



## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

## PLENARIA

## Cuestión 16: Seguridad de la aviación — Política

## POLÍTICAS DE SEGURIDAD EN LADO-TIERRA

[Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)]

## RESUMEN

La seguridad de las áreas públicas de los aeropuertos, no incluidas dentro del área restringida de seguridad, se ha convertido en prioridad cada vez más alta, luego de varios ataques terroristas. ACI World ha recopilado las opiniones de sus miembros con respecto a la aplicación práctica de medidas de seguridad en la parte pública, y sus preocupaciones con la potencial reacción a tales eventos. En particular, se destaca el aumento del riesgo debido a la aplicación de algunas medidas introducidas en algunos aeropuertos que son bien intencionadas pero en definitiva, contraproducentes.

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

- tomar nota de este informe sobre mejores prácticas y políticas relacionadas con la seguridad en la parte pública;
- solicitar a los Estados a continuar trabajando con los aeropuertos para definir claramente la responsabilidad y alcance de las medidas;
- solicitar a la OACI el desarrollo de más material de orientación que identifique claramente un alcance recomendado para la seguridad en la parte pública junto con medidas apropiadas, y resaltar la orientación a los Estados a través de Cartas a los Estados u otros mecanismos;
- solicitar a la OACI revisar la Declaración Consolidada de los Criterios Permanentes de la OACI relacionados con la Seguridad de la Aviación, teniendo en cuenta de los puntos presentados en este documento; y
- encargar al Consejo a incluir políticas adecuadas para la seguridad en el área pública en el Plan Global para la Seguridad en la Aviación (GASep) propuesto por la Nota de Estudio A39-WP/15.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta Nota de Estudio está relacionada con el Objetivo Estratégico C – <i>Seguridad y Facilitación</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	Anexo 17 — <i>Seguridad</i> <i>Manual de seguridad de la aviación — Distribución limitada (Doc 8973)</i> A39-WP/16, <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación</i> A39-WP/15, <i>Creación de un plan mundial de seguridad de la aviación</i> <i>Declaración del contexto de riesgo (RCS) OACI</i>

<sup>1</sup> Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la ACI.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los ataques terroristas ocurridos en la parte pública del Aeropuerto de Bruselas el 22 de marzo de 2016, y del Aeropuerto de Atatürk en Estambul el 28 de junio de 2016, han traído nuevamente el tema de la protección de las terminales en particular, a la máxima atención por parte de todos los grupos de interés de la industria de la aviación. El modo cambiante de terrorismo hacia ataques suicidas y la presencia de individuos radicalizados en todo el mundo han incrementado las probabilidades de ataques. El enfoque en la parte pública es, en gran parte, resultado directo de las medidas destinadas a mejorar los procesos de seguridad cuando los pasajeros se trasladan a áreas seguras en su camino a la aeronave.

1.2 La parte pública (espacios del aeropuerto accesibles al público general) está sujeta a regulaciones de seguridad aprobadas por las autoridades nacionales. Estas autoridades nacionales deben por tanto, revisar y coordinar con los aeropuertos a fin de identificar las medidas adecuadas que respondan con su escenario específico de amenaza.

1.3 Existen en curso varios desarrollos en términos de regulación en materia de seguridad de la parte pública, tanto a nivel nacional como a nivel mundial:

- a) el Consejo de la OACI ha convenido dos nuevas normas a incluir en la Enmienda 15 del Anexo 17 con relación a la seguridad en la parte pública, destinada a garantizar que los Estados pongan en práctica las medidas adecuadas. Estas remplazan a prácticas recomendadas existentes (similares). ACI World aprecia la naturaleza basada en el riesgo de estas nuevas normas y reconoce la necesidad de abordar esta cuestión dentro de las normas del Anexo 17.
- b) en la nota de estudio A39-WP/16, se propone añadir a la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad en la aviación*, de tal manera que “*La Asamblea .... Alienta a los Estados miembros, de conformidad con sus leyes, reglamentos y programas nacionales de seguridad de la aviación, y en concordancia con los SARPS aplicables y la capacidad de cada Estado, a promover la aplicación de medidas de seguridad de la aviación de manera práctica para:*
  - j) *atender el riesgo de ataques en las partes públicas, incluidos los edificios terminales, trabajando con todas las partes interesadas para mantener en forma coordinada una cultura de continua vigilancia, disuasión, prevención, respuesta y resiliencia teniendo en cuenta la evolución de las amenazas y la necesidad de mantener un equilibrio práctico entre las necesidades de medidas de seguridad eficaces y sostenibles y la facilitación de los pasajeros.*”; y
- c) En la nota de estudio A39-WP/14, *Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS)* también se identifica a la parte pública como área de riesgo de alta prioridad para la aviación para los próximos años.

1.4 Los aeropuertos convienen en que tienen el deber de cuidar a sus pasajeros y asumir la responsabilidad de asegurar su propiedad, su personal y sus clientes. Para ayudar a garantizar la seguridad de los viajeros, los aeropuertos evalúan continuamente y mejoran las medidas de seguridad basándose en la información disponible de expertos y autoridades locales, nacionales e internacionales, y en base a incidentes documentados.

1.5 Aeropuertos ya ejercen mejores prácticas al tomar con seriedad cada amenaza y aplicar un enfoque basado en el riesgo de forma rigurosa, exhaustiva y en multicapas, que proporcione una seguridad efectiva en la aviación al tiempo que ofrece los servicios de transporte aéreo de forma abierta, accesible y conveniente.

1.6 Existe la responsabilidad compartida entre los aeropuertos y los cuerpos de seguridad en los aeropuertos de proteger los espacios públicos de acuerdo con la evaluación de amenaza local, además es fundamental definir y acordar las responsabilidades al asegurar que hay un sistema sólido en orden.

## 2. PREOCUPACIÓN DE LOS AEROPUERTOS

2.1 Aun así, a nivel regulatorio y en algunos Estados las responsabilidades pueden no estar definidas y diferir. Una de las mayores vulnerabilidades por tanto, se refiere a la responsabilidad convenida.

2.2 También existe un riesgo de introducir normas en materia de seguridad del área pública que puedan provocar que algunos Estados implementen medidas inapropiadas como el registro en la entrada de edificios terminales. Esto puede suponer un nuevo riesgo al simplemente trasladar la vulnerabilidad mientras genera considerables molestias a los pasajeros; muchos Estados convienen.

2.3 También existe un riesgo de que la norma pueda ser interpretada de manera demasiado amplia, incluyendo zonas que no tienen concentraciones masivas de personas tales como hoteles y estacionamientos, que son propiedad del aeropuerto y que por tanto podrían ser considerados como "área pública". Creemos que esto puede hacer los recursos en seguridad abarquen demasiado siendo contraproducente frente a las vulnerabilidades mayores.

## 3. ACCIONES Y MEDIDAS RECOMENDADAS

3.1 ACI World y sus aeropuertos miembros han identificado una serie de acciones clave que creemos son fundamentales para asegurar las áreas públicas:

- a) asegurar la existencia de un mecanismo para compartir información sobre amenazas entre los cuerpos de seguridad, agencias de inteligencia y personal de seguridad del aeropuerto. Esto debe incluir mecanismos adecuados que permitan actualizaciones periódicas y comunicaciones de emergencias, además de facilitar que personal pertinente del aeropuerto tenga suficiente acreditación de seguridad aprobada por el Estado;
- b) establecer un proceso de colaboración entre los aeropuertos y los reguladores nacionales para convenir una definición de "área pública". Esto podría incluir áreas de gran concentración de personas situadas en el interior o cerca de la terminal, donde existe una concentración regular de personas. Una definición precisa será fundamental para definir el alcance de las medidas y asegurar que el foco de las medidas está auténticamente en las zonas de alto riesgo, y no en todas las zonas propiedad del aeropuerto;
- c) del mismo modo, trabajando entre aeropuertos, reguladores nacionales y autoridades locales, según sea apropiado, llevar a cabo una evaluación de la vulnerabilidad del aeropuerto para determinar si es justificado algún ajuste en las medidas de seguridad actuales;

- d) la aplicación de un enfoque basado en el riesgo – los aeropuertos deben discutir las medidas más apropiadas de acuerdo a su situación particular e identificar las ventajas e inconvenientes de cada una de ellas con las autoridades locales;
- e) convenir (entre aeropuertos, reguladores nacionales y autoridades locales) una serie de opciones flexibles de medidas para mejorar la seguridad según dictamine la situación de amenaza, incluyendo el uso de disuasorios de alta visibilidad, tales como equipos de detección de explosivos y perros, patrullas policiales altamente visibles y detección de comportamiento;
- f) convenir un serie clara de criterios para reducir las medidas de seguridad cuando la situación de amenaza lo permita;
- g) identificar formas de reducir las filas y aglomeraciones, y evitar cuellos de botella adicionales en el proceso del pasajero;
- h) asegurar una sólida cultura de seguridad incluyendo la vigilancia y notificación de comportamientos sospechosos para todas las personas que trabajan en el entorno del aeropuerto, ya sean empleados por el Estado, aeropuerto o compañías subcontratadas.

#### 4. CONCLUSION

4.1 Las áreas públicas de los aeropuertos, como espacios públicos abiertos, son claramente un objetivo predilecto de ataques terroristas debido a la naturaleza internacional de las personas que se encuentran en ellas, y la oportunidad de interrupción operativa e impacto financiero significativo.

4.2 ACI apoya las acciones tomadas por la OACI en este respecto y la política propuesta en la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*.

4.3 Sin embargo, vemos una necesidad crítica de:

- a) claridad entre Estados y aeropuertos en los roles, responsabilidades y alcance;
- b) un mejor intercambio de información e inteligencia entre organismos, y con los operadores de aeropuertos;
- c) provisión de recursos suficientes por los Estados para proporcionar un patrullaje visible y eficaz de área pública del aeropuerto; y
- d) claridad en el mensaje a los Estados para asegurar que la seguridad del área pública no sea interpretado como “un registro adicional.”

4.4 Por tanto solicitamos incluir puntos adicionales en la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*, armonización del *Plan global para la seguridad de la aviación* (GASeP) propuesto, y material de orientación claro que sea desarrollado en estos asuntos.