



**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

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

(Presentada por Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, España, Estados Unidos, Etiopía, Federación de Rusia, Francia, Italia, Japón, Jordania, Nueva Zelandia, Nigeria, Portugal, Qatar, Reino Unido, Senegal, Singapur, Sudáfrica, Suiza, el Consejo Internacional de Aeropuertos y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional)

RESUMEN

En esta nota de estudio se analiza la necesidad y la importancia de promover la concientización en seguridad de la aviación a otros organismos y organizaciones, en especial los que tienen una función y/u operaciones en el ecosistema de la aviación civil.

Las medidas propuestas a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación figuran en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La seguridad de la aviación (AVSEC) se ha vuelto más compleja y desafiante en los últimos dos decenios. 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 claros ejemplos de ello. Para hacer frente a estos ataques, y considerando las medidas adoptadas para prevenir o evitar que vuelvan a ocurrir ataques así, 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 sobre seguridad de la aviación; uso de la tecnología, y nuevas medidas de seguridad de la aviación, incluso las puestas en práctica en muchos aeropuertos internacionales. El nuevo Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) de la OACI también tiene

dos resultados prioritarios relacionados con la promoción de la concientización en materia de seguridad de la aviación, lo cual resalta aun más su importancia¹.

2. COORDINACIÓN CON ORGANISMOS NO DIRECTAMENTE RESPONSABLES DE AVSEC

2.1 Para elaborar políticas AVSEC sólidas y prácticas y garantizar la implementación efectiva 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 la seguridad de la aviación, 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, es decir, los “organismos que no son directamente responsables de AVSEC”. Esto incluiría al personal tanto de otras autoridades de reglamentación como de partes interesadas de la industria que operen en instalaciones de aviación civil dentro del Estado. Entre los ejemplos se incluye al personal que:

2.1.1 Trabaja con los 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;

2.1.2 Trabaja con los proveedores de servicios de navegación aérea en la seguridad de las instalaciones de control de tránsito aéreo;

2.1.3 Trabaja con las autoridades aduaneras en la seguridad de los envíos de carga aérea;

2.1.4 Trabaja con las 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;

2.1.5 Trabaja con los servicios de extinción de incendios de los Estados y aeropuertos en la gestión de los incidentes de seguridad y emergencia en los aeropuertos internacionales;

2.1.6 Trabaja con las líneas aéreas, los agentes de servicios de escala, las empresas de aprovisionamiento, empresas de limpieza del interior de las aeronaves, de abastecimiento de combustible, las empresas de locales minoristas de los aeropuertos, 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

2.1.7 Trabaja con todas las organizaciones para reaccionar con rapidez y mitigar, minimizar las víctimas, evacuar a los pasajeros, la tripulación de vuelo, los trabajadores de los aeropuertos y el público en caso de un incidente de seguridad en el aeropuerto.

¹Los dos resultados prioritarios del GAsEP de la OACI son a) Aumentar la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos y b) Desarrollar una cultura de la seguridad y la capacidad humana. El GAsEP también tiene una serie de acciones prioritarias en respaldo de estas sugerencias, como PA 2.1 2.B – Elaborar programas de concienciación que promuevan efectivamente una cultura positiva de la seguridad; PA 2.1 2.C – Promover de manera continua campañas de concienciación en materia de seguridad de la aviación y PA 2.1 2.H – Intercambiar las mejores prácticas.

2.2 El Capítulo 3 del Anexo 17 – Seguridad tiene los siguientes SARPS que acentúan la necesidad de coordinación entre las diversas agencias 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.

3.1.11 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 Se pueden encontrar otros SARPS relativos a la necesidad de coordinación entre las diversas agencias y organizaciones para la implementación efectiva de las políticas y medidas AVSEC en el Anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Los SARPS demuestran la importancia de la coordinación entre partes interesadas que incluiría el intercambio de la información pertinente.

3. PROMOCIÓN DE LA CONCIENTIZACIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN ENTRE ORGANISMOS NO DIRECTAMENTE RESPONSABLES DE AVSEC

3.1 En vista de la creciente complejidad de los desafíos en materia de AVSEC que enfrentan todos los Estados y partes interesadas, es fundamental 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 las implicancias 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 deberá asistir a las autoridades pertinentes para reaccionar ante el incidente y mitigarlo. El personal de los organismos que no son directamente responsables de AVSEC también puede desempeñar un papel fundamental haciendo aportaciones normativas para las acciones 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. Como las amenazas y desafíos en materia de AVSEC siguen evolucionando, las sesiones de repaso, actualizaciones e instrucción de concientización periódicas resultarían útiles y necesarias para todo el personal AVSEC y no directamente responsable de AVSEC en cuestión, incluso para mejorar la concientización sobre la notificación de incidentes de seguridad de la aviación y para ayudar a promover una cultura de seguridad positiva.

3.2 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. Los responsables de contribuir a las políticas AVSEC podrán comprender los desafíos y complejidades de las operaciones de aviación civil, y con instrucción periódica de concientización en AVSEC, podrían hacer aportaciones prácticas y objetivas a las políticas AVSEC a nivel nacional, local y de los aeropuertos. Asimismo, es necesario que el personal que tiene acceso sin escolta a la parte aeronáutica reciba instrucción periódica de concientización en AVSEC. La mayoría de ese personal provendría de organismos que no son directamente responsables de AVSEC. Sin embargo, con instrucción periódica de concientización en AVSEC, puede ayudar a las autoridades AVSEC a elevar el nivel de vigilancia de la seguridad, mitigación y respuesta en el aeropuerto o la instalación de aviación. 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.

3.3 Por lo tanto, se recomienda que los Estados y la industria consideren la utilidad de elaborar más programas actualizados de instrucción de concientización en seguridad de la aviación. Esos programas se pueden hacer a medida para el personal de los organismos que no son directamente responsables de AVSEC que participen o tengan responsabilidad en la implementación de diversos aspectos del NCASP y el ASP, y cuyo personal esté autorizado a tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica. Se deben alentar las campañas de publicidad que usen materiales visibles destinados a todo el personal del aeropuerto, independientemente del organismo para el que trabajen. Estas iniciativas también pueden incluirse en los programas nacionales de instrucción en seguridad de la aviación de los Estados de conformidad con la norma 3.1.6 del Anexo 17.

3.4 También se alienta a los Estados y organizaciones de la industria a intercambiar mejores prácticas y experiencias útiles en la elaboración y el desarrollo de esa instrucción de concientización en seguridad de la aviación para todas las entidades que forman parte de su ecosistema de aviación civil. Esos programas e iniciativas de instrucción de concientización en seguridad de la aviación sin duda ayudarán a los encargados de la reglamentación y las partes interesadas del ecosistema de aviación civil a alcanzar resultados más sólidos y eficaces en materia de seguridad de la aviación, en especial dadas las dificultades que plantean amenazas tales como las amenazas internas.

3.5 La promoción de la concientización en seguridad de la aviación también es uno de los componentes clave del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) de la OACI, aprobado por el Consejo de la OACI en 2017. Así, todos los Estados y partes interesadas deberían prestar especial atención a su utilidad e importancia para fortalecer la seguridad de la aviación mundial.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL**

4.1 Se invita a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación a:

- a) Considerar la importancia de promover la concientización sobre seguridad de la aviación para los organismos, incluso desde los niveles más altos de la dirección y entre organismos, cuya principal responsabilidad no es AVSEC pero que participan en la implementación de diversos aspectos del NCASP y el ASP, y cuyo personal está autorizado a tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica; y
- b) Alentar a los Estados y organizaciones de la industria a intercambiar mejores prácticas y experiencias útiles en la elaboración y el desarrollo de esa instrucción de concientización en seguridad de la aviación para todas las entidades que forman parte de su ecosistema de aviación civil.

APPENDIX

STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICES UNDER ANNEX 17 TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION WITH EMPHASIS ON COORDINATION AMONGST AGENCIES AND ORGANISATIONS ON IMPLEMENTING AVIATION SECURITY SARPS

Chapter 3 - ORGANIZATION

3.1.45 Each Contracting State shall require the appropriate authority to define and allocate tasks and coordinate activities between the departments, agencies and other organizations of the State, airport and aircraft operators, air traffic service providers and other entities concerned with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme.

3.1.6 Each Contracting State shall establish a national aviation security committee or similar arrangements for the purpose of coordinating security activities between the departments, agencies and other organizations of the State, airport and aircraft operators, air traffic service providers and other entities concerned with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme.

3.1.11 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that personnel of all entities involved with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme and those authorized to have unescorted access to airside areas receive periodic security awareness training.*

Chapter 4 – PREVENTIVE SECURITY MEASURES

4.2.2 Each Contracting State shall ensure that security restricted areas are established at each airport serving civil aviation designated by the State based upon a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.

4.3.6 Each Contracting State, in accordance with the risk assessment carried out by its relevant national or local authorities, shall ensure that appropriate measures on the ground or operational procedures are established to mitigate possible attacks against aircraft using Man-Portable Air Defence Systems (MANPADS) and other weapons representing a similar threat to aircraft at or near an airport.

4.7.4 Each Contracting State shall ensure that the carriage of weapons on board aircraft, by law enforcement officers and other authorized persons, acting in the performance of their duties, requires special authorization in accordance with the laws of the States involved.

4.8.2 Each Contracting State shall ensure that security measures are established for landside areas to mitigate the risk of and to prevent possible acts of unlawful interference in accordance with risk assessments carried out by the relevant authorities or entities.

4.8.3 Each Contracting State shall ensure coordination of landside security measures in accordance with Standards 3.1.6, 3.2.2 and 3.2.3 between relevant departments, agencies, other organizations of the State, and other entities, and identify appropriate responsibilities for landside security in its national civil aviation security programme.

4.9.1 Each Contracting State shall ensure that operators or entities as defined in the national civil aviation security programme or other relevant national documentation identify their critical information and communications technology systems and data used for civil aviation purposes and, in accordance with a risk assessment, develop and implement, as appropriate, measures to protect them from unlawful interference.

4.9.2 **Recommendation.**—*Each Contracting State should ensure that the measures implemented protect, as appropriate, the confidentiality, integrity and availability of the identified critical systems and/or data. The measures should include, inter alia, security by design, supply chain security, network separation, and the protection and/or limitation of any remote access capabilities, as appropriate and in accordance with the risk assessment carried out by its relevant national authorities.*

Examples of guidance material in ICAO Document 8973 – Aviation Security Manual which mentions the need for intra-government coordination

Chapter 2 – General Principles

2.1.4 To achieve a standardized level of aviation security, the security policy should be based on appropriate legal provisions implemented by the many entities involved in an aviation security structure, which normally includes:

- a) aircraft operators;
- b) airport operators;
- c) providers of air navigation services;
- d) police authority and other law enforcement authorities;
- e) providers of security services; and
- f) intelligence organizations.

Chapter 5 – Organization and Oversight

5.2.4.1 One of the key responsibilities of the appropriate authority is to define and allocate tasks and coordinate activities between the various departments, agencies and other entities concerned with implementing various aspects of the NCASP. Functions that should be addressed by other departments and agencies in support of the appropriate authority and the NCASP include legal affairs, through the justice department, foreign or external affairs, law enforcement, postal services, border control, customs and immigration, national armed forces and intelligence activity.

5.3.1.3 The following recommendations concern the composition of an NCASC:

- a) ministries or agencies represented on the committee should include, but are not necessarily limited to, the appropriate authority, security forces and services, the authority responsible for police functions, immigration, customs and other border control, air traffic service providers, postal services and external relations. On those occasions when an NCASC discusses matters related to preventive measures and procedures and other associated actions, the chairperson should be a senior official of the State's department or agency responsible for aviation, while a senior official of the State's department or agency responsible for planning and actions should act as chairperson during discussions of contingency plans and associated actions in response to an occurrence;

Chapter 6 – National Civil Aviation Security Programme

6.1.1.7 National regulations should clearly identify those organizations or entities responsible for the various prescribed security functions. Because of the inevitable division of responsibility for aviation security, an effective security programme reflects the clearly defined, unambiguous responsibilities assigned to each organization or entity. Among such organizations are the appropriate authority, airport authorities and tenants, aircraft operators, law enforcement authorities, national armed forces, border control authorities, and air traffic service providers. Specific responsibilities should cover, for example, the obligation of aircraft and airport operators to develop and obtain approval for security programmes and security training programmes

6.1.3.1 Measures to respond to acts of unlawful interference should also be defined in an NCASP. Specific responsibilities and/or duties should be allocated to government departments, law enforcement agencies, national armed forces, air traffic service providers, aircraft operators, airport management and tenants, and should include

preparing contingency plans, issuing staff instructions, installing communications systems, and undertaking training in how to respond to an act of unlawful interference.

Chapter 10 – Airport organization and programmes

10.4.1.1 Various law enforcement authorities, including immigration officers and national, local and airport police, should have responsibilities with respect to:

- a) prevention and detection of crimes at civil aviation facilities;
- b) surveillance and patrol of all or some airport terminal areas and perimeters;
- c) surveillance and screening of arriving and departing passengers, and their baggage, who may pose a threat to civil aviation;
- d) emergency and contingency planning with the appropriate aviation and airport security authorities;
- e) command and control of the response to a major security incident or emergency at an airport such as hostage negotiation and rapid armed intervention;
- f) disposal of an explosive device;
- g) reporting on incidents of criminal conduct, confiscation of restricted articles, threats such as attempted unauthorized access to security restricted areas, etc.; and
- h) initial and recurrent training of appropriate police personnel in pertinent aviation security practices and procedures.

10.4.1.2 Law enforcement personnel assigned to aviation duties should be prepared to work closely with the appropriate authority and airport management, in accordance with the applicable regulations, the NCASP and ASP.

10.4.2.1 In accordance with the NCASP, national armed forces should be responsible for the following security related tasks:

- a) bomb detection and disposal services, armed intervention, patrol and other police functions at a civil airport facility, and the training of specialists;
- b) access control and other related functions at a civil airport facility if the armed forces are a joint tenant of the facility or if there is an adjacent military area;
- c) aviation security threat assessment and the dissemination of threat information; and
- d) contingency planning, in collaboration with the appropriate authority and airport management, in order to be prepared to assume command and control in a major security incident or emergency.

10.4.3.2 Border control duties with regard to aviation security issues should be clearly established in the NCASP, and ASPs, and the pertinent portions of these programmes should be provided to border control officials to ensure the effective implementation of the security measures described therein.

10.4.3.3 Border control officials assigned to airport duties should receive appropriate security awareness training as outlined in the NCASP, and should also be aware of the significance of certain types of information which may come to their notice during the execution of their duties.

10.4.3.4 Such officials are also expected to exchange security-related information with the appropriate authority, airport security officer and chief security officer.

Chapter 17 – Crisis Management and response to acts of unlawful interference

17.1.8 A single entity, designated by the State, should be assigned primary responsibility and authority to determine

the course of action to be taken when an aircraft subjected to unlawful interference is in flight or on the ground. This entity should coordinate all actions with the appropriate authority, the airport authority, the affected aircraft operator, the State of the Operator and the State of Registry of the affected aircraft, and any other entities, on or off the airport property, as may be deemed appropriate.

17.1.9 If different government entities are assigned responsibility for managing acts of unlawful interference taking place in flight or on the ground, clear and precise procedures should be established prior to an occurrence, to avoid confusion as to when responsibility passes from one entity to another during an act of unlawful interference.

— FIN —