



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 12: Seguridad de la aviación — Política

PROMOCIÓN DE LA CONCIENTIZACIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN A OTROS ORGANISMOS Y ORGANIZACIONES

(Nota presentada por Singapur con la coautoría de Argentina, Armenia, Bélgica, Brasil, Camboya, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Federación de Rusia, Filipinas, Francia, Italia, Japón, Jordania, Nauru, Nueva Zelandia, Nigeria, Palau, Portugal, República Democrática Popular Lao, Senegal, Tailandia y Reino Unido)

RESUMEN

En esta nota de estudio se analiza la necesidad y la importancia de promover la concientización en seguridad de la aviación entre otros organismos y organizaciones, en especial los que tienen una función y/u operaciones en el ecosistema de la aviación civil. Se invita a los Estados a considerar la importancia de promover la concientización en seguridad de la aviación y desarrollar la cultura de la seguridad en los organismos, incluso desde los niveles más altos de dirección y en todos los ámbitos de los organismos cuya responsabilidad primaria no sea la seguridad de la aviación (AVSEC) pero que participen o sean responsables de la implantación de diversos aspectos del programa de seguridad de la aviación civil (NCASP) y el programa de seguridad del aeropuerto (ASP), cuyo personal se encuentra autorizado a tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a alentar a los Estados y organizaciones de la industria a mejorar la coordinación y promover la concientización en seguridad de la aviación en todas las entidades dentro de su ecosistema de aviación civil, incluso los organismos que no son directamente responsables de AVSEC, en consonancia con las disposiciones del nuevo Plan global para la seguridad de la aviación (GASep) respecto de la vigilancia permanente de la seguridad de la aviación.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	Anexo 17 - Seguridad

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La seguridad de la aviación (AVSEC) se ha vuelto más compleja y ha tenido que hacer frente a mayores retos durante las dos últimas décadas. El uso de aeronaves como armas de destrucción masiva tal como se ha presenciado en los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, los ataques contra aeronaves civiles en vuelo mediante el uso de artefactos explosivos improvisados (IED), los ataques terroristas en la parte pública de los aeropuertos, como en Glasgow (2007), Moscú (2011), Los Ángeles (2013), Bruselas (2016) y Estambul (2016) y otros ataques contra operaciones de aviación civil son ejemplo de ello. Para hacer frente a estos ataques, y considerando las medidas adoptadas para prevenir o evitar que ello vuelva a ocurrir, las autoridades de transporte y aviación civil de los Estados y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) elaboraron nuevas normas y métodos recomendados (SARPS), textos de orientación, conjuntos de material didáctico, uso de la tecnología y nuevas medidas de seguridad de la aviación, incluso las puestas en práctica en muchos aeropuertos internacionales.

2. ANÁLISIS

2.1 El nuevo Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) de la OACI, el cual fue aprobado por el Consejo en 2017, hace referencia a cinco resultados prioritarios claves, dos de los cuales están relacionados con la promoción de la concientización en seguridad de la aviación (a) aumentar la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos y b) desarrollar una cultura de la seguridad y la capacidad humana. Para elaborar políticas AVSEC sólidas y prácticas y garantizar la implementación efectiva y sostenible de medidas de AVSEC, incluso para cumplir los SARPS del Anexo 17 — Seguridad, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, inevitablemente los organismos AVSEC pertinentes de todos los Estados tendrán que trabajar en estrecha coordinación con los organismos cuya responsabilidad principal tal vez no sea AVSEC, pero que sí tengan funciones y responsabilidades en la implementación de medidas y políticas en virtud del programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCASP), el programa de seguridad del aeropuerto (ASP) del Estado y aquellos autorizados a tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica. Estos “organismos que no son directamente responsables de AVSEC” incluirían al personal de otras autoridades de reglamentación como de partes interesadas de la industria que operen en instalaciones de aviación civil dentro del Estado, tales como:

- a) organismos locales encargados de hacer cumplir la ley, organismos nacionales de inteligencia y otros organismos pertinentes del Estado en la seguridad de la parte pública de los aeropuertos;
- b) proveedores de servicios de navegación aérea en la seguridad del control de tránsito aéreo;
- c) autoridades aduaneras en la seguridad de los envíos de carga;
- d) autoridades de migraciones en las cuestiones de seguridad relacionadas con el movimiento de la tripulación de vuelo y los pasajeros hacia y desde las aeronaves civiles comerciales en los aeropuertos internacionales;
- e) servicios de extinción de incendios de los Estados y aeropuertos en la gestión de los incidentes de seguridad y emergencia en los aeropuertos internacionales;

- f) líneas aéreas, agentes de servicios de escala, empresas de aprovisionamiento, empresas de limpieza del interior de las aeronaves, de abastecimiento de combustible, locales minoristas de los aeropuertos, empresas de transporte terrestre, agentes de carga, etc. en los procedimientos de facilitación y seguridad de los aeropuertos, incluso la notificación de incidentes de seguridad; y
- g) otras organizaciones aeroportuarias con personal que trabaja en el aeropuerto para reaccionar con rapidez y ayudar a mitigar, minimizar las víctimas, evacuar a los pasajeros, la tripulación de vuelo, los trabajadores de los aeropuertos y público en caso de un incidente de seguridad en el aeropuerto.

Coordinación con organismos no directamente responsables de AVSEC

2.2 La efectividad del Anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Seguridad depende de la estrecha colaboración entre los organismos responsables de AVSEC y los organismos no directamente responsables de AVSEC en todos los Estados. El Capítulo 3 del Anexo 17 – Seguridad acentúa la necesidad de coordinación entre los diversos organismos y organizaciones para la implementación efectiva de las políticas y medidas AVSEC:

3.1.5 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.

3.1.6 Cada Estado contratante establecerá un comité nacional de seguridad de la aviación o arreglos similares para coordinar las actividades en materia de seguridad entre los departamentos, 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.

*3.1.7 **Recomendación.**— Cada Estado contratante debería cerciorarse de que el personal de todas las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica, reciban instrucción periódica de concientización en seguridad de la aviación.*

2.3 En el Anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional se pueden encontrar otros SARPS relativos a la necesidad de coordinación entre las diversas agencias y órganos para la implementación efectiva de las políticas y medidas AVSEC. Los SARPS demuestran la importancia de la coordinación entre partes interesadas, inclusive a través del intercambio de la información pertinente. La creciente complejidad de los retos en materia de AVSEC que enfrentan a nivel mundial todos los Estados y partes interesadas justifica que el personal de todos los niveles de los organismos que no son directamente responsables de AVSEC tenga como mínimo una apreciación y comprensión básicas de la importancia de AVSEC y los efectos de prevenir y abordar eficazmente los actos de interferencia ilícita. Esto también será pertinente en caso de un incidente de seguridad en el aeropuerto o que afecte las operaciones de aviación civil, donde el personal de los organismos que no son directamente responsables de AVSEC puede asistir eficazmente a las autoridades pertinentes para reaccionar ante el incidente. El personal de los organismos que no son directamente responsables de AVSEC puede desempeñar un

papel fundamental haciendo aportaciones normativas para las medidas de mitigación. Ese personal puede ser los “ojos” y los “oídos” en el aeropuerto, la aeronave o cualquier instalación de aviación civil, observando atentamente para detectar cualquier anomalía sospechosa en su entorno de trabajo que pudiera conducir a actos de interferencia ilícita.

2.5 En este sentido, es indispensable garantizar que todo el personal de los organismos que no son directamente responsables de AVSEC reciba instrucción de concientización en seguridad de la aviación. El GASeP también tiene una serie de acciones prioritarias en respaldo de estas sugerencias, como PA 2.1 2.B – elaborar programas de concientización que promuevan efectivamente una cultura positiva de la seguridad; PA 2.1 2.C – promover de manera continua campañas de concientización en materia de seguridad de la aviación y PA 2.1 2.H – intercambiar las mejores prácticas. Al recibir una adecuada instrucción de concientización en seguridad de la aviación, el personal de estos organismos que no son directamente responsables de AVSEC contará con un conjunto de aptitudes en materia de vigilancia de la seguridad, mitigación y respuesta en el aeropuerto o la instalación de aviación, y ello también podrá facilitar que los responsables de contribuir a las políticas AVSEC comprendan los retos y complejidades de las operaciones de aviación civil. La instrucción periódica de concientización en AVSEC podría brindar actualizaciones prácticas y objetivas sobre las nuevas y crecientes amenazas y retos en materia de AVSEC. Esto ayudará a incrementar el nivel de seguridad en las operaciones de aviación civil, incluso ayudando a hacer frente a la preocupación de la amenaza interna en la parte aeronáutica del aeropuerto.

2.6 Se alienta a los Estados y la industria a desarrollar continuamente más programas actualizados de instrucción de concientización en AVSEC e incluir programas diseñados especialmente a medida para el personal de los organismos que no son directamente responsables de AVSEC. Intercambiar mejores prácticas y experiencias útiles también serían componentes beneficiosos de los programas de instrucción. Se ha determinado que las campañas regulares de publicidad dirigidas a todo el personal de los aeropuertos y el ecosistema de aviación son eficaces para generar concientización en materia de seguridad en el ecosistema de aviación civil y sirven como constante recordatorio de la vigilancia de la seguridad. Estas iniciativas también pueden incluirse en los programas nacionales de instrucción en seguridad de la aviación de los Estados de conformidad con la norma 3.1.7 del Anexo 17.

2.7 La promoción de la concientización en seguridad de la aviación y el desarrollo de una cultura de la seguridad son componentes clave del GASeP de la OACI. Así, todos los Estados y partes interesadas deberían prestar especial y necesaria atención a su utilidad e importancia para fortalecer la seguridad de la aviación mundial.

3. CONCLUSIÓN

Se invita a la Asamblea a alentar a los Estados y organizaciones de la industria a mejorar la coordinación y promover la concientización en seguridad de la aviación en todas las entidades dentro de su ecosistema de aviación civil, incluso los organismos que no son directamente responsables de AVSEC, en consonancia con las disposiciones del nuevo GASeP respecto de la vigilancia permanente de la seguridad de la aviación.