



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

**Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución
CAR/SAM (GREPECAS/15)**

Río de Janeiro, Brasil, 13 – 17 octubre 2008

GREPECAS/15 - NE/42

22/09/08

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Gestión del mecanismo del GREPECAS

**5.2 Examen de los Términos de Referencia y Programas de Trabajo del
GREPECAS y de sus Órganos Auxiliares**

FUTURO DEL AVSEC EN EL CONTEXTO HEMISFÉRICO

(Presentada por Colombia como Copresidente del GESPA)

RESUMEN

La presente nota de estudio realiza un análisis de los efectos de la globalización sobre la Seguridad de la Aviación (AVSEC), refleja la necesidad e importancia de la unión de esfuerzos, muestra algunas de las actividades regionales en AVSEC, analiza la desaparición de AVSEC/COMM del GREPECAS y plantea la necesidad de transferir estos esfuerzos a otro organismo.

1. Introducción

1.1 No hay manera de determinar una fecha o época exacta en la que se originó el fenómeno de la globalización, es cierto si que diferentes hechos indican que es un proceso que comenzó con el descubrimiento de América, al terminar la Primera Guerra Mundial, con el desarrollo de la aviación civil, con la fundación de las Naciones Unidas, con la caída del muro de Berlín o con la invención de Internet, y como tal no ha terminado aun. Este proceso ha estado acompañado de similar evolución de las amenazas y del terrorismo haciéndolos globales.

1.2 Así las cosas podemos considerar que el fenómeno de la globalización tiene repercusiones positivas y negativas. Dentro de las repercusiones positivas, se pueden visualizar las siguientes:

- Aumento internacional del comercio y las inversiones soportadas por un sistema de transporte aéreo sólido.
- Aprovechamiento de las ventajas comparativas regionales por lo que se dan fenómenos como la deslocalización y la liberalización.
- Revolución tecnológica en las comunicaciones y del transporte que generan más interacciones y una mayor densidad en la comunicación entre sociedades, lo que tiene un efecto multiplicador en los públicos y las sociedades.
- Unificación de los mercados como la comunidad andina, MERCOSUR, y el crecimiento de la conectividad por medio de los HUBS

- Facilidad de transacciones electrónicas y localización de tiquetes
- Creciente movilidad de la fuerza laboral.
- Creación de nuevos mercados utilizando modelos de negocio radicalmente diferentes de los que seguían las aerolíneas tradicionales.

1.3 La globalización representa, sin duda, un factor positivo de innovación. Sin embargo, esa misma rapidez y la disponibilidad sin control eficaz de las informaciones sensibles, también posibilitan la comunicación entre redes mafiosas o terroristas y que éstas pongan a disposición de criminales, entre otras cosas, métodos de fabricación de armas, entrenamiento y de venenos

1.4 En algunos casos que se conocen, los responsables de la seguridad de la aviación se debaten sobre unas condiciones operativas en donde las Compañías de Bandera han desaparecido y hay una red de empresas todas relacionadas, incluyendo Leasings, intermediarios, Banderas de Conveniencia que hacen que, a veces, la cadena del transporte aéreo sea incontrolable desde el punto de vista de la seguridad de la aviación.

1.5 La frecuencia de los actos de terrorismo (y el vínculo, supuesto o demostrado, entre varios de esos actos fuera de las fronteras de un estado) y la intensificación de la lucha de los Estados contra ese fenómeno añaden una nueva dimensión a los conflictos armados locales, nacionales y regionales, y a la preservación de la seguridad de la Aviación hemisférica.

1.6 En un hecho cierto que la unión hace la fuerza o divide y vencerás, cuál lado desea la Región?

2. Discusión

2.1 Algunos inconvenientes relacionados con la globalización y que son oportunidades para el terrorismo y los actos de interferencia ilícita son:

- Operaciones relativas a aeronaves registradas en el extranjero, aspecto que podría llevar al conocido fenómeno de las “Banderas de conveniencia”.
- Operaciones relacionadas con tripulaciones de vuelo extranjeras o miembros de la tripulación de vuelo y de cabina de distintos Estados
- Operaciones “off-shore”, tales como operaciones de vuelo no relacionadas con el Estado designador, el Estado de matrícula o el Estado del explotador;
- Operaciones en las que participan partes múltiples y se utiliza el nombre de marca de otros, tal como ocurre con los acuerdos de código compartido y concesiones;
- Adquisición/fusión transfronteriza de aerolíneas.
- Externalización o deslocalización de actividades que afectan a la explotación de las aeronaves, como asistencia en tierra, reparación y mantenimiento en otros Estados o subcontratos de determinadas operaciones de vuelo.

2.2 Como se mencionaba anteriormente, la globalización ha tenido también repercusiones negativas, como las llamadas amenazas emergentes, principalmente el terrorismo internacional con el empleo de alta tecnología y estrategias de destrucción masiva, eventualmente ligado al narcotráfico y/o a filosofías mesiánicas.

2.3 Un ejemplo de la Globalidad se aprecia en la página Web <http://www.globalincidentmap.com> en ella, diariamente se actualiza un mapa.

2.4 Esta situación provoca sentimientos de inseguridad en los países, por cuanto se observa que las acciones de interferencia ilícita contra la aviación pueden llegar en el momento menos esperado. Así pues, la globalización de la amenaza, que no puede situarse en lugares precisos y localizados, se vive universalmente o como si pudiera surgir en cualquier momento y lugar, en donde la globalización le da incertidumbre y dificultad de control.

2.5 La velocidad de olvidar de una sociedad depende de un número de factores, cada miembro tiene su propia velocidad, cada sociedad trata de mantener en su memoria algunos actos que necesitan ser recordado para sostener un comportamiento colectivo; es un hecho que Septiembre 11 de 2001 tiene ahora 7 años de ocurrido luego la curva de olvidar es inversa a la curva de oportunidad para un acto de interferencia ilícita contra la aviación.

2.6 Cuál es el mapa regional? Cuáles son los cuerpos que soportan nuestra estrategia común en el marco de la seguridad de la aviación? Cuáles son nuestras barreras comunes? Quién es el que construye estas barreras? Quién está promoviendo la cooperación en seguridad? Dónde está nuestra unión de esfuerzos representados.

2.7 Colombia ha encontrado que en la Región existen algunas organizaciones que están tratando de seguir este rol:

- La iniciativa del CICTE que se origina en la OEA, quien trabaja con OACI en la región promoviendo algún esfuerzo en entrenamiento, tiene su propia perspectiva de la aviación, y considera a la OACI como un importante jugador de la Región, promueve compromisos de los Estados alrededor de las prácticas de la seguridad de la aviación, y se basa en el esfuerzo de cada Estado.
- La CLAC tiene su propio grupo AVSEC, ahora es girando para tomar en consideración asuntos FAL, con nuevos términos de referencia, y su principal objetivo es ahora establecer una política regional en materia de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional (FAL) y Seguridad de la Aviación Civil Internacional contra actos de interferencia ilícita (AVSEC), que permita la coordinación, cooperación y armonización de las actividades que desarrollan los Estados miembros de la CLAC en estas áreas; pero viendo sus objetivos específicos y comparándolos con los anteriores, puede ser visto como la CLAC está dejando la seguridad y moviéndose hacia el campo de la facilitación.
- Las acciones de la administración de la seguridad del transporte (TSA) en la región, buscan ejecutar una serie de medidas de seguridad para garantizar la seguridad de las compañías aéreas y la implementación de cambios en los procedimientos de la seguridad aeroportuaria; pero básicamente está orientada en la construcción de las barreras que protegen los E.E.U.U., así que está focalizada en estas operaciones; sin embargo, TSA es un jugador importante en la región que promueve la cooperación bilateral o que ayuda a los Estados en el entrenamiento.
- En el norte podemos encontrar la sociedad de la seguridad y de la prosperidad de Norteamérica (SPP), entre Canadá, los E.E.U.U. y México; y la Trilateral (NAAT), un foro dispuesto por Canadá, los E.E.U.U. y México para discutir problemas de seguridad de la aviación. Este esfuerzo trilateral establece un acercamiento común para proteger Norteamérica contra amenazas exteriores, prevenir y responder a las amenazas dentro de Norteamérica, es grupo cerrado pero abierto a la cooperación en nuestro entendido.
- La Comunidad Andina tiene una acción débil en AVSEC, la reunión ordinaria del comité andino de las autoridades de la aviación civil (CAAA) desarrolla temas de interés con respecto a la integración en la aviación, incluyendo alguna acción en AVSEC dentro de la comunidad andina. Se han

desarrollado algunos seminarios sobre aspectos relacionados con la seguridad en los aeropuertos y el transporte aéreo que fueron revisados, apoyado por Francia u otros gobiernos de la UE.

- El mandato, el programa de trabajo y la composición del comité de la seguridad de aviación (AVSEC/COMM) y sus grupos de trabajo demuestra el esfuerzo hecho por GREPECAS que busca la cooperación regional entre Estados, Organizaciones Internacionales e Industria para facilitar la puesta en práctica acertada de los estándares de OACI en AVSEC; para promulgar el conocimiento de AVSEC dentro de la región con el patrocinio, la participación en actividades y seminarios relacionados con el entrenamiento; sin embargo su futuro ha terminado si consideramos el contenido de la Nota de Estudio 19 presentada por la secretaria que demuestra como GREPECAS está dejando seguridad de la Aviación y la Seguridad de vuelo y está entrando solamente en la eficiencia del sistema de Navegación Aérea. Debemos suprimir todas las actividades relacionadas con AVSEC del mandato de GREPECAS y sus trabajos.

2.8 OACI, en Montreal, ha estudiado los mecanismos de identificación y análisis de las nuevas amenazas de la aviación civil, tanto en la terminal de aeropuertos, como en el control de tránsito aéreo o en las aeronaves y se realizó la modificación del Anexo 17 en lo correspondiente a la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Desde este punto de vista se estaría hablando de la intervención de la OACI en el marco internacional global, pero es importante como se menciona anteriormente que se cuente con estrategias regionales que refuercen las actividades mundiales de lucha contra las amenazas de la aviación y su protección.

2.9 El GREPECAS 14 fue informado que el Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en Materia de Aviación (GESPAA) desarrollará un plan de acción que permitirá una mejora en la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en las Regiones de América, ampliado a otros compromisos que incluyen la cooperación con otras Organizaciones Internacionales. La Reunión tomó nota de una serie de proyectos y actividades en el ámbito de las Regiones CAR y SAM que tienen como finalidad incrementar los niveles de seguridad operacional y seguridad de la Aviación. La Reunión fue de la opinión que los Estados deberían considerar al GESPAA como un importante mecanismo para proveer soporte a la cooperación técnica en la región y participar en las actividades del GESPAA, formulando la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 14/64 ACTIVIDADES DEL ITHO/GESPAA

Los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales:

- a) consideren al GESPAA como un medio para proveer apoyo a la cooperación técnica regional; y
- b) participen en las actividades del GESPAA como lo consideren apropiado

2.10 El AVSEC/COMM no puede acabar y abrir una nueva puerta para los actos contra la aviación; sus esfuerzos deben ser transferidos a otro cuerpo. Por lo tanto, en este tema encontramos el papel predominante de GEASSA, en la construcción de un bloque de AVSEC basado en la cooperación; que cuenta con el compromiso de los gobiernos y otras organizaciones y debe tomar este papel y recibir todo el trabajo hecho bajo el AVSEC/COMM para continuar este esfuerzo.

2.11 La globalización implica oportunidades y riesgos. Las oportunidades que ofrece, obliga a los actores a ser proactivos y creativos en la búsqueda de soluciones prácticas para mejorar la eficiencia en materia aeroportuaria, pero igualmente, en la medida que se globaliza la economía las respuesta en

materia de seguridad de la aviación deben ser globales, la construcción de estos escenarios se basan en la cooperación y en la acción como bloque frente a la construcción de mapas de riesgo e identificación de debilidades.

2.12 Se invita al GESPAA y/o a la industria a revisar el impacto de la globalización en la seguridad de la aviación y estudiar la posible conformación de un grupo de tarea hemisferio con el fin de revisar dicho panorama para sugerir una hoja de ruta que permita blindar el continente para preparar un informe que sería circulado a la OACI, buscando una estrategia consolidada de cooperación regional.

3. Conclusión

3.1 La globalización implica oportunidades y riesgos. Las oportunidades que ofrece, obliga a los actores a ser proactivos y creativos en la búsqueda de soluciones prácticas para mejorar la eficiencia en materia aeroportuaria, pero igualmente, en la medida que se globaliza la economía las respuesta en materia de seguridad de la aviación deben ser globales, la construcción de estos escenarios se basan en la cooperación y en la acción como bloque frente a la construcción de mapas de riesgo e identificación de debilidades.

3.2 Se invita a GREPECAS a revisar el impacto de la decisión de eliminar el AVSEC/COMM en la región, GREPECAS deben tener la responsabilidad de transferir los asuntos de AVSEC a otro cuerpo y aconsejar a los Estados, a los territorios y a las organizaciones sobre esto. Este nuevo grupo de trabajo del hemisferio puede ser GESPAA que busca para una estrategia consolidada de la cooperación regional.

4. Acción por el GREPECAS

4.1 Se invita a los Estados miembros del GREPECAS a tomar atenta nota del presente documento y consideren el siguiente proyecto de conclusión:

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 15/X TRANSFERENCIAS DE ACTIVIDADES DEL
GRUPO AVSEC/COMM**

- a) Que las actividades desarrolladas por el AVSEC/COMM en las regiones CAR/SAM sean transferidas al GESPAA.
- b) Oficinas Regionales de la OACI participen en la próxima reunión del GESPAA para coordinar dicha transferencia de actividades
- c) Que los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales consideren la participación en la siguiente reunión del GESPAA para considerar los aspectos de la transferencia de actividades y revisar los terminos de referencia bajo los cuales el GESPAA debe actuar frente a la Region.