



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Seguridad de la aviación — Política

PROPUESTA DE ELABORACIÓN DE NORMAS INTERNACIONALES SOBRE EL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN VOLUNTARIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (ASVR) Y PARA MEJORAR EL SISTEMA DE CLASIFICACIÓN

(Nota presentada por la República de Corea)

RESUMEN

El sistema de clasificación de incidentes de seguridad de la aviación, dado a conocer por el Subgrupo sobre Notificación de Incidentes de Seguridad de la Aviación (SG-ASIR) durante la 33ª reunión del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación (AVSECP/33), tiene limitaciones para cubrir la notificación voluntaria de posibles riesgos, es por eso que la República de Corea propone crear un sistema de clasificación y un mecanismo de análisis que resulte apropiado para la notificación voluntaria de seguridad de la aviación (ASVR). Al mismo tiempo, la República de Corea propone preparar normas internacionales sobre el sistema ASVR, a fin de mejorar la seguridad de la aviación mundial, que se basen en la cultura de seguridad, y pide a la Asamblea que considere la introducción de: un sistema proactivo de gestión de la seguridad de la aviación utilizando las bases de datos acumuladas a través del sistema de notificación; y metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad de la aviación.

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

- considerar la preparación de normas internacionales de notificación voluntaria al implementar un sistema confidencial de presentación de informes de seguridad de la aviación;
- crear un sistema mundial de clasificación en el área de seguridad de la aviación que también se aplique a la ASVR;
- considerar la introducción de un sistema proactivo de prevención de sucesos de seguridad de la aviación utilizando la base de datos de los sucesos notificados, así como la adopción del concepto de meta de rendimiento en materia de seguridad de la aviación (SePT) y de indicadores de rendimiento en materia de seguridad de la aviación (SePI); y
- considerar la introducción de un mecanismo de análisis y de un sistema de clasificación en función de la ubicación del suceso.

<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>	Indeterminadas.
<i>Referencias:</i>	Anexo 17 — <i>Seguridad</i> <i>Manual de seguridad de la aviación</i> (Doc 8973) de la OACI

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El sistema confidencial de presentación de informes de seguridad de la aviación se adoptó en 2006 a título de norma internacional en la octava edición del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, sentándose así las bases para que todos los Estados contratantes lo implementaran. En consecuencia, en el Anexo 17, norma 3.5.1 d) (anteriormente norma 3.4.7 c)) se especifica que todos los Estados miembros deberían recopilar y analizar la información sobre amenazas a la seguridad que proporcionan los pasajeros y los trabajadores de la aviación a través del sistema confidencial de presentación de informes con el fin de complementar el programa de gestión a nivel nacional.

1.2 La República de Corea fue más allá del actual sistema confidencial de presentación de informes, al introducir el sistema ASVR que se basa en una cultura de seguridad positiva, el cual ha venido funcionando desde 2014. Cumpliendo los tres principios operacionales (anonimato del informante, exención de responsabilidad penal y compartición limitada de la información), la República de Corea ha mantenido un sistema proactivo de gestión de la seguridad de la aviación al alentar la notificación voluntaria de información sobre posibles riesgos de seguridad, la cual no se habría comunicado de no haber sido por la notificación voluntaria del público viajero, el personal auxiliar de a bordo y el personal de seguridad.

2. CONSIDERACIONES

2.1 El SG-ASIR del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación (AVSECP) concibió un nuevo mecanismo de notificación de incidentes de seguridad de la aviación que pueden utilizar los Estados miembros y la industria de la aviación para cumplir la norma 5.1.6 del Anexo 17. Dicho mecanismo se presentó en una nota de estudio para la AVSECP/33 de 2022. En el proyecto de documento de orientación integral preparado por el SG-ASIR se describen los plazos límite para la notificación de incidentes de seguridad, así como el contenido y el análisis de los informes de notificación, los métodos de su presentación, la evaluación de la información sobre los incidentes, la protección de la información, la instrucción, las campañas de sensibilización y el sistema de clasificación. Se prevé que este documento ofrezca a los Estados miembros directrices para normalizar el sistema de presentación de informes. Sin embargo, es necesario seguir analizando el sistema de clasificación de incidentes y el mecanismo de análisis para determinar los posibles riesgos que podrían generarse de la notificación voluntaria, a diferencia de los incidentes de seguridad de la aviación que es obligatorio notificar.

2.2 La República de Corea utiliza un sistema de notificación voluntaria independiente, además del sistema de notificación obligatoria de seguridad de la aviación. En particular, para el sistema de notificación voluntaria, la República de Corea creó su propia taxonomía de seguridad de la aviación luego de analizar los informes recibidos a través del sistema de notificación voluntaria de seguridad de la aviación para cada tipo de información distinto. Ese sistema de clasificación en operación divide, en una base de datos, los sucesos comunicados en 14 categorías principales y en 76 categorías intermedias, y se usa en la gestión de la seguridad de la aviación nacional y en el sistema de gestión preventiva de la seguridad.

2.3 El suceso clasificado se evalúa para determinar su grado de urgencia mediante un análisis inicial y, luego, se lleva a cabo una evaluación multifacética del riesgo de seguridad considerando las amenazas, las vulnerabilidades y las consecuencias desde distintos ángulos, como se recomienda en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973) de la OACI. Más tarde, el nivel de riesgo de seguridad se clasifica subdividiéndolo en cuatro categorías: grave, prudencial, de alerta e insignificante, y se asigna por medio de la matriz de evaluación de riesgos de 5x5x5. Esa información se presenta al comité de análisis competente, se examina periódicamente y se utiliza para garantizar la seguridad de la aviación nacional, determinar las necesidades de mejora, preparar medidas para impedir una recurrencia y ofrecer instrucción a las organizaciones pertinentes.

3. ANÁLISIS

3.1 El sistema ASVR complementa el sistema de notificación obligatoria de seguridad de la aviación y ofrece una base sólida para mejorar dicha seguridad a nivel mundial promoviendo una cultura de seguridad positiva. Por lo tanto, se requieren normas internacionales relativas al sistema ASVR para los Estados miembros, a fin de que éstos puedan notificar de manera voluntaria sucesos y posibles riesgos de seguridad de la aviación, las cuales serían obligatorias para manejar la presentación confidencial de informes de seguridad de la aviación.

3.2 El actual proyecto de sistema de clasificación de incidentes concebido por el SG-ASIR es principalmente para la notificación obligatoria, y la notificación de incidentes de seguridad de la aviación es para tomar medidas reactivas por sucesos que ya ocurrieron. En cambio, la notificación voluntaria de seguridad de la aviación (ASVR) comprende no sólo la notificación de sucesos que ya ocurrieron, sino también la notificación proactiva y predictiva de amenazas potenciales capaces de afectar a la seguridad de la aviación. Por consiguiente, es necesario crear un sistema de clasificación más amplio que el de clasificación de incidentes de seguridad de la aviación.

3.3 Los sucesos que se clasifican de acuerdo con el sistema de notificación obligatoria de seguridad de la aviación y el sistema de clasificación de las notificaciones voluntarias deberían compilarse en una base de datos y utilizarse en el sistema de gestión preventiva de riesgos. Para este fin, es posible examinar la posibilidad de tomar prestados los indicadores conexos y los conceptos de gestión de metas que se utilizan en los sistemas de gestión de la seguridad operacional de la aviación. Es necesario introducir sistemas proactivos de prevención en los que se establezcan metas de rendimiento en materia de seguridad de la aviación (SePT) idóneas para el entorno de seguridad de cada Estado y se disponga de indicadores de rendimiento en materia de seguridad de la aviación (SePI) para cada meta.

3.4 La interferencia ilícita puede clasificarse en función de la ubicación del suceso, por ejemplo, la parte pública del aeropuerto, la zona de seguridad restringida del aeropuerto, las zonas de la parte aeronáutica y dentro de la aeronave. Además, las medidas de seguridad para responder actos de interferencia ilícita también pueden variar dependiendo de la ubicación de estos sucesos. Por lo tanto, es necesario considerar las diferencias de ubicación de los sucesos al crear los mecanismos de análisis para la notificación obligatoria y voluntaria de seguridad de la aviación y un sistema de clasificación.

APÉNDICE

Taxonomía del sistema de notificación voluntaria AVSEC de la República de Corea

Persona	Equipaje de bodega	Carga/correo/ proveedores	Aeronaves
<ul style="list-style-type: none"> ● Pasajeros ● Tripulación ● Personal de tierra ● Aceptación de pasajeros ● Pasaporte falso 	<ul style="list-style-type: none"> ● Imposibilidad de controlar artículos restringidos ● Imposibilidad de descargar o descarga mal realizada ● Imposibilidad de controlar el acceso a equipajes inspeccionados para fines de seguridad ● Irregularidad relacionada con armas de fuego ● Dotación de personal inadecuada ● Reacción positiva ETD durante la inspección ● Imposibilidad de verificar los equipajes de manera individual ● Imposibilidad de controlar los LAG ● Descubrimiento de equipaje no identificado ● Obstrucción de la inspección de seguridad 	<ul style="list-style-type: none"> ● Carga ● Correo ● Proveedores 	<ul style="list-style-type: none"> ● Reacción positiva ETD durante la inspección en el vuelo ● Imposibilidad de controlar el acceso a la aeronave ● Imposibilidad de realizar la inspección de seguridad de la aeronave ● Problema de funcionamiento del equipo de seguridad del vuelo cargado ● Vuelo cuya verificación de seguridad no se realizó y esta situación no se identificó

Zona restringida	Amenaza	Sistema y equipo de seguridad	Artículo sospechoso
<ul style="list-style-type: none"> ● Control de acceso en la zona de seguridad restringida (SRA) ● Invasión ● Imposibilidad de tener acceso a la SRA de control ● Artículos prohibidos en la SRA ● Obstrucción de la SRA de control 	<ul style="list-style-type: none"> ● Amenazas internas ● Aviso de secuestro ● Llamada amenazando a la aeronave ● Llamada amenazando al aeropuerto ● Amenazas procedentes del vuelo 	<ul style="list-style-type: none"> ● Problema de funcionamiento del sistema ID ● Problema de funcionamiento del equipo de inspección de personas ● Problema de funcionamiento del equipo de inspección del equipaje de bodega ● Problema de funcionamiento del equipo de inspección de proveedores ● Ciberseguridad ● Problema de funcionamiento del sistema de enlace de billetes de vuelo 	<ul style="list-style-type: none"> ● Artículo sospechoso en la terminal aeroportuaria ● Vehículo sospechoso ● Artículo sospechoso en el vuelo ● Material químico/biológico/radiactivo
Terrorismo	Actos criminales	RPAS	Otros
<ul style="list-style-type: none"> ● Bomba ● Sustancias bioquímicas ● Arma ● Carro a toda velocidad ● Arma de fuego 	<ul style="list-style-type: none"> ● Pasajero o pasajera insubordinado ● Sabotaje de aeropuerto ● Sabotaje de aeronave ● Tráfico de narcóticos ● Tráfico de personas ● Robo ● Otros actos criminales 	<ul style="list-style-type: none"> ● Invasión por RPAS <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center; margin: 10px 0;"> Transporte de arma o de persona armada </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center; margin: 10px 0;"> Informes de incumplimiento </div>	<ul style="list-style-type: none"> ● Rechazo de la inspección de seguridad ● Interferencia láser ● Procedimiento de evacuación de emergencias ● Protección de información sobre seguridad de la aviación ● Inspección de seguridad ● Trabajo de seguridad conexo ● Investigación de artículos prohibidos