los aspectos de seguridad de la aviación civil de conformidad con el NCASP y toda otra ley en vigor en la India y de los transportistas aéreos indios que operan fuera de la India. En 1987 se creó una organización especializada, la Oficina de seguridad de la aviación civil, bajo la supervisión del COSCA a fin de concentrar la atención en la seguridad de la aviación civil.

3. APLICACIÓN DE MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA MANTENER LA INTEGRIDAD DE LAS ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS

3.1 El acceso a las zonas de seguridad restringidas, designadas en el marco del NCASP y el ASP, está limitado a a) los pasajeros de buena fe que posean documentos de viaje y de vuelo legítimos y hayan sido aceptados para viajar por avión en una aeronave del explotador; o b) empleados que tengan funciones legítimas en el aeropuerto y posean un permiso de entrada al aeródromo (AEP) válido.

3.2 Todo el personal, incluidos los miembros de tripulaciones y los artículos que lleven consigo, son inspeccionados antes de tener acceso a las zonas de seguridad restringidas. Los procedimientos de inspección aseguran que nadie lleve consigo artículos prohibidos y el método empleado es el mismo que para la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano.

3.3 A fin de asegurar que el control del acceso pertinente se aplica en todos los puestos de acceso que conducen a la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida, se despliegan inspectores certificados para las inspecciones de seguridad de las personas y los vehículos en los puestos de acceso y para verificar las pertenencias personales que llegan a través del depósito, incluida la terminal de carga.

3.4 Las entidades pertinentes aseguran que las personas a quienes se les permite el acceso sin escolta a las zonas de seguridad restringida están sujetas a las verificaciones de antecedentes prescritas. Ninguna persona recibe un permiso de entrada al aeródromo (AEP) sin que se lleven a cabo verificaciones de antecedentes y sin recibir la instrucción en seguridad de la aviación prescrita por la autoridad competente.

3.5 Todos los vehículos, ocupantes y suministros transportados a la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida son admitidos únicamente después de haber sido inspeccionados por el personal de seguridad, para impedir el transporte de armas de fuego no autorizadas, explosivos, artefactos explosivos, mercancías peligrosas o todo otro objeto sospechoso.

3.6 Los titulares de AEP deben ostentar dicho permiso en todo momento en la parte superior del torso mientras estén en servicio y están obligados a presentarlo cuando lo solicite un oficial autorizado por la autoridad competente.

3.7 Las fotografías de los conductores y el número de matrícula de los vehículos se registran en el momento de entrada/salida a/desde la parte aeronáutica/zona de seguridad restringida.

3.8 Además de la vigilancia manual, la vigilancia se mantiene por televisión en circuito cerrado (CCTV), para detectar todo delito en la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida.

3.9 La inspección selectiva de las personas se lleva a cabo cuando salen de la zona de seguridad restringida de los aeropuertos para detectar todo preparativo de actos de interferencia ilícita. Los pasajeros y el equipaje se inspeccionan al azar en el puesto de entrada al edificio terminal.

3.10 En el plan de área de espera para pasajeros, se han creado áreas de espera estériles para mantener la integridad de la carga inspeccionada y los puestos de entrada/salida están vigilados por personal armado. Se lleva a cabo el cien por ciento de inspección de carga/mensajería, carga exprés/correo.

3.11 Una pared de ladrillos, de 2,44 metros de altura, provista de alambrada plegable o de alambre de púa en la parte superior, está destinada a impedir la presencia de intrusos. Algunos de los principales aeropuertos ahora están provistos de un dispositivo de identificación personal (PID) integrado con el sistema CCTV.

3.12 En lugares estratégicos hay torres de vigilancia instaladas a lo largo del perímetro con instalaciones de comunicaciones.

4. CONCLUSIÓN

4.1 La India ha aplicado las medidas de seguridad mencionadas antes durante mucho tiempo y ha creado un entorno de operaciones de aviación civil libre de incidentes respecto a los transportistas aéreos nacionales y a los transportistas aéreos internacionales.

4.2 Se invita al 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI a tomar nota de la información presentada en este documento.

— FIN —