



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 12: Seguridad de la aviación — Política

DIFERENCIACIÓN EN LA INSPECCIÓN DE SEGURIDAD DE LOS AEROPUERTOS

(Nota presentada por el Estado de Qatar)

RESUMEN

En esta nota de estudio se trata el tema de la diferenciación en la inspección de pasajeros y no pasajeros en los aeropuertos y se propone que el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSEC) prosiga su labor para lograr un sistema de inspección más eficaz y eficiente que se adecúe a los retos actuales y futuros a los que se enfrenta el sistema de aviación.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a que solicite que el Consejo encargue al Grupo de expertos AVSEC que considere las cuestiones planteadas en esta nota con miras a lograr un consenso sobre el futuro concepto aplicable a las actividades de inspección y se prevea su aplicación armonizada a través de disposiciones apropiadas en el Anexo 17 y los correspondientes textos de orientación.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de <i>Seguridad y Facilitación</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	No tiene repercusiones financieras
<i>Referencias:</i>	Anexo 17 – <i>Seguridad</i> <i>Plan global para la seguridad de la aviación</i> , (Doc 10118) Informe de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS) (2012) Informe de la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS/2) (2018) Resolución A39-18 de la Asamblea <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación</i> A40-WP/27 <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación</i> Resolución 2396 (2017) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Hace casi cincuenta años, se introdujo la inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano como medida destinada a prevenir y disuadir futuros secuestros, que parecía ser una tendencia al alza. En el momento de su introducción, como no se disponía de ningún equipo de inspección, el proceso de inspección consistía en un examen visual del equipaje de mano de los pasajeros y una inspección manual de éstos. La inspección manual de los pasajeros se basaba en un procedimiento que llevaban a cabo los agentes del orden al detener a una persona sospechosa de haber cometido un delito y con el propósito de detectar cualquier arma que llevara el sospechoso. Este proceso se conocía como "cacheo" y desde entonces se ha convertido en un término de uso común en la industria.

1.2 Desde que se introdujo por primera vez, la inspección se ha ampliado para incluir un examen del equipaje de bodega de los pasajeros y del personal que entra en las áreas restringidas de seguridad de los aeropuertos (junto con los artículos que puedan llevar consigo) y ha evolucionado hasta convertirse en una industria multimillonaria que proporciona equipos de inspección y tecnología de I+D para hacer frente a una creciente percepción de vectores de amenaza que atacan a la aviación civil. La inspección se acepta ahora como piedra angular de las medidas básicas para proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. No obstante esta evolución de la inspección hasta convertirse en un concepto fundamental de seguridad de la aviación, la aplicación real del concepto de inspección ha cambiado muy poco con respecto al modelo anterior de hace cincuenta años, en el que todos los pasajeros y el personal reciben el mismo trato, independientemente del riesgo que puedan representar, aplicándose un enfoque igual para todos los casos.

2. ANÁLISIS

2.1 En las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17 se han introducido dos conceptos muy importantes, a saber, el uso de las evaluaciones de riesgos de seguridad para determinar la aplicación de medidas y el uso de la imprevisibilidad y la aleatoriedad. El término evaluación de riesgos aparece en nueve normas y dos métodos recomendados, por lo que fácilmente podría considerarse un concepto maduro y sensato que está plasmado en el contenido del Anexo 17. El concepto de aleatoriedad e imprevisibilidad es algo más nuevo y actualmente figura como método recomendado (Recomendación 4.1.2); sin embargo, en la trigésima reunión del Grupo de expertos AVSEC (AVSECP/30) se recomendó al Consejo que este método recomendado se elevara a la categoría de norma, una vez más en reconocimiento de que se trata de un concepto maduro y razonable que debe aplicarse al implementar medidas de seguridad de la aviación.

2.2 Desde la primera Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS) en 2012, y nuevamente en la segunda HLCAS en 2018, la OACI y sus Estados miembros han promovido la importancia de aplicar enfoques basados en riesgos para la seguridad de la aviación. Las conclusiones de la HLCAS/2 incluyen la recomendación de que "la OACI y los Estados miembros continúen desarrollando evaluaciones de riesgos para identificar vulnerabilidades en sus sistemas de seguridad de la aviación e implementar las medidas de seguridad más eficaces para mitigar las amenazas".

2.3 En 2015, la Enmienda 15 del Anexo 17 incluyó la Recomendación 2.5.3, que dice que "Cada Estado contratante debería considerar la implantación de procesos y procedimientos innovadores para permitir la diferenciación operacional en la inspección y los controles de seguridad basándose en criterios claramente definidos". Si bien muchos Estados y explotadores han aplicado regímenes de seguridad basados en los riesgos, los debates en el seno de diversos grupos de trabajo de la OACI y del Grupo de expertos han puesto de manifiesto que no está claro cómo emplear las medidas de seguridad de base de manera más eficaz. La cuestión de cómo abordar la diferenciación se incluyó más recientemente

en el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) de la OACI, elaborado con el objeto de proporcionar una dirección estratégica y un plan de implementación para ayudar a los Estados a aumentar la aplicación efectiva de los SARPS del Anexo 17. El Resultado prioritario núm.1 del GASeP se centra en “mejorar la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos”, mientras que el Resultado prioritario núm. 3 se centra en “mejorar los recursos tecnológicos y fomentar la innovación” e incluye la Acción específica núm. 3.7: “considerar y evaluar el uso de datos de los pasajeros para informar y asistir a la seguridad de la aviación”.

2.4 Un enfoque de inspección diferenciada basada en los riesgos depende del ecosistema de seguridad de la aviación, que se compone de niveles complementarios. Mientras que la inspección diferenciada debería basarse principalmente en el análisis de datos, y si bien un enfoque basado en datos ayuda a lograr una mayor segmentación de la población de “pasajeros desconocidos”, otras técnicas (para incluir la detección de comportamientos anómalos, el uso de caninos de detección de explosivos, la imprevisibilidad y la aleatoriedad en el despliegue de las medidas de seguridad) son complementarias e integrales a la hora de aplicar con éxito la diferenciación. La aleatoriedad y la imprevisibilidad son componentes clave de los regímenes de seguridad de la aviación y deben incluirse en los esfuerzos para segmentar las poblaciones a fin de lograr una inspección diferenciada.

2.5 Las evaluaciones de riesgos en apoyo de las inspecciones diferenciadas deben basarse en datos. Los conjuntos de datos deben incluir información sobre amenazas para la aviación, así como información sobre los pasajeros o las personas sometidas a inspección. Para identificar a las personas “conocidas”, la autoridad competente debe ser capaz de llevar a cabo el examen de la información personal y el examen debe incluir componentes de seguridad nacional. La identidad es un elemento crítico de cualquier régimen de inspección diferenciada y, con el tiempo, será un elemento cada vez más importante. Teniendo en cuenta la norma relativa a la información anticipada sobre los pasajeros (API) en el Anexo 9 – *Facilitación*, que recientemente ha entrado en vigor, y las recientes iniciativas destinadas a elaborar una norma relativa al uso de los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR), en cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución 2396 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, la OACI debe reafirmar su función de liderazgo en la asistencia a los Estados miembros para elaborar un marco que permita combinar la inspección física y el escrutinio y verificación de la identidad, así como para utilizar de manera eficaz las evaluaciones de los riesgos para que las mismas sirvan de fundamento para la adopción de decisiones de políticas pertinentes y permitan la realización de operaciones de inspección basadas en el análisis de riesgos.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.1 La AVSECP/30 deliberó sobre el concepto de inspección diferenciada cuando analizó las enmiendas propuestas al Anexo 17 en relación con la inspección del personal; sin embargo, no llegó a un consenso sobre el camino a seguir. La mayoría de los participantes optaron por un enfoque no flexible, argumentando que el control del 100% de las personas que no son pasajeros debería servir como base para todos los Estados, especialmente en sus iniciativas para mitigar la amenaza interna. Una minoría del Grupo abogó por un enfoque más flexible consistente en una combinación de un cierto nivel de inspección de las personas que no son pasajeros junto con otras medidas de control de seguridad y procesos de escrutinio que pueden ser igualmente eficaces. Los participantes que compartían este punto de vista minoritario también consideraban que no existían pruebas contundentes de que la inspección del 100% de las personas que no son pasajeros mejorara la seguridad dentro del sistema de aviación o que fuese el único método eficaz para combatir la amenaza interna.

3.2 Las decisiones que se tomen en relación con la inspección del personal también afectarán con el tiempo a la inspección de pasajeros, razón por la cual el concepto de inspección diferenciada debería ser una cuestión prioritaria para la OACI y el grupo de expertos AVSEC. El Grupo de expertos debería buscar el consenso con respecto al enfoque futuro de las actividades de inspección y prever una implementación armonizada por medio de disposiciones adecuadas en el Anexo 17 y en los textos de orientación. Es preciso continuar deliberando con determinación sobre este importante concepto.

— FIN —