



## ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

## COMITÉ EJECUTIVO

## Cuestión 12: Seguridad de la aviación — Política

## COLABORACIÓN ENTRE ORGANISMOS DE SEGURIDAD

(Nota presentada por Sudáfrica)

## RESUMEN

Las amenazas para la aviación siguen siendo complejas y difíciles de mitigar y, por eso, una sola agencia o departamento no puede asumir la responsabilidad de protección del sistema de aviación frente a ellas. Así, para que la implementación de medidas de seguridad de la aviación tenga éxito, un factor clave es la colaboración entre los organismos gubernamentales y las partes que intervienen en la aviación, centrándose primordialmente en la protección de las personas y los bienes.

Para aclarar este enigma, se examinará la experiencia de Sudáfrica frente a un número de delitos que afectan a los viajeros por vía aérea y que se han abordado mediante el establecimiento de una estructura colaborativa en el Aeropuerto Internacional O.R. Tambo (ORTIA).

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

- a) tomar nota del contenido de la presente nota; y
- b) alentar a otros Estados, que todavía no lo hayan hecho, a establecer estrategias de cooperación y colaboración y a forjar asociaciones para mejorar la implementación efectiva de las normas y métodos recomendados.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico <i>Seguridad de la aviación y facilitación</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	No hay repercusiones financieras.
<i>Referencias:</i>	Anexo 17 — <i>Seguridad</i> <i>Plan global para la seguridad de la aviación</i> (Doc 10118) Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de la ONU

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las amenazas para la aviación siguen siendo complejas y difíciles de mitigar y, por eso, la responsabilidad de protección del sistema de aviación frente a ellas no puede recaer en una sola agencia o departamento. Así, para la implementación de medidas de seguridad de la aviación, es clave contar con la colaboración entre los organismos gubernamentales y las partes que intervienen en la aviación, centrándose primordialmente en la protección de las personas y los bienes.

1.2 En el Anexo17 se reconoce este hecho con la norma siguiente: “Cada Estado contratante requerirá que la autoridad competente defina y asigne tareas y coordine las actividades entre los departamentos, las agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil”. Además, en la norma 4.8.3 se establece que “Cada Estado contratante se asegurará de que las medidas de seguridad en la parte pública se coordinen entre los distintos departamentos, agencias y otros órganos del Estado y demás entidades intervinientes, de conformidad con las Normas 3.1.6, 3.2.2 y 3.2.3, y definirá en su programa nacional de seguridad de la aviación civil las responsabilidades apropiadas para la seguridad de la parte pública”.

1.3 Esto se reconoce también en el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP), dado que uno de sus principios fundamentales es “la cooperación y el intercambio de información”. En el GASeP también figura como prioridad clave número cinco “**Incrementar la cooperación y el apoyo**. El aumento de la colaboración entre los Estados y dentro de ellos permitirá alcanzar los objetivos clave de seguridad de la aviación con mayor rapidez y eficiencia”. Con respecto a esta prioridad, se establece la medida prioritaria siguiente: “Garantizar que todas las entidades nacionales competentes participen activamente en la aplicación de las medidas”.

1.4 En la Resolución 2309 de las Naciones Unidas se “*Insta* a todos los Estados a asegurar que todos sus ministerios y organismos competentes y otras entidades del ámbito nacional colaboren juntos de manera estrecha y efectiva en cuestiones de seguridad de la aviación”.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Frente a las inquietudes planteadas, la responsabilidad recae en todas las partes que intervienen en la seguridad de la aviación que deben cooperar y colaborar para que el entorno de la seguridad de la aviación sea más seguro y protegido.

2.2 En los últimos años, Sudáfrica experimentó un aumento en los delitos relacionados con los viajeros internacionales y nacionales (incluyendo a los usuarios de los aeropuertos), el robo de carga valiosa, y la facilitación de contrabando e inmigrantes ilegales. Esto exigió la aplicación de medidas para evitar, investigar y combatir estos delitos.

2.3 La investigación sobre los factores que hacen difícil combatir eficazmente estos delitos demostró que el problema era la falta de coordinación entre las distintas agencias policiales que operan en los aeropuertos y sus alrededores.

2.4 Se preparó y aprobó un Plan de seguridad táctica integral multidisciplinario (IMDTSP) de aeropuertos y grupos policiales de los alrededores, que todas las partes pertinentes de la aviación implementaron. El éxito del plan se debió fundamentalmente al apoyo activo y al liderazgo de determinados Ministros del Gobierno de Sudáfrica, liderados por el Ministro de Policía.

2.5 El IMDTSP se basa en la adopción de cinco pilares:

2.5.1 Pilar 1: Inteligencia, proporcionada por conducto del Comité de coordinación de inteligencia, con estrategias contra la corrupción para la investigación de empleados aeroportuarios y proyectos encubiertos para infiltrar agrupaciones de delincuencia organizada que operan en el aeropuerto y sus alrededores.

2.5.2 Pilar 2: Seguridad reforzada de la parte pública, para permitir la gestión del tráfico en las vías de acceso al aeropuerto y mantenimiento del orden público en la parte pública del aeropuerto.

2.5.3 Pilar 3: Medidas proactivas de los organismos policiales para evitar, combatir o responder a la delincuencia que se produce en sus áreas de responsabilidad, con integración cuando sea posible para reforzar esa capacidad.

2.5.4 Pilar 4: Medidas reactivas para contribuir al éxito del enjuiciamiento de los infractores mediante la investigación, el cotejo y el análisis de pruebas.

2.5.5 Pilar 5: Seguridad de las rutas y aglomeraciones en las inmediaciones de los aeropuertos para proteger las vías de acceso y combatir la delincuencia que se extiende más allá de la jurisdicción del aeropuerto hacia las zonas aledañas por medio de la delincuencia organizada. Los grupos policiales y los servicios de emergencia de la policía (K9) participan en la lucha contra todo tipo de delincuencia prestando un servicio policial proactivo y receptivo que reducirá el nivel de los delitos predominantes en las zonas adyacentes al aeropuerto.

2.5.6 La oficina de operaciones del Centro operacional conjunto (JOC) funciona 24/7 y es el núcleo para la coordinación en caso de incidentes, mediante la aplicación un enfoque táctico inmediato y multidisciplinario para combatir la delincuencia y hacer frente a incidentes relacionados con la seguridad.

2.6 La reunión de supervisores del JOC tiene lugar diariamente para garantizar la coordinación de los recursos destinados a combatir la delincuencia en el aeropuerto. Primero, se examinan los incidentes y delitos del día anterior y se continúa con la planificación y despliegue necesarios para las 24 horas siguientes. Las estrategias de despliegue para combatir la delincuencia se consideran atendiendo al análisis de patrones delictivos y la información proporcionada por el Comité de coordinación de inteligencia (ICC) del Comité coordinación de operaciones conjuntas (JOCCOM).

2.7 El JOCCOM se encarga de la supervisión en cuanto a vulnerabilidades, riesgos y amenazas de la seguridad en el aeropuerto. El JOCCOM se reúne a diario durante el período de estabilización y, posteriormente, la frecuencia de las reuniones se reduce a una vez por semana, en tanto la seguridad del ORTIA se mantenga estabilizada. Miembros de nivel directivo superior participan en estas reuniones en el aeropuerto para tratar asuntos que requieren tomar decisiones estratégicas para gestionar el funcionamiento y recibir información del JOC, que informa basándose en los cinco pilares del IMDTSP.

2.8 Una vez al mes se celebra una reunión ampliada del JOCCOM (una vez por semana anteriormente en el período de estabilización) en la que a los representantes del JOCCOM se unen sus administradores de nivel superior y los intervinientes externos de las agrupaciones, municipalidades

metropolitanas, autoridades pertinentes y departamentos de apoyo. En estas reuniones los intervinientes externos que no trabajan en el aeropuerto participan de manera más amplia e intercambian información sobre asuntos de los que ellos se ocupan, prestando indirectamente apoyo a aeropuertos, autoridades judiciales nacionales y otros departamentos y organismos pertinentes. Mediante esta estructura se elaboran estrategias y se establece la dirección estratégica tan necesaria para facilitar y respaldar la implementación del Programa de seguridad del aeropuerto.

2.9 El Comité de seguridad aeroportuaria local (LASC), presidido por el explotador designado del aeropuerto, también constituye una plataforma para la interacción a nivel estratégico del Comité de explotadores aeroportuarios (AOC), el Comité de explotadores de servicios de carga aérea (ACOC) y el Comité de explotadores de servicios de minoristas.

### 3. **CONCLUSIÓN**

3.1 En resumen, el modelo descrito tal como se implementa en el Aeropuerto Internacional O.R. Tambo pone de relieve el hecho de que la aplicación con éxito de medidas de seguridad de la aviación puede lograrse mediante operaciones basadas en información de inteligencia, intercambio de información y cooperación que incluya, entre otros elementos, la colaboración entre los organismos gubernamentales y las partes que intervienen en la aviación.