



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Política de seguridad de la aviación

REFORZAMIENTO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN MUNDIAL APROVECHANDO LA CAPACIDAD OPERACIONAL Y LOS CONOCIMIENTOS TÉCNICOS DE LA INDUSTRIA

[Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)¹]

RESUMEN

A raíz del suceso del 25 de diciembre de 2009, relacionado con la seguridad de la aviación, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional celebró en enero una cumbre sobre seguridad de la aviación con el Secretario del Departamento de seguridad del territorio nacional (DHS) de los Estados Unidos, el Secretario General de la OACI y jefes ejecutivos de líneas aéreas. Tuvo lugar en 2010 una serie de importantes conferencias regionales, coordinadas con la OACI y el DHS, con miras a alcanzar consenso mundial respecto a la necesidad de reforzar la seguridad de la aviación mundial. Este compromiso renovado debe complementarse mediante medidas concretas en que se reconozca la contribución vital de la industria y la necesidad de consultar con esta última al tomar decisiones sobre seguridad de la aviación.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- apoyar los esfuerzos de la OACI para asegurar que se apliquen en el mundo entero las normas y métodos recomendados del Anexo 17, con atención especial respecto a aeropuertos y regiones de mayor riesgo;
- reconocer la importancia de consultar con la industria, instando a todos los Estados miembros a que establezcan órganos de consulta con la industria sobre seguridad de la aviación;
- reconocer la necesidad de crear un “puesto de control del futuro”, coordinado a escala mundial, que integre información, análisis del comportamiento y datos sobre los pasajeros;
- instar a los Estados miembros que exigen o exigirán que las líneas aéreas transmitan los datos sobre los pasajeros a diversos departamentos nacionales, a establecer un punto de entrada central (“ventanilla única”) al que deban transmitirse todos los datos electrónicamente; e
- instar a la OACI a preparar textos de orientación relativos a normas sobre nivel de servicio para los procedimientos internos de los Estados miembros relacionados con el despacho de los pasajeros internacionales y la transmisión de datos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B: Seguridad de la aviación — <i>Mejorar la protección de la aviación civil mundial.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No tiene repercusiones financieras.
<i>Referencias:</i>	No hay referencias.

¹ Las versiones en los distintos idiomas han sido preparadas por la IATA.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La IATA considera que las medidas más eficaces de seguridad de la aviación se basan en personal con formación apropiada, procedimientos y equipo, que trabajan de manera concertada e integrada con los entornos operacionales complejos de la industria. Las partes interesadas, como las líneas aéreas y los aeropuertos, poseen la experiencia operacional y los conocimientos técnicos particulares necesarios para desempeñar un papel a fin de lograr dicha integración efectivamente.

1.2 El suceso del 25 de diciembre de 2009, en que un terrorista trató, sin éxito, de activar un artefacto explosivo a bordo de un vuelo entre Ámsterdam y Detroit, demuestra un hecho destacado. Las amenazas contra la aviación están evolucionando rápidamente y tratan de aprovechar todos los puntos vulnerables a través de los sistemas de seguridad de la aviación, interconectados a escala mundial. Por dicho motivo, deben reunirse todos los recursos y aplicarse de manera coordinada a escala mundial.

1.3 El 22 de enero de 2010, la IATA organizó en Ginebra una Cumbre mundial sobre seguridad de la aviación con el Secretario General de la OACI, el Secretario del Departamento de seguridad del territorio nacional (DHS) de los Estados Unidos y jefes ejecutivos de líneas aéreas.

1.4 En los últimos meses, los Estados han organizado una serie de conferencias regionales de alto nivel sobre seguridad en México, D.F., Tokyo, Abuja y Abu Dabi. La IATA también organizó y acogió foros regionales sobre seguridad de la aviación en Ammán, en junio, y en Singapur, en septiembre, a los que asistieron líneas aéreas, administraciones de aviación civil, agentes de viaje y expedidores de carga.

1.5 La IATA acoge con satisfacción las medidas tomadas por la OACI y los gobiernos alrededor del mundo para intercambiar información sobre amenazas terroristas y analizar las medidas de reforzamiento de la seguridad de la aviación. Los esfuerzos de los últimos meses reflejan un interés sin precedentes por parte de la comunidad de seguridad de la aviación internacional respecto a una mayor cooperación y la elaboración de medidas de seguridad más efectivas y eficaces. Dichos esfuerzos han de mantenerse y no deben perderse.

2. CINCO RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

2.1 Durante la Cumbre mundial de enero, la IATA y sus líneas aéreas afiliadas formularon cinco recomendaciones primordiales relativas a la seguridad de la aviación:

- consulta continua oficial con todas las líneas aéreas: Se permitiría así que las políticas sobre seguridad de la aviación se formulen aprovechando la experiencia operacional de las líneas aéreas;
- armonizar los órdenes de emergencia con la capacidad de las líneas aéreas de ejecutarlas: Reconocer que los reglamentos preceptivos, uniformes para todos y con objetivos numéricos no garantizarán la seguridad de una industria mundial compleja. Los gobiernos deben trabajar con la industria para definir medidas prácticas de implantación de sus objetivos de seguridad de la aviación;
- eliminar los elementos ineficaces de la recopilación de datos sobre los pasajeros: La IATA instó al DHS que eliminara los mecanismos internos aislados para crear un programa único de recopilación e intercambio de datos, que serviría de modelo de implantación para otros gobiernos;
- los gobiernos deben comunicar entre sí para armonizar los requisitos: Esto permitirá que los requisitos de un Estado no entren en conflicto con la legislación de otro; y

- elaborar un puesto de control de la próxima generación: Además de mejorar las capacidades de la actual tecnología de inspección, la aviación debe empezar a considerar puestos de control del futuro que combinen tecnología e información.

3. ARMONIZAR LAS FUNCIONES DE LA INDUSTRIA Y LOS GOBIERNOS EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

3.1 El cumplimiento de las normas y métodos recomendados del Anexo 17 — *Seguridad*, por todos los Estados miembros debería constituir el elemento básico del sistema mundial de seguridad de la aviación. A este respecto, la IATA toma nota de que, en el marco de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación se reconoce como área estratégica primordial “Promover el cumplimiento global y crear una capacidad de vigilancia de la seguridad de la aviación sostenible de los Estados”. Debe velarse por el estricto cumplimiento de las disposiciones del Anexo 17 y realizar auditorías al respecto, prestándose particular atención a los aeropuertos y regiones de mayor riesgo.

3.2 Puede lucharse más eficazmente contra las nuevas amenazas a la seguridad mediante una colaboración mundial cuya primera medida consista en consultas oficiales continuas con la industria. Las líneas aéreas y los aeropuertos deben desempeñar un papel esencial para reforzar la seguridad proporcionando su perspectiva única y sus conocimientos técnicos. Cada Estado miembro debería crear un órgano de consulta con la industria, que sea eficaz y constituiría una plataforma para que los gobiernos y los participantes de la industria de la aviación intercambien sus puntos de vista respecto a cuestiones relacionadas con la estrategia, las políticas, los reglamentos propuestos y las soluciones posibles en materia de seguridad de la aviación.

3.3 Los sucesos de los últimos años indican que el entorno de inspección de seguridad de hoy a veces se esfuerza por mantener el paso respecto a una gama de amenazas y sigue siendo una experiencia penosa para familias, viajeros de negocios, turistas y empleados. La IATA preconiza firmemente un “puesto de control del futuro”, elaborado de común acuerdo por autoridades de reglamentación y la industria e implantado basándose en directrices coordinadas a escala mundial. Como primer paso, el mencionado “puesto de control del futuro” integraría la tecnología de inspección con información, análisis del comportamiento y datos sobre los pasajeros. La IATA se compromete a trabajar muy estrechamente con la OACI, el Consejo Internacional de Aeropuertos y los Estados miembros para elaborar un marco conceptual para finales de 2011.

3.4 Los Estados miembros deberían adherirse al concepto de “ventanilla única” al solicitar datos electrónicos sobre los pasajeros, tales como información anticipada sobre los pasajeros (API) o registro de nombres de los pasajeros (PNR). Esto exigiría el envío de los datos sobre los pasajeros a un punto de recepción o de entrada único, dentro del sistema de tecnología de la información del Estado solicitante, a partir del cual los datos podrían compartirse luego con los departamentos o agencias (inmigración, aduana, seguridad) que estén autorizados por la legislación nacional para recibirlos.

3.5 Deberían elaborarse a nivel internacional, e introducirse a nivel nacional, normas sobre nivel de servicio para evaluar la eficacia del despacho de pasajeros (p. ej., transmisión de datos y tiempo de respuesta, y captura de datos biométricos). Dichas normas establecerían un nivel más elevado de eficacia y capacidad de predicción en las operaciones de transporte aéreo internacional. Se alienta a la OACI a preparar textos de orientación para asistir a los Estados miembros en la elaboración e implantación de normas sobre nivel de servicio para sus procedimientos internos relacionados con el despacho de pasajeros internacionales y la transmisión de datos. En el Apéndice se propone el examen de algunos aspectos de las mencionadas normas.

4. **CONCLUSIÓN**

4.1 El suceso del 25 de diciembre ha infundido una sensación de urgencia. Las conferencias de alto nivel sobre seguridad de la aviación, celebradas en diversas regiones, han despertado las conciencias respecto a la necesidad de que intensifiquemos nuestra colaboración e intercambiamos la información.

4.2 Nuestra industria se compromete a mantener la seguridad operacional y la protección de los cielos en el mundo entero. La IATA considera que ha llegado la hora de implantar diversas medidas concretas bajo el liderazgo de la OACI.

APÉNDICE

PROPUESTA DE NORMAS SOBRE NIVEL DE SERVICIO PARA EL DESPACHO DE PASAJEROS INTERNACIONALES

El establecimiento de normas sobre nivel de servicio transparentes para transportistas aéreos y Estados miembros permitirá que se interpreten del mismo modo los servicios, las prioridades y las responsabilidades. Las normas sobre nivel de servicio aplicadas a los servicios proporcionados por el personal estatal permitirán a las líneas aéreas conocer las exigencias futuras, proporcionando al mismo tiempo a los Estados parámetros para evaluar sus niveles de actuación interna. Entre los procedimientos y tareas para los que deberían establecerse normas sobre nivel de servicio cabe señalar los siguientes:

Tiempo de respuesta de los sistemas automatizados

- Tiempo de respuesta medio del Estado a una consulta automatizada o una presentación electrónica de datos, incluidos iAPIS y otros programas automatizados de intercambio de datos

Ejemplo: La respuesta normalizada generada por el Estado a los transportistas aéreos a raíz de la presentación electrónica de datos debería proporcionarse en un plazo de cuatro segundos para el 98% de las transacciones.

Tiempo de respuesta medio del Estado para llamadas dirigidas a un centro de respuesta

Ejemplo: El Estado debería contar con personal suficiente para atender al 95% de las llamadas a centros de respuesta abiertos las 24 horas todos los días.

Disponibilidad del sistema y procedimientos en caso de interrupción de servicio

- Interrupción de servicio de un Estado miembro

Ejemplo: Los Estados deberían notificar a los transportistas aéreos con una antelación mínima de 72 horas toda interrupción de servicio programada, incluida la duración prevista de la misma.

- Interrupción de servicio del sistema de un transportista

Ejemplo: Los transportistas aéreos que observen una interrupción de servicio del sistema interno que afecte a su capacidad de cumplir los requisitos del Estado sobre suministro de datos deberían notificar a la entidad competente en un plazo de cinco minutos de la determinación de dicha interrupción, incluida la duración prevista de la misma (si se conoce), los emplazamientos o vuelos afectados y las medidas provisionales que se aplicarán.

Intercambio de datos sobre los pasajeros

Ejemplo: Las transmisiones de registros de nombres de pasajeros deberían limitarse a un intercambio inicial 72 horas antes de la salida (o al crearse el PNR, si se trata de menos de 72 horas), a la salida, y según lo justifique una causa razonable, según cada situación.

Inspección

Ejemplo: Los Estados miembros deberían fijarse como meta tratar de despachar, dentro de un plazo de 30 minutos de su desembarque, al 95% de las personas que no exijan más de una inspección normal.

Captura de datos biométricos

Ejemplo: La captura de los datos biométricos de los pasajeros en el puesto de inspección principal debería finalizarse en un plazo de 15 segundos en el caso del 98% de las transacciones individuales.

Vigilancia y revisión de procedimientos

Ejemplo: Los Estados deberían crear un Grupo de vigilancia de la industria que se reúna dos veces al año y esté integrado por un número equivalente de representantes de las líneas aéreas (incluidas sus asociaciones profesionales) y representantes de los altos funcionarios estatales. El mandato de dicho grupo podría abarcar funciones tales como la vigilancia del progreso, el análisis de iniciativas futuras, la evaluación de la eficacia de los requisitos de los programas existentes, la recepción de información sobre cuestiones que afecten a los viajes aéreos internacionales y el análisis de cuestiones relativas a sistemas, aspectos técnicos y procedimientos.

Notificación de discrepancias

Ejemplo: Los Estados deberían establecer procedimientos encaminados a informar regularmente a cada línea aérea acerca de su actuación respecto a los requisitos de los programas.

— FIN —