



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

**Quinta Reunión del Comité de la Seguridad de la Aviación del GREPECAS (AVSEC/COMM/5)**

Buenos Aires, Argentina, 11 al 13 de mayo de 2006

AVSEC/COMM/5-NE/17

07/04/06

## Cuestión 5

del Orden del Día

Otros asuntos

### **VALLAS PERIMETRALES EN EL AEROPUERTO E INTEGRIDAD EN LOS PUNTOS DE CONTROL DE ACCESO**

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

#### **RESUMEN**

En tiempos recientes, los Estados contratantes han invertido largas cantidades de dinero y recursos para implantar procedimientos adicionales de seguridad con la esperanza de reforzar aún más la seguridad del ambiente de la aviación civil internacional. Sin embargo, las medidas adicionales de seguridad pueden ser inútiles si no existe la implantación adecuada de vallas perimetrales y procedimientos de control de acceso.

## **1. Introducción**

1.1 Después de los trágicos eventos del 11 de septiembre, la comunidad de la aviación civil fue forzada a reconsiderar los métodos y procedimientos establecidos para proteger la infraestructura de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

1.2 La Conferencia Ministerial de Alto Nivel de la OACI sobre Seguridad de la Aviación en febrero de 2002, resultó en el endoso de una estrategia global para el fortalecimiento de la seguridad de la aviación mundial. Las Enmiendas 10 y 11 del Anexo 17 – Seguridad, vieron el surgimiento de una multitud de Normas y Métodos recomendados adicionales que requieren que los Estados Contratantes implanten una variedad de procedimientos nuevos para la seguridad de la aviación.

1.3 Los transportistas aéreos y los aeropuertos han trabajado en cooperación con los Estados Contratantes para el desarrollo de medidas adicionales de seguridad para garantizar la seguridad operacional y la seguridad de cada vuelo.

1.4 La instalación de las puertas reforzadas de cabina, la implantación de la inspección del equipaje de bodega al cien por ciento para todos los vuelos internacionales y muchos otros procedimientos de seguridad, han brindado refuerzos adicionales a la infraestructura de la seguridad de la aviación civil.

1.5 Con disposiciones adicionales, vienen costos adicionales. En los años posteriores a los trágicos eventos del 11 de septiembre, se estima que las Aerolíneas Miembro de la IATA han gastado 5 mil millones de dólares americanos anuales en seguridad. Se asume que los Estados Contratantes y los aeropuertos han gastado una cantidad similar cada año.

1.6 Las inversiones adicionales en seguridad son justificables, siempre y cuando haya una mejora marcada en el desempeño general de la reducción de actos de interferencia ilícita. Sin embargo, si los incidentes de seguridad continúan ocurriendo con una frecuencia similar, entonces la inversión se vuelve cuestionable.

1.7 Con mucha frecuencia continúan sucediendo los incidentes de seguridad no porque las nuevas medidas de seguridad implantadas sean ineficientes, pero porque los requerimientos básicos de seguridad, tales como las vallas perimetrales y los puntos de control de acceso no cumplen las normas internacionales.

## **2. Acercamiento en capas hacia la seguridad**

2.1 Un acercamiento en capas hacia la seguridad siempre ha sido el método preferido para la implantación de medidas de seguridad de la aviación. Contando con diversas capas de medidas de seguridad sobrepuestas y complementándose la una a la otra, se mejora la calidad del sistema en general.

2.2 No existe un proceso o medida completamente perfecto. Cada capa tiene una brecha en algún lugar. Entre más capas tenga, es menos probable que un perpetrador alcance su objetivo si las brechas no coinciden entre sí.

2.3. Sin embargo, a pesar de que existan diversas capas en el sistema de seguridad de la aviación civil, ninguna capa debería ser relajada. Cualquier debilidad o deficiencia debería ser identificada y reparada rápidamente. Adicionalmente, un sistema inefectivo en un área o capa, puede imponer tensión innecesaria en otras medidas de seguridad y hacerlas inútiles.

## **3. Seguridad Perimetral y Control de Acceso**

3.1 Establecer un perímetro de seguridad a lo largo de la parte aeronáutica del aeropuerto y controlar el acceso son requerimientos básicos de la OACI según la Sección 4.2 del Anexo 17 – *Seguridad* de la OACI. Además, estas son medidas que pueden implantarse relativamente fácil y pueden tener un gran impacto para asegurar la infraestructura de la aviación civil de los Estados Contratantes.

3.2 Recientemente, existe un número de instancias en las cuales los Estados Contratantes de las Regiones CAR/SAM han tenido deficiencias resaltando el mantenimiento de la integridad de sus vallas perimetrales y puntos de control de acceso.

3.3. Por lo tanto, los Estados Contratantes deberían garantizar que la integridad de las vallas perimetrales del aeropuerto sea mantenida e inspeccionada regularmente a lo largo de todo el perímetro. Deberían programarse patrullajes aleatorios y regulares para inspeccionar la barrera, dando énfasis en las áreas donde existan rupturas o donde sea más probable que exista una ruptura. La evidencia de rupturas e intentos de ruptura deberían reportarse y tratarse con carácter de urgente. Además, la gente merodeando cerca de la valla perimetral, en cualquiera de sus lados, sin un motivo válido para estar ahí, deben ser retadas ya que podrían estar intentando ingresar artículos peligrosos a la zona restringida del aeropuerto, ya sea por debajo o a través de la valla perimetral.

3.4 Los puntos de control de acceso representan una debilidad en la valla perimetral debido a que por definición, representan una abertura en la valla, por lo que debe ponerse cuidado especial. Si los puntos de control de acceso no cuentan con personal las 24 horas del día, los 7 días de la semana, deberían cerrarse cuando no estén en uso y ser regularmente inspeccionados. De ser posible, se deberían instalar medios para monitorear los puntos de control de acceso. De lo contrario, deberían programarse patrullajes frecuentes para garantizar la integridad del punto de control de acceso. Cuando estén en funcionamiento, los procedimientos operacionales estandarizados para los empleados que laboran en los puntos de control de acceso, deberían garantizar que sólo se permita la entrada al personal y vehículos autorizados dentro de la zona de seguridad restringida. Además, los procedimientos para garantizar que no se ingresen artículos peligrosos o no autorizados a la zona de seguridad restringida.

3.5 Si las medidas de seguridad perimetrales y para el control de acceso continúan siendo deficientes, los Estados Contratantes correrán el riesgo desafortunado de negar a la inversión masiva establecida por todas las partes interesadas para la implantación de nuevas medidas de seguridad, tal y como la inspección del equipaje de bodega al cien por ciento, y por ende no cumpliendo con los requerimientos básicos de seguridad aeroportuaria de la OACI.

#### **4. Acción por parte del Comité**

4.1 Se invita a que el Comité AVSEC tome nota de la presente nota y que garantice que los Estados Contratantes cuenten con mecanismos efectivos en el perímetro y para el control de acceso establecidos así como los procedimientos para garantizar que la integridad de las características de seguridad de estos aeropuertos sean mantenidas.