

PLAN DE GESTIÓN DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA BAJO RESPONSABILIDAD DE LA POLICÍA AERONÁUTICA: EL MODELO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “SILVIO PETTIROSSI”

My Avi Edgar Dejesús Portillo Guillen¹

My Avi Victor Edilberto Romero Presentado²

Tutores: My DCEM Juan Fernando Bachen Coronel³

Prof. Ms María Soledad Ayala R⁴

Octubre 2020

Resumen

Con el objetivo de evaluar las condiciones actuales de gestión de seguridad aeroportuaria con respecto a la vigilancia, el control de accesos, los medios necesarios para las patrullas constantes y la formación permanente del personal de la Policía Aeronáutica encargada de la seguridad perimetral del Aeropuerto, y posteriormente proponer un plan de gestión de seguridad aeroportuaria bajo responsabilidad de la Policía Aeronáutica, se realizó esta investigación aplicada basada en fuentes mixtas. El mismo fue realizado en el Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi, ubicado en la ciudad de Luque; durante los meses de junio a setiembre de 2020. El estudio reveló que, a pesar de mantener la presencia de la Policía Aeronáutica en dicho lugar, sus intervenciones se ven limitadas en algunos casos por la vulnerabilidad de sus límites perimetrales con respecto a métodos modernos de protección perimetral de infraestructuras aeroportuarias establecidas en las normas internacionales y la poca preparación del personal. Se concluye que la adopción de una correcta gestión de recursos de protección y vigilancia en el lugar facilita la mitigación de las amenazas, riesgos o vulnerabilidades que pudieran causar cualquier acto de interferencia ilícita. Se recomienda la implementación de las acciones de esta propuesta con la adopción de medidas que permitan una adecuada gestión de la seguridad aeroportuaria bajo la responsabilidad de la Policía Aeronáutica perteneciente a la Prefectura General Aeronáutica.

Palabras clave: Fuerza Aérea Paraguaya - Gestión de Seguridad Aeroportuaria, Policía de Seguridad Aeroportuaria, Policía Aeronáutica.

1. Introducción

El presente trabajo de investigación referente a la implementación de un Plan de Gestión de Seguridad Aeroportuaria bajo la responsabilidad de la Policía Aeronáutica dentro del Aeropuerto Internacional “Silvio Pettirossi”, se concibe con el objeto de estudiar y proponer a mediano plazo, diversas alternativas para identificar, evaluar y controlar

los riesgos en la seguridad perimetral del aeropuerto.

Por ello, en este trabajo se analizan y se plantean las diferentes acciones viables para su implementación en el mencionado aeropuerto con el fin de mejorar y aumentar la seguridad perimetral, y en consecuencia la seguridad de las personas y los bienes del Estado.

¹ Jefe de la Policía Aeronáutica, Lic en Ciencias Militares Mg en Ciencia Aeronáutica.

² Comdte. de la Escuela de Perfeccionamiento de Oficiales de la FAP (EPOFAER), Lic en Ciencia Militares, Ms en Ciencia Aeronáutica.

³ Director del Centro de Investigación y Prevención de Accidentes Aeronáuticos de la FAP (CIPAF), Lic. en Ciencias Militares, Mg en Ciencia Aeronáutica, Lic. en Criminalística.

⁴ Profesora y Docente Técnica FP, FCV, UNA. Docente, Investigadora y Asesora Académica del CIAERE, FAP. Mg. Dirección y Administración Pública. Mg. Planificación y Conducción Estratégica Nacional.

2. Revisión Bibliográfica

Conceptos de defensa y seguridad han sido largamente abordados por las ciencias sociales, el mundo académico y las organizaciones políticas y sociales. La noción de seguridad es la que ha tenido una mayor diversificación conceptual y ha generado más debate, debido en parte a que es posible aplicarla a todo proceso social, político y económico, para referenciar un estado de situación.

La Seguridad Aeroportuaria en otros países

Brasil

En el Aeropuerto de Sao Paulo, “Ocho hombres fuertemente armados y disfrazados de policías han protagonizado un robo de película. El oro estaba almacenado en un furgón blindado de una terminal de carga del. Los atracadores llegaron en dos vehículos y una vez dentro dijeron que era un atraco, se hicieron con el oro y tomaron dos rehenes.

México

La seguridad aeroportuaria en México implica grandes controles de vigilancia integrales para brindar a pasajeros, usuarios y empleados, la mayor seguridad posible. En lo general, la seguridad aeroportuaria en México requiere de la constante aplicación de controles de seguridad en puestos de vigilancia, supervisión del edificio, control de accesos, patrullaje al perímetro, patrullaje a las plataformas.

El Paraguay es un Estado miembro de la OACI, desde el año 1944 y como tal es fiel cumplidor de todas las obligaciones y responsabilidades que implica esta situación. Así mismo es signatario y su responsabilidad conforme a lo establecido en los siguientes documentos:

- Convenio de Chicago, 1944 y todos sus Anexos
- Anexo 17 “Seguridad”, al Convenio de Chicago, 1974
- Convenio de Tokio, septiembre 1963
- Convenio de la Haya, diciembre 1970
- Convenio de Montreal, septiembre 1971
- Protocolo para la represión de actos ilícitos, febrero 1988; complementario al Convenio de Montreal
- Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos, marzo 1991.

Por su parte el Manual de la Organización de Aviación Civil Internacional 8973, establece en su Anexo – 17 (AVSEC, Aviation Security), las normas y recomendaciones en materia de seguridad que deben aplicarse en la aviación para garantizar que sea un medio de transporte con garantías y presente la confianza necesaria para los pasajeros incluye la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Organización de Aviación Civil Internacional, 2017).

En su Anexo – 19 (Gestión de la Seguridad Operacional de la OACI), incluye el programa estatal de seguridad operacional (SSP), la finalidad de las normas y métodos recomendados (SARPS) (Organización de Aviación Civil Internacional, 2013).

3. Metodología

Este trabajo fue desarrollado en el Departamento de Central, específicamente en la ciudad de Luque, en donde está ubicada el Aeropuerto Internacional Silvio Pettitrossi.

En atención a la clasificación tipológica enunciadas en el manual para la elaboración de tesis de la Maestría en Ciencias Aeronáuticas, y los objetivos de la investigación, este se constituye en cuanto a su finalidad, en una investigación aplicada, no

experimental, con un enfoque mixto por realizar inferencias producto de toda la información recabada y lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo su estudio.

Por otro lado, también se evaluó el nivel de competencias del personal que actúa en el cumplimiento del Servicio de Seguridad Aeroportuaria AVSEC- FAP (Policía Aeronáutica) en el Aeropuerto Internacional “Silvio Pettirossi”.

Finalmente, se exponen los fundamentos y acciones necesarias para el desarrollo de un Plan de Gestión de Seguridad Aeroportuaria

4. Resultados y Discusión

4.1 Nivel de formación del personal de la Policía Aeronáutica.

Según la figura 1, acerca de la formación y capacitación del personal de la Policía Aeronáutica, se observa que solo el 10% realizó el curso con certificación como establece la OACI, el 40% posee una capacitación breve en seguridad aeroportuaria, el 40% tiene un entrenamiento en seguridad, el 20% del personal cuenta con talleres de Gestión de Riesgo, el 10% ha realizado Simulacros sobre seguridad, solamente el 10% participaron en Seminarios y Congresos sobre seguridad aeroportuaria, el 60% del personal de la Policía Aeronáutica son Autodidacta, es decir adquirieron el conocimiento por sí mismo, el 40% obtuvo experiencia durante los años de servicios en seguridad aeroportuaria, y el 50% no posee formación ni experiencia en el área de seguridad.

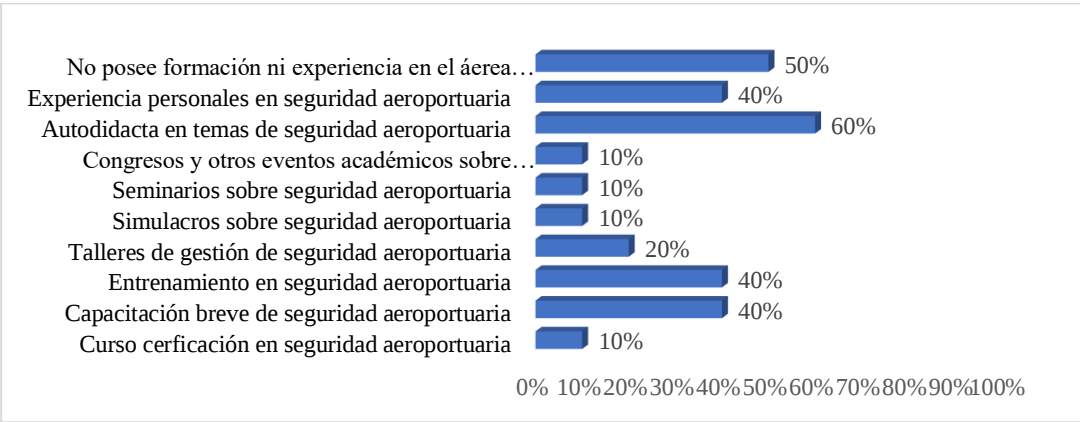


Figura 1 Modalidades de formación sobre Seguridad Aeroportuaria en la Policía Aeronáutica.

4.2 Nivel Actual de la Seguridad Perimetral del Aeropuerto Internacional “Silvio Pettirossi”.

En la Figura 2, se verifica que entre los indicadores valorados en un nivel bajo de seguridad se encuentran: los medios de

transporte terrestre para patrulla, los instrumentos tecnológicos la protección perimetral y accesos entre otros (70% y 80%). Entre las valoraciones sobre el nivel medio, sobresalen el Plan de Emergencia, la Gestión de Riesgos, Normas Nacionales Resoluciones de la DINAC entre otros (entre 80 y 50%).

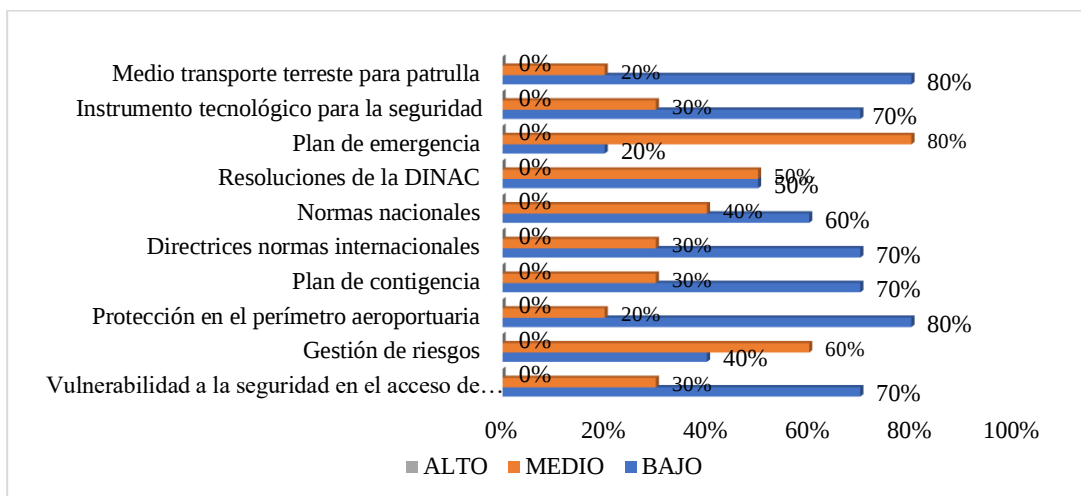


Figura 2 Nivel Actual de la Seguridad

5. Plan de Gestión de Seguridad Aeroportuaria para el Aeropuerto Internacional “Silvio Pettirossi” bajo responsabilidad de la policía aeronáutica

5.1 Antecedentes y fundamentos

La presencia de la Fuerza Aérea en el Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi data de la inauguración misma de la Principal Terminal Aérea del Paraguay en el año 1980, estableciéndose desde entonces, vínculos de cooperación entre ambas instituciones. En 1994, se integra la Comisión Interinstitucional entre el Comando de la FAP y la DINAC, para articular acciones tendientes al cumplimiento de las funciones de ambas instituciones.

Una de las principales debilidades emergentes del estudio de campo, revela la necesidad de fortalecer las capacidades de dichas instituciones partiendo del aseguramiento perimetral, transporte y formación continua del personal apoyado con un sistema integrado de vigilancia adecuado a las necesidades reales de las amenazas, riesgos y vulnerabilidades presentes.

5.1 Posibilidades del plan

El Plan es viable desde la percepción de los participantes ya que, el Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi cuenta con una unidad responsable de la seguridad, así como

de la infraestructura correspondiente; razón por la cual la adecuación de esta es factible.



Foto 1 Personal de Seguridad PA-PGA-FAP

Teniendo en cuenta estos hechos y conscientes de la amplitud y complejidad de la materia, no se pretende que este trabajo constituya una solución total al problema, ya que existen riesgos y amenazas emergentes inevitables y otros factores que no están al alcance del hombre. Pero sí tiene el propósito de mejorar la seguridad a fin de optimizar los recursos tanto humanos como materiales.

5.2 Capacitación del Personal

El objetivo de este componente es la de formar al personal de Seguridad Aeroportuaria para desempeñarse en forma eficaz y eficiente como el órgano de seguridad, y de esa manera tener la competencia de intervenir en forma correcta para la solución de dichos casos.

Para llegar a esto, se aborda la necesidad de la creación del curso de SEGURIDAD AEROPORTUARIA para el personal de la Policía Aeronáutica, de acuerdo a los tiempos modernos y a las necesidades actuales de la Fuerza Aérea; sobre todo considerando que esta Sub Unidad fue recientemente incorporada a la Prefectura General Aeronáutica, por la indiscutible necesidad de contar con Oficiales y Sub Oficiales expertos en este campo de la actividad aeroportuaria y que es una exigencia de la OACI, y la DINAC, así poder mejorar el grado de competitividad necesario en una Fuerza Aérea vanguardista y de excelencia.

5.2.3 Contenido básico del programa de formación

Las materias a ser desarrolladas en el Curso de Seguridad Aeroportuaria tiene el fin de suministrar y regular el desarrollo de la Instrucción Específica Especializada en el ámbito de la Seguridad Aeroportuaria, de conformidad a la Directiva General de Instrucción, y en coordinación con el Centro de Especialización de Defensa Aérea (CEDA) de la Prefectura General Aeronáutica (PGA) y en convenios específicos con el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) de la DINAC, con el objetivo de capacitar, instruir y entrenar al personal.

5.3 Otras acciones complementarias

- Diseño y actualización de la Base de datos del personal del Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi.
- Talleres de formación para nuevos instructores sobre procedimientos de vigilancia y control de accesos.
- Informes de situación de los mecanismos de vigilancia y control de accesos.

- Análisis de la viabilidad y sostenibilidad de cada uno de los proyectos

6. Conclusiones

De acuerdo con los objetivos planteados en esta investigación, se concluye que:

Un grupo importante del personal de Seguridad de la Policía Aeronáutica no poseen formación acabada ni experiencia en Seguridad Aeroportuaria. En ese contexto, se pudo evidenciar que el total de la población encuestada no llevó a cabo ningún tipo de formación en el exterior.

La deficiencia en la capacitación del personal de la Policía Aeronáutica y la Policía Nacional que prestan servicio de seguridad en el AISP, se debe principalmente a la ausencia de cursos para tal fin. La DINAC cuenta con una Institución que desarrolla los cursos relacionados a la Seguridad Aeroportuaria, enfocados a la Seguridad Interna de los servicios propios del funcionamiento del Aeropuerto; sin embargo, la realidad (en atención a las funciones) del personal de la PA, precisa de un programa de formación más especializada que garantice el buen desempeño de estos.

Un buen Plan de Gestión de la Seguridad Aeroportuaria, implica disponer de la adecuada previsión y correcta especificación técnica de la tecnología y otros medios para la vigilancia y control efectivo de los accesos y la optimización de la seguridad perimetral; y en segundo lugar, la articulación permanente de las partes para el intercambio de información que facilite acciones de prevención, y si fuera el caso, intervenciones oportunas ante cualquier Acto de Interferencia Ilícita.

Por ello, el Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi, debería:

- Disponer de manera accesible los planos del Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi en soporte físico y remoto (cartografía electrónica); y, basándose en ellos, se debe elaborar un mapa físico (o diagrama) de la vulnerabilidad, así como la ubicación de la seguridad perimétrica, la ubicación de las diferentes entradas tanto principal como alterna, sistemas de seguridad que serán más propicios para la instalación y optimización de la valla perimetral.

- Incorporar paulatinamente en el presupuesto de la DINAC recursos para la incorporación de los sistemas y mecanismos adecuados tanto a la normativa, como a la funcionalidad que tenga el Aeropuerto, cuyos beneficios son difícilmente visibles a menos que ocurra un Acto de Interferencia Ilícita que pueda llamar la atención, y poner en riesgo la actividad aeroportuaria.

Los costos de seguridad pueden ser tan altos como el nivel de protección que se desea, de allí que entonces se debe dejar en claro la importancia de implementar medidas y estrategias de seguridad de bajo costo que protejan al Aeropuerto ante amenazas sin exceder los límites de presupuesto.

7. Bibliografía

1. OACI. Organización de Aviación Civil Internacional. 2012. Subcomité especial del comité jurídico para la modernización del convenio de Tokio incluyendo el problema de los pasajeros insubordinados [en línea]. Informe. Consultado 18 abr. 2020. Disponible en: <https://www.icao.int/Meetings/LC-SC-MOT/Report/LC-SC-MOT-REPORT.Sp.pdf>
2. ALAMY. 2020. Área Restringida señalizado en una valla de seguridad en el aeropuerto internacional de Vancouver - ID de la imagen: CNMYDK [en línea]. Consultado 1 mayo. 2020. Disponible en: <https://www.almy.es/foto-area-restringida-senalizado-en-una-valla-de-seguridad-en-el-aeropuerto-internacional-de-vancouver-47789103.html>.
3. DOCPLAYER. 2016. Propuesta de solución al control de acceso mediante RFID [en línea]. Consultado

18 mayo 2020. Disponible en: <https://docplayer.es/74426967-Propuesta-de-solucion-al-control-de-acceso-mediante-rfid.html> BERNI H; TOMASSONE R. 2006. Eficiencia energética en el uso de la energía eléctrica.

4. OACI. Organización de Aviación Civil Internacional. 2016. Seguridad Operacional [en línea]. Informe suplementario sobre las actividades de la organización durante el primer semestre de 2016 y reseña de las medidas tomadas en cumplimiento de las resoluciones del 38º período de sesiones de la asamblea. Consultado 18 abr. 2020. Disponible en: https://www.icao.int/annual-report-2015/Documents/Appendix_3_es.pdf.