



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Política de seguridad de la aviación

ACUERDOS O MEMORANDOS DE ACUERDO PARA LOS ESTADOS MIEMBROS SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN

(Nota presentada por Colombia)

RESUMEN

El objeto de la presente nota de estudio es mostrar la importancia que ha venido tomando en la región el desarrollo de aeropuertos focales (*hubs*) como Maiquetía, Bogotá, Panamá, Lima, São Paulo, San José de Costa Rica, San Salvador y otros, como aporte a la facilitación, eficiencia y economía del transporte aéreo.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a tomar nota de la importancia de evaluar el estado de desarrollo e implementación de los comités de facilitación y de seguridad de la aviación nacionales, y analizar cómo se puede lograr una coordinación regional para mejorar la eficiencia del sistema con la aplicación de procedimientos homogéneos regidos por acuerdos de cooperación entre Estados.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B — Seguridad de la aviación – <i>Mejorar la protección de la aviación civil mundial</i> y el Objetivo estratégico D — Eficiencia y desarrollo – <i>Mejorar la eficiencia y desarrollo de las operaciones de la aviación civil</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	Anexo 17 — <i>Seguridad</i> , Norma 4.4.2 <i>Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita</i> (Doc 8973), Volumen IV – Medidas preventivas de seguridad de la aviación <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 28 de septiembre de 2007)</i> (Doc 9902) Séptima reunión de GESPAA, del 3 al 5 de diciembre de 2007 en la Ciudad de Panamá, Panamá (Iniciativa de facilitación y seguridad de la aviación, programa “Luz Verde”).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El sector de transporte aéreo ha sufrido grandes e importantes transformaciones tales como la globalización del mercado, competencia con otros medios de transporte, liberalización del transporte aéreo, y competencia en cuanto a costos por parte de las aerolíneas.

1.2 Estos cambios consecuentemente obligan al sector de la aviación civil a desarrollar nuevas habilidades y competencias entre los actores involucrados en el sistema. Es claro entonces, que los Estados deben procurar que sus aeropuertos se adapten a las nuevas situaciones y se implanten modelos de gestión para nuevas demandas, dado el alto crecimiento de pasajeros que se está observando en la región.

1.3 El dilema entre la seguridad de la aviación y la facilitación requiere de un tratamiento con creatividad e innovación que permita cumplir las normas disminuyendo los costos y ganando en eficiencia. Si vemos la realidad de nuestro Hemisferio Occidental en donde se han venido desarrollando aeropuertos focales como Maiquetía, Bogotá, Panamá, Lima, São Paulo, San José de Costa Rica, San Salvador y otros, en donde la facilitación debe aportar a la eficiencia y con ello a la economía del transporte aéreo, se hace necesario recurrir a un nuevo mecanismo utilizando la Norma 4.4.2. del Anexo 17, para poder dar “luz verde” a los pasajeros provenientes de ciertos aeropuertos focales de origen, de modo que se les faciliten los procesos de inspección de seguridad de la aviación cuando están en tránsito o hacen trasbordo.

1.4 Sin embargo, no existe dentro del *Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita* (Doc 8973) de la OACI, una descripción de procedimientos en los cuales se puedan fundamentar las normas mínimas para el desarrollo de la validación de inspección de pasajeros que realizan transbordos, validación que debe ser avalada entre Estados miembros que buscan esta facilidad.

2. ANÁLISIS

2.1 Es importante para los Estados contemplar mejores prácticas y tecnologías que permitan armonizar, acelerar y mejorar los procesos de seguridad, inmigración y aduanas. Estas mejores prácticas involucran a todos aquellos agentes de la cadena del transporte aéreo.

2.2 En este sentido, es básico no perder de vista que la facilitación debe propiciar la adopción de todas las medidas viables para simplificar los trámites y acelerar los despachos relativos a la entrada, tránsito y salida de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipaje, carga, correo y suministros, eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios en los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil internacional.

2.3 Por tanto, las áreas claves son las relacionadas con:

- Control de fronteras: migración y aduana
- Controles de seguridad
- Despacho y embarque de pasajeros – aerolíneas
- Pago de tasas aeroportuarias
- Información orientada a los pasajeros

2.4 La facilitación debe enfocarse a que los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos. La OACI ha dispuesto en el Anexo 17,

Norma 4.4.2 la obligación de asegurar que los pasajeros que efectúen un trasbordo y su equipaje de mano sean inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave, a menos que el Estado haya establecido un proceso de validación y aplique, en colaboración con el otro Estado miembro, procedimientos permanentes para garantizar que dichos pasajeros y su equipaje de mano hayan sido debidamente inspeccionados en el punto de origen y luego hayan estado protegidos contra interferencias no autorizadas, desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su embarque en la aeronave de salida, en el aeropuerto de trasbordo. También son pertinentes las Normas 4.4.3 y 4.4.4 a este respecto.

2.5 Dado que muchos de nuestros países tienen una combinación de pasajeros, o deben volver a inspeccionarlos, al no aplicarse la Norma 4.4.2 o, si se aplica, podría resultar más eficiente hacer inspecciones en los puntos de origen, sería conveniente desarrollar algún tipo de procedimiento estandarizado para todos, y así poder cumplir con las normas y en general estar más seguros ganando en eficiencia.

2.6 En tal sentido, se propone buscar un mecanismo de inspecciones a los Estados que voluntariamente suscriban un memorando de acuerdo de carácter multilateral, que contenga los compromisos generales bajo los cuales se desarrollaría el programa denominado “luz verde”, definiendo a través de la reunión un protocolo mínimo de aceptación respecto de la norma de seguridad de la aviación que deban alcanzar los Estados signatarios del Memorando de acuerdo (MoU) para desarrollar un programa de inspección o “luz verde”.

2.7 Este protocolo será aplicado por el programa a los Estados, por intermedio de un grupo de expertos que realizarían la verificación de que las normas mínimas de seguridad de la aviación se están cumpliendo y con base en ello otorgarían la “luz verde” como validación ante los países del hemisferio que sean parte en el MoU de que los pasajeros originados en este Estado podrían someterse a la Norma 4.4.2. del Anexo 17. Esto redundaría en la facilitación de los movimientos de tránsito en los aeropuertos focales. Habría que discutir cómo se valoraría la periodicidad de estas inspecciones *in situ*, ya sea de acuerdo a las amenazas en la región o un país específico, nivel de riesgo, solicitud de un Estado o de conformidad con los requisitos de vigilancia.

3. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

3.1 Se solicita a la Asamblea que:

- a) valore la idea propuesta, a fin de que su implementación permita que cada país evolucione paralelamente a los cambios constantes en seguridad y gestión de la aviación civil, sin perder eficiencia ni competitividad y manteniendo las normas de seguridad.
- b) de aceptarse la iniciativa, se conforme un grupo de trabajo con expertos de los Estados para desarrollar un memorando de acuerdo, establecer la norma mínima de seguridad aceptable y los procedimientos de verificación para la obtención de la “luz verde”.