



**SEGUNDA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL
SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS/2)**

Montreal, 29 – 30 de noviembre de 2018

Cuestión 2: Futuros enfoques de gestión de riesgos en el ámbito de la seguridad de la aviación

VISIÓN SOBRE SEGURIDAD EN LA AVIACIÓN EN AEROPUERTOS

(Presentado por el Consejo Internacional de Aeropuertos
y la Asociación de Transporte Aéreo Internacional)

RESUMEN

Este documento anuncia los planes para desarrollar una visión a largo plazo de la seguridad aeroportuaria. Describe diversos aspectos identificados durante las consultas iniciales con una amplia gama de participantes y sus posibles consecuencias en el Anexo 17. Se alienta a los estados a participar en iniciativas similares para asegurar un marco de seguridad de la aviación sostenible, en línea con el Plan global para la seguridad de la aviación (Global Aviation Security Plan, GAsEP).

Las acciones de la Conferencia de alto nivel para la seguridad de la aviación están en el párrafo 4.

1. ANTECEDENTES

1.1 Los operadores aeroportuarios enfrentan desafíos relacionados con un tráfico y una congestión cada vez mayores, así como abordando las amenazas a la seguridad que están evolucionando. El mundo cambia rápidamente a través de innovaciones en tecnología de la información, los sistemas aéreos controlados en forma remota (remote piloted air systems, RPAS), la robótica y la inteligencia artificial. En este contexto, los aeropuertos deben ser flexibles e innovadores para sobrellevar este rápido cambio.

1.2 Como parte de esta nueva estrategia de seguridad, el Comité Permanente de Seguridad de ACI World ha solicitado que la ACI considere de qué manera dichas perturbaciones podrían impactar en la seguridad de la aviación en el futuro y que desarrolle una visión para la seguridad aeroportuaria.

1.3 En paralelo, la iniciativa Smart Security que promueve la Asociación de Transporte Aéreo (International Air Transport Association, IATA) en colaboración con el Consejo Internacional de Aeropuertos (Airports Council International, ACI) ha sido exitosa en la experimentación, supervisión y deducción a través de las distintas soluciones implementadas en los puntos de control de pasajeros. El objetivo

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por el ACI y la IATA.

del programa es reforzar la seguridad, brindar mayor eficiencia operativa y una mejor experiencia para el pasajero. Las soluciones en la primera fase van desde el diseño y la automatización del punto de control (estaciones paralelas para colocar los artículos personales en las bandejas, automatización de carriles, procesamiento de imágenes centralizado, sistemas de administración del punto de control) hasta la optimización del control de pasajeros (escáneres de seguridad) y el control del equipaje de cabina utilizando las tecnologías actuales. Smart Security actualmente está en su segunda ola y continúa elaborando pautas detalladas sobre tecnologías y procesos emergentes.

1.4 De cara al futuro, la ACI y la IATA han acordado sobre la necesidad de revisar la visión a largo plazo del control de pasajeros, con mayor énfasis en la diferenciación de pasajeros con base en el riesgo, además de la necesidad de implementación acelerada de tecnologías de detección avanzadas. Se están organizando varias sesiones de intercambio de ideas con los diversos participantes, incluidos organismos reguladores, autoridades de control, aeropuertos y líneas aéreas, a fin de obtener su visión preliminar.

1.5 A partir de las conversaciones que han tenido lugar hasta ahora, están surgiendo diversos temas que podrían ayudar a determinar cómo evolucionará la seguridad de la aviación a nivel global en los próximos años y los desafíos relacionados con esta evolución.

2. EL FUTURO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA: TEMAS EMERGENTES

2.1 Los temas identificados durante las recientes sesiones de intercambio de ideas son los siguientes:

- **Manejo de los pasajeros y del equipaje fuera del aeropuerto** para minimizar los procesos requeridos en los aeropuertos para la mayoría de los pasajeros. La mayor parte del equipaje sería recogido en un lugar conveniente (por ejemplo, en el hogar), examinado en el aeropuerto fuera del horario pico o en instalaciones remotas, transportado en forma segura al aeropuerto y entregado en el destino en un lugar conveniente;
- Necesidad de **enfocarse en lo pasajeros**: seguridad exhaustiva, ininterrumpida, remota, desde la entrada al aeropuerto hasta la puerta de embarque. Esto implicaría la evaluación de datos previa al vuelo, biometría, identidad digital y acceso por autoservicio a áreas restringidas. Para cumplir con las necesidades de las futuras generaciones y sus características demográficas será necesario crear una experiencia personalizada para los pasajeros en los aeropuertos. Los pasajeros estarán listos para aceptar procesos invisibles y decisiones que se tomen en segundo plano (por ejemplo, basados en sus datos personales), con algo o nada de impacto en su percepción de la seguridad;
- **Seguridad aeroportuaria global**, con el objetivo de asegurar la infraestructura aeroportuaria general contra diversas amenazas, incluidas amenazas a las aeronaves y a las áreas en tierra, al tiempo que se garantiza la protección de los sistemas críticos, respuesta eficiente y esfuerzos de recuperación;
- **Factores humanos**: La interacción con el personal de los aeropuertos disminuirá en cantidad, pero no en calidad, habrá funcionarios posicionados para realizar tareas útiles y amigables para el cliente (asistencia a pasajeros, análisis de comportamientos), mientras que las máquinas toman la mayoría de las decisiones de control de pasajeros (inteligencia artificial);

- Aplicación de una **evaluación de riesgos a los pasajeros** y a sus elementos personales, adaptando la inspección de riesgo y estableciendo seguridad sobre la marcha en toda la infraestructura aeroportuaria;
- Desarrollo e implementación acelerados de **tecnologías de inspección avanzadas** que permitan la detección eficaz y eficiente de un mayor rango de amenazas, en un entorno de amenazas en constante cambio (explosivos, defensa nuclear, radiológica, biológica y química [NRBQ], etc.);
- **Inspección adaptativa**: múltiples modos de operación, reducción de alarmas, arquitectura de sistemas más abierta y uso compartido de imágenes de equipaje entre las diferentes entidades; y
- **Reconocimiento mutuo** entre los marcos regulatorios de los Estados.

2.2 Generalmente, estos temas están en línea con los temas identificados por la IATA y la ACI como parte de su iniciativa conjunta Nueva experiencia en viajes y tecnologías (New Experience Travel Technologies, NEXTT). NEXTT examina algunos de los elementos que tienen mayor probabilidad de transformar la totalidad de los viajes a lo largo de los próximos 20 años. Algunas aerolíneas, aeropuertos, proveedores de servicios y empresas de manipulación de cargas ya están probando estos nuevos conceptos, algunos de los cuales estarán plenamente operativos a principios de 2020 y pasarán de ser simples ideas a soluciones completamente desarrolladas.

2.3 NEXTT ha identificado los siguientes conceptos emergentes, que son aplicables al futuro de la seguridad aeroportuaria:

- **Actividades fuera del aeropuerto**: flexibilidad en lo que puede suceder antes y después de pasar por el aeropuerto;
- **Procesamiento avanzado**: uso cada vez mayor de gestión de la identidad digital, automatización y robótica; y
- **Toma de decisiones interactiva**: todo se conecta con datos confiables y en tiempo real, a lo largo del viaje.

3. DESAFÍOS E IMPLICANCIAS PARA LA OACI Y LOS ORGANISMOS REGULADORES

3.1 De acuerdo con el Anexo 17, la inspección se define como *“la aplicación de técnicas y otros medios destinados a identificar o detectar armas, explosivos y otros dispositivos peligrosos, artículos o sustancias que pueden usarse para cometer un acto de interferencia ilícita”*. En el futuro, podríamos esperar que los datos, la información de riesgos y las conductas tengan un rol más fuerte en la seguridad de la aviación de lo que es en la actualidad. Esto puede requerir enmiendas al Anexo 17, incluida la posible redefinición del término inspección. La lista de artículos prohibidos podría acortarse considerablemente, para alinearse con las amenazas clave y con el riesgo global.

3.2 En el contexto actual, la inspección a menudo se centraliza en los puntos de control físicos separando las áreas en tierra y las áreas restringidas de seguridad. En el futuro, las inspecciones podrían implicar numerosos procesos y medidas que se lleven a cabo en distintas partes del aeropuerto, o incluso fuera del aeropuerto. El equipaje de bodega que ha sido entregado o inspeccionado en una ubicación remota deberá estar protegido contra interferencias no autorizadas.

3.3 Se espera que los datos conformen una parte importante de las decisiones de inspección en el futuro, al asociar a los pasajeros con su riesgo evaluado y reevaluarlos durante todo el viaje. Los estados ya deben comenzar a recopilar Información Anticipada sobre Pasajeros (Advance Passenger Information, API), de conformidad con la Norma 9.5 del Anexo 9 – *Facilitación*.

3.4 Las reglamentaciones continúan enfocándose de manera excesiva en evitar repetir incidentes del pasado y en escenarios de amenazas desactualizados. A largo plazo, puede resultar apropiado reexaminar las medidas actuales y determinar dónde deben enfocarse los esfuerzos.

3.5 Como con cualquier concepto progresista, el desafío estará en asegurar que ningún país quede atrás y que puedan coexistir diferentes enfoques, desde los más simples hasta los más sofisticados. Para esto, será necesario pasar de una interpretación normativa del Anexo 17 a una basada en resultados, permitiendo que los diferentes estados adopten diferentes técnicas para garantizar la seguridad en la aviación. Deben identificarse las normas básicas que cumplan con los requisitos esenciales del Anexo 17, que todos los estados deben tener implementadas.

4. ACCIONES POR PARTE DE LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL

4.1 Se invita a la Conferencia de alto nivel para la seguridad de la aviación a emprender las siguientes acciones:

- a) reconocer la importancia de los esfuerzos de la industria para identificar temas, innovaciones y desarrollos que tendrán impacto en la seguridad de la aviación a largo plazo;
- b) alentar a los estados a participar en estos esfuerzos y a involucrarse en debates similares a nivel nacional; y
- c) identificar opciones para modernizar los marcos regulatorios, incluido el Anexo 17 de la OACI, a fin de respaldar la futura visión de la seguridad en la aviación.