



REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN (FAL)

Duodécima reunión

(El Cairo, 22 de marzo - 2 de abril de 2004)

Cuestión 5 del orden del día: Modernización de las instalaciones aeroportuarias y de los sistemas de suministro de servicios
5.1: Revisión del Capítulo 6 del Anexo 9

CONSIDERACIONES DE SEGURIDAD RELACIONADAS CON EL ACCESO A LA SUPERFICIE DEL AEROPUERTO

(Nota presentada por Estados Unidos)

1. ANTECEDENTES

1.1 En esta nota se abordan los problemas relacionados con la configuración del aeropuerto para el transporte de superficie y las consideraciones de seguridad cuando se planifica una nueva construcción o una renovación importante del aeropuerto.

1.2 Los Métodos recomendados 6.13, 6.13.1 y 6.16 y la Norma 6.30 del Capítulo 6, del Anexo 9, están relacionados con el lugar en que se realiza el transporte de superficie y la facilidad de acceso para todos los usuarios de la terminal del aeropuerto.

1.3 Generalmente, la configuración de la parte pública de la terminal incluye calzadas diseñadas para que los vehículos de transporte de superficie puedan desplazarse hasta el frente de la terminal con el objeto de reducir al mínimo la distancia y el tiempo que se requiere para tener acceso.

1.4 El carácter público de esta zona genera preocupaciones en materia de seguridad porque las personas y los vehículos que transitan en ella no son objeto de inspección y pueden representar una amenaza para el público y las instalaciones en las proximidades.

1.5 Los ataques terroristas en las áreas públicas de la terminal del aeropuerto son parte de la historia del terrorismo contra la aviación.

2. ACTIVIDADES DE LOS ESTADOS UNIDOS EN RELACIÓN CON LA PROTECCIÓN DE LA ZONA PÚBLICA

2.1 La amenaza que representan los vehículos estacionados y abandonados frente a la terminal, típicamente a la orilla de la calle, se contrarresta con la presencia de las fuerzas de orden, la prohibición de dejar vehículos solos y el remolque de los vehículos que se encuentran en infracción.

2.2 Actualmente, se evalúa el empleo de técnicas de análisis de vídeos CCTV perfeccionadas para desempeñar la función de detectar la presencia de vehículos que se mantienen detenidos por un período específico, constituyendo de este modo una alerta de posible amenaza. Esta tecnología ofrece la posibilidad de ahorrar recursos humanos para ejecutar la tarea.

2.3 Las actividades de investigación y desarrollo se centran en un enfoque más fundamental respecto del problema mediante el estudio de la arquitectura y planes de transporte de alternativa que eliminarán la amenaza al mantener todos los vehículos públicos suficientemente alejados de los edificios de la terminal y las áreas donde se congrega gran número de pasajeros. Esto supone un enfoque completamente nuevo respecto de la configuración de calles y debe considerarse junto con un método que permita que el acceso al transporte de superficie y otros servicios necesarios sea expedito, conveniente y eficaz.

2.4 Las amenazas relacionadas con atacantes suicidas con bomba (no en vehículos) u objetos abandonados que contienen bombas en las zonas públicas del aeropuerto de la terminal pueden contrarrestarse con “terminales estériles”. En este caso, la inspección de todos los que ingresan a la terminal se realiza antes de entrar o a la entrada al edificio de la terminal. Una inspección eficaz de todas las personas y sus pertenencias para detectar bombas y otras armas, atenúa significativamente la amenaza de ataques contra los pasajeros congregados en el complejo de la terminal. Esta idea puede desarrollarse de manera independiente o conjuntamente con el concepto que se describe en 2.3.

3. OPORTUNIDADES DE DISEÑAR CONSIDERANDO SEGURIDAD CON FACILITACIÓN

3.1 La construcción de un aeropuerto nuevo o de un complejo terminal completo es la oportunidad ideal para introducir diseños que integren conceptos de seguridad perfeccionados en los planos de arquitectura. La necesidad de considerar seriamente estos conceptos debería establecerse cuando recién empieza el procedimiento de diseño para evitar el costo que significa repetir la tarea.

3.2 Las oportunidades de que hayan construcciones nuevas son relativamente pocas en comparación con el número de instalaciones existentes. No obstante, las renovaciones importantes también ofrecen la oportunidad de incorporar nuevos conceptos de seguridad, cuando se ofrece al equipo de diseño esa posibilidad desde el principio.

3.3 En todos los casos, en el diseño y la configuración que permiten mejorar la seguridad debe considerarse que es preciso garantizar de igual manera la rapidez y la fiabilidad del transporte de superficie, la facilidad y la prontitud del acceso a la terminal, y la conveniencia de las instalaciones de presentación de equipaje.

3.4 Los planes estratégicos a largo plazo para el crecimiento, la ampliación y la evolución de los aeropuertos deberían actualizarse para incluir las necesidades en materia de seguridad a fin de que todas las actividades de planificación dimanantes de estos planes, permitan incorporar estas consideraciones desde el principio mismo del procedimiento de diseño.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

4.1 Se invita a la Reunión departamental a tomar nota de la información proporcionada y a recomendar que se incluyan las secciones pertinentes en los textos de orientación de la OACI.