



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 15: Programa de seguridad de la aviación**

**FORTALECIMIENTO DE LA COLABORACIÓN INTERNACIONAL EN RESPUESTA A LAS AMENAZAS E INCIDENTES QUE COMPROMETEN LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por los Estados Unidos)

**RESUMEN**

En épocas de crisis, la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI constituye para los Estados el mecanismo idóneo de colaboración por el cual puede compartirse información vital antes, durante y después de un incidente que compromete la seguridad de la aviación. Es importante que los Estados puedan contactarse con personas dentro de la autoridad adecuada para intercambiar información crítica para la protección de la red mundial de aviación y para armonizar la respuesta ante una amenaza inminente, si fuera necesario. Debe alentarse a los Estados a participar en esta red y a cerciorarse de que la información que ellos generen esté disponible a los demás Estados. Esta nota busca promover el desarrollo sostenido de una base de datos de la red de PoC que contenga los principales datos de contacto de todos los Estados miembros, y por este conducto se recomienda a la Asamblea instar a todos los Estados a ingresar sus datos en la red de PoC y mantenerlos actualizados.

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

- a) instar a todos los Estados que no lo hayan hecho aún a ingresar sus datos de contacto en el sistema de acceso restringido disponible en la Internet;
- b) velar por que la red de puntos de contacto se actualice y verifique, preferentemente en forma anual; y
- c) solicitar que se continúe analizando la utilización y vigencia de la información de la red de PoC.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B ( <i>Mejorar la protección de la aviación civil mundial</i> ).
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las redes terroristas no cejan en su propósito de perpetrar ataques de gran envergadura que ocasionen gran cantidad de víctimas e importantes perjuicios políticos, económicos y psicológicos. La aviación civil internacional, por ser una red de transporte e intercambio comercial que funciona ininterrumpidamente, que atraviesa el mundo entero y es puente de comunicación entre los pueblos, las economías y las vidas, ofrece a los terroristas un blanco ideal para lograr sus objetivos. En muchos lugares del planeta, las fronteras internacionales están a escasos minutos de distancia por avión, lo que coloca en todos los Estados por igual la obligación de procurar los medios para reaccionar con celeridad ante cualquier amenaza que se cierna sobre la seguridad de la aviación.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Los sucesos de agosto de 2006, cuando se desbarató un intento de atentado con explosivos líquidos, sirvieron para demostrar que, ante una amenaza inminente, la respuesta conjunta de los Estados no sólo resulta efectiva para contrarrestar tal amenaza puntual y proteger la red mundial de aviación, sino que además brinda a los viajeros y a la industria aeronáutica una serie de medidas de seguridad de la aviación que se adoptan en el mundo entero.

2.2 Para que las normas de seguridad de la aviación sean eficaces al llevarlas a la práctica, resulta vital que, en la medida de lo posible, las mismas sean de carácter universal. Como señalara en abril de 2007 el Sr. Giovanni Bisignani, Presidente de la IATA, [Traducción] “La seguridad operacional va de la mano de la seguridad de la aviación. Las normas mundiales orientan nuestra labor en el campo de la seguridad operacional, pero las iniciativas de seguridad de la aviación siguen siendo esfuerzos costosos y descoordinados, lo que resta eficacia a las medidas que adoptamos y provoca frustración en nuestros clientes [...] Es cierto que la seguridad de la aviación es mayor hoy que en 2001, pero estamos lejos de poder decir que el sistema ha alcanzado la perfección”.

2.3 Las cifras indican que de los 30 aeropuertos internacionales con mayor movimiento en el mundo (en términos de volumen de pasajeros en 2006), 29 están en países que actualmente aplican restricciones en cuanto a los líquidos, aerosoles y geles (LAG) que pueden portar los pasajeros en su equipaje de mano. Siempre a cifras de 2006, esto significa que el 96,4% de todos los pasajeros que transitan por los 30 aeropuertos más grandes del mundo son objeto de medidas más estrictas de seguridad respecto a los LAG. A esto se agrega que estas medidas más severas son prácticamente uniformes. La aplicación de protocolos similares, cuando no idénticos, a gran cantidad de pasajeros en gran cantidad de lugares refuerza dicha uniformidad y reduce la confusión en la industria de la aviación y entre el público usuario.

2.4 Un camino posible para agilizar las comunicaciones, facilitar la colaboración y coordinar los esfuerzos y las normas es la Red de puntos de contacto (PoC) de la seguridad de la aviación. Los beneficios de una red de esta naturaleza quedaron de manifiesto con la reacción internacional ante la amenaza con LAG en 2006. Gracias a la existencia y velocidad de reacción de una red de PoC de seguridad de la aviación entre el Reino Unido y los Estados Unidos, así como otros países, las contramedidas desplegadas para hacer frente a la amenaza inmediata pudieron comunicarse de manera rápida y eficaz entre los Estados, permitiendo el establecimiento de nuevos protocolos de seguridad de la aviación en cuestión de horas.

2.5 El objetivo de la base de datos de PoC es contar con una red de los contactos de seguridad de la aviación de todos los Estados que hayan sido designados en el seno de la autoridad competente para enviar y recibir información, en cualquier momento del día o de la noche, sobre amenazas inminentes, solicitudes urgentes relacionadas con la seguridad de la aviación, o directrices para implantar medidas de seguridad de la aviación ante una amenaza inminente.

2.6 Como primer paso para establecer la red de PoC, cada uno de los Estados miembros de la OACI debe designar un punto de contacto de seguridad de la aviación, ya sea una persona u organización, a quien pueda contactarse en situaciones de emergencia para iniciar la respuesta correspondiente. La red de contactos se actualizaría en forma anual, y podría incluso verificarse su efectividad mediante ensayos internos anuales. De preferencia, el punto de contacto debería ser un funcionario que se encuentre disponible en todo momento, que forme parte del proceso de evaluación de amenazas y tenga estrecho contacto con el proceso de toma de decisiones respecto a los procedimientos de seguridad de la aviación.

2.7 Hasta el momento, el Grupo de los ocho (G8) y el Foro de cooperación económica Asia-Pacífico (APEC) han abrazado la iniciativa y comenzado a establecer redes de PoC propias para dar respuesta a las necesidades de sus miembros. Una red de PoC de mayor amplitud reuniría a todos los Estados miembros de la OACI, lo que redundaría en una mayor capacidad de colaboración y armonización.

2.8 Únicamente se recurriría a la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación al presentarse una urgencia, sea ésta una amenaza o un incidente que comprometa la seguridad de la aviación. Sin embargo, para garantizar la viabilidad y operatividad de la red, la OACI y sus Estados miembros deberían actualizar y verificar el sistema periódicamente. Las actualizaciones deberían realizarse como mínimo una vez al año. A su vez, sería altamente aconsejable que los Estados miembros consideraran atentamente la longevidad del punto de contacto que seleccionen para formar parte de la red.

2.9 Los nombres y números de contacto en la base de datos de PoC sólo se utilizarían en situaciones que exijan la intervención urgente de otro Estado para asegurar la protección de la aviación civil ante una amenaza inminente a la que no pueda hacerse frente con los procedimientos de rutina o durante el horario normal de trabajo. Los Estados deberían tomar los recaudos necesarios para que el acceso a dicho documento quede restringido a aquellas personas dentro de sus organizaciones que deban disponer del mismo para el ejercicio de sus funciones. De igual manera, habrá de primar el buen juicio y la cautela en los Estados al hacer uso de los puntos de contacto.

2.10 En una situación de crisis provocada por un incidente o una amenaza, resulta poco práctico que un país deba ponerse en contacto con todos los Estados miembros. Por cierto, no sólo es innecesario sino que es imprudente que todos ellos intervengan. No obstante, de presentarse la necesidad de notificar a los Estados directamente afectados, la red sería de gran utilidad. Además, una vez que alcance su máximo desarrollo y operatividad, la red puede constituir un medio seguro para la notificación a los Estados y el intercambio de información sobre las medidas de seguridad de la aviación que los Estados son llamados a implantar ante amenazas puntuales o de alta gravedad.