



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A35-WP/167  
EX/67  
23/9/04  
Español, francés  
e inglés únicamente<sup>1</sup>

## ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

#### Cuestión 14: Seguridad de la aviación

#### SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos)

#### RESUMEN

ACI ve con agrado las medidas adoptadas por la OACI para mejorar la seguridad de la aviación y reflejar el carácter cambiante de las amenazas para la aviación. Diecisiete nuevas normas se agregaron al Anexo 17 en menos de 10 meses después de los sucesos del 11 de septiembre de 2001 y se implantó rápidamente un sistema mundial de auditoría de seguridad de la aviación, demostrando la capacidad de la OACI de actuar decisiva y rápidamente en una situación crítica.

En cuanto a la financiación, ACI y sus socios de la industria han subrayado reiteradamente que el blanco del terrorismo son los Estados y no la aviación civil y que, por consiguiente, los Estados deberían financiar todas las contramedidas para enfrentar el terrorismo e implantar tales medidas como elementos de la defensa nacional, en estrecha consulta con la industria.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 8.

#### INTRODUCCIÓN

1. ACI ve con agrado las recientes medidas adoptadas por la OACI y sus Estados contratantes para elevar el nivel mundial de seguridad de la aviación. En realidad, gran parte del 33° período de sesiones de la Asamblea de la OACI a fines de septiembre/octubre de 2001 se concentró en la seguridad de la aviación, culminando en la decisión de convocar, para febrero de 2002, la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación. Esta conferencia puso en evidencia que la seguridad de la aviación recibía la más alta prioridad, con más de 700 participantes presentes de 154 Estados y 24 organizaciones internacionales. Las recomendaciones de la Conferencia ministerial de alto nivel, incluyendo el fortalecimiento del Anexo 17 y la creación del Programa universal OACI de

<sup>1</sup> Las versiones en español, francés e inglés fueron suministradas por ACI.

auditoría de la seguridad de la aviación, ya se han implantado mediante una extraordinaria cooperación entre la Secretaría de la OACI, los Estados contratantes y organizaciones internacionales como ACI, IATA, IFALPA, IBAC, conjuntamente con otros socios de la industria.

2. ACI ha proporcionado su propio aporte al proceso de seguridad de la OACI en su carácter de observador en el Grupo de expertos AVSEC de la Organización, y también se ha unido a sus socios de la industria mediante posiciones adoptadas conjuntamente por el Grupo mundial sobre medidas de seguridad en la aviación (GASAG) y ACI apoya las posturas de la industria que se describen en la nota WP/71 presentada por la IATA. Sus socios del GASAG se unieron a ACI en subrayar que el terrorismo contra la aviación civil está dirigido en verdad a los Estados, y que son los Estados quienes deben financiar las contramedidas para combatirlo. Además, dichas contramedidas deberían basarse en las amenazas y elaborarse en estrecha consulta con la industria. Del mismo modo, la industria necesita acceso a la información sobre la evolución de la situación de las amenazas y los explotadores aeroportuarios y otros participantes deben ser completamente informados sobre las más recientes evaluaciones de posibles amenazas.

### **ANEXO 17: ENMIENDA 10**

3. La Enmienda 10 del Anexo 17 fue excepcional en muchas maneras. Primero y sobre todo, la nueva enmienda introdujo 17 nuevas normas, un número sin precedentes en la historia de la OACI. Una norma notable hizo aplicable el Anexo 17 a los vuelos del interior así como a los internacionales, reconociendo la necesidad de contar con un alto nivel de seguridad uniforme para impedir que terroristas y delincuentes ingresen a la red mundial por un punto débil. También de importancia crítica fueron las normas que exigen el fortalecimiento de la puerta del puesto de pilotaje y la inspección del 100 por ciento del equipaje facturado para finales de 2006. Asimismo, ha sido notable el proceso de trámite rápido que la OACI aplicó para hacer entrar en vigor la Enmienda 10 del Anexo 17 en julio de 2002, menos de 10 meses después de los sucesos del 9 de septiembre.

### **EVIDENCIA ESTADÍSTICA DEL PROGRESO**

4. Las estadísticas más recientes de la OACI sobre actos de interferencia ilícita contra la aviación civil indicarían que el nivel mundial de seguridad ya ha sido elevado en verdad. El número de actos de apoderamiento ilícito de aeronaves fue sólo de dos en el 2002 y tres en 2003, los menores valores con respecto a tales actos en los años recientes (el promedio había sido de más de 16 actos de ese tipo anuales desde 1970). Si bien es todavía temprano para determinar si estos datos significan una tendencia, ACI es cautamente optimista de que el Anexo 17 continuará teniendo un poderoso efecto disuasivo sobre aquéllos que intentarían perturbar las operaciones de la aviación civil.

### **PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP)**

5. Otro logro notable fue la rápida implantación del Programa de auditorías USAP que, para el 31 de julio de 2004, ya había auditado planes nacionales de seguridad y la aplicación del Anexo 17 en los aeropuertos de 40 Estados. Se instruyó y certificó a un gran número de auditores para asegurar los más altos niveles de auditoría. Se prevé que para finales de 2004 se habrán realizado unas 60 auditorías y que otras 40 auditorías se realizarán anualmente hasta que todos los Estados contratantes hayan sido auditados para finales de 2007.

## **ASUNTOS DE INTERÉS PRINCIPAL PARA LOS AEROPUERTOS**

6. ACI y sus 1 550 aeropuertos miembros han hecho de la seguridad de la aviación su máxima prioridad a lo largo de los pasados tres años. Los aeropuertos también reconocieron que una buena seguridad de la aviación era una condición previa para la recuperación de la industria, que está bien encaminada según confirman actualmente las estadísticas de ACI. Los últimos meses han visto un fuerte crecimiento del tráfico de pasajeros a medida que la OACI, los Estados, los explotadores aeroportuarios y las líneas aéreas se esforzaban por superar en primer lugar el síndrome de “miedo a volar” que hizo disminuir el tráfico después del 11 de septiembre y, posteriormente, el “factor de confusión”, cuando la industria luchaba inicialmente por implantar una seguridad más estricta sin el tiempo o los recursos para integrar en forma continua los nuevos sistemas. Durante este período de transición, los aeropuertos, las líneas aéreas y el público viajero soportaron una parte desproporcionada de la financiación para las mejoras de seguridad en el mismo momento en que la industria estaba gravemente afectada por volúmenes e ingresos de tráfico menores. Además, la industria también tuvo que enfrentar reglamentos de seguridad incoherentes y a veces conflictivos adoptados por los Estados.

7. ACI tiene máximo interés en que se otorgue prioridad a tres puntos principales e invita a la Asamblea a reconocerlos según se presentan en el párrafo 8.

### **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

8. Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer que el terrorismo está dirigido a los Estados y a la seguridad nacional y que las contramedidas para enfrentarlo deben ser financiadas por los Estados;
- b) reconocer que los desafíos a la seguridad mundial deben enfrentarse mediante normas mundiales armonizadas por la OACI, que está bien equipada para elaborar y auditar con carácter mundial, y no mediante esfuerzos unilaterales parciales de los Estados que pueden confundir a la industria y a los pasajeros; y
- c) reconocer que la industria de la aviación debe ser consultada en cada paso del proceso de armonización mundial para asegurar que las nuevas normas son efectivas, sostenibles y coherentes con el servicio de calidad para el público viajero.