



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS)

Montreal, 12 al 14 de septiembre de 2012

**Cuestión 8 del
orden del día:**

Promoción de los avances tecnológicos e innovación

**SIMPOSIO OACI SOBRE INNOVACIÓN
EN EL CAMPO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se destaca la importancia estratégica que tiene la innovación para el futuro de la seguridad de la aviación y se propone celebrar el Simposio OACI sobre innovación en el campo de la seguridad de la aviación en la Sede de la OACI, en 2014. El Simposio reuniría a funcionarios estatales responsables de la seguridad de la aviación, a organizaciones internacionales y a una gran variedad de partes interesadas de la industria, a fin de analizar y respaldar estrategias que permitan mejorar la eficacia y eficiencia de las tecnologías y procesos de seguridad de la aviación.

Este Simposio ofrecerá una plataforma para dar la oportunidad de promover y evaluar medidas innovadoras que permitan enfrentar dificultades actuales y futuras en materia de seguridad de la aviación.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación a respaldar las conclusiones y recomendaciones del párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La naturaleza evolutiva del transporte aéreo y de la tecnología en materia de seguridad de la aviación ha motivado la introducción y refinamiento de las medidas de seguridad de la aviación. Desde la introducción del equipo de detección de metales hasta el actual énfasis puesto en el uso de la imprevisibilidad en las medidas de seguridad de la aviación, la innovación ha sido evidente. Teniendo en cuenta los muchos desafíos que se avecinan, se propone que la OACI mejore la función de liderazgo estratégico que desempeña en estimular la innovación en el campo de la seguridad de la aviación.

2. ANÁLISIS

2.1 La aviación civil enfrenta, a nivel mundial, un conjunto complejo de amenazas históricas, nuevas y en evolución. Sucesos de importancia en lo que respecta a actos e intentos de actos de interferencia ilícita en la aviación civil, como el ocultamiento de artefactos explosivos improvisados (IED) en cartuchos de impresora y el perfeccionamiento de IED portados por personas, demuestran que la innovación se encuentra firmemente arraigada en los esfuerzos que los terroristas despliegan para triunfar.

2.2 Las medidas de seguridad de la aviación introducidas en respuesta a estas amenazas y para anticiparse a ellas consisten en una combinación variable de procesos y tecnologías para impedir actos e intentos de actos de interferencia ilícita en la aviación civil. En el marco de definición de políticas que subyace a la seguridad de la aviación contemporánea se pone énfasis en la necesidad de apoyarse en diferentes niveles de seguridad para detectar, disuadir e impedir amenazas, reconociendo las limitaciones prácticas de los procesos y las tecnologías, la imposibilidad de que con una sola medida de seguridad se logre combatir todas las amenazas y las enormes consecuencias de fallar.

2.3 Los puntos vulnerables de la seguridad del sistema de aviación siguen constituyendo un gran motivo de preocupación. Por ejemplo, en el marco del Programa universal de auditoria de la seguridad de la aviación (USAP), se tiene que, al 1 de abril de 2012, la falta de aplicación efectiva a nivel mundial de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación era del: 28% para las operaciones aeroportuarias; 31% para la seguridad de las aeronaves y en vuelo; 30% para la seguridad de los pasajeros y del equipaje; y 30% para la seguridad de la carga, el suministro de alimentos y el correo.

2.4 Hay una tendencia creciente a formular preguntas importantes sobre hasta qué punto el transporte aéreo puede soportar y ser soportado por cada vez más medidas y niveles de medidas de seguridad de la aviación. Las preocupaciones subyacentes se relacionan con, entre otros aspectos, los aumentos previstos en el tráfico que imponen exigencias mayores en los recursos finitos de seguridad de la aviación, los costos generales de seguridad de la aviación, la optimización de las inversiones en infraestructura y personal de seguridad de la aviación, el rendimiento de esas inversiones, la facilitación y la satisfacción de los pasajeros.

2.5 En el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, celebrado en octubre de 2010, se alentó a los Estados miembros a utilizar tecnologías modernas para detectar artículos prohibidos y a apoyar la investigación y desarrollo de tecnología de detección de armas y explosivos. En el marco de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), se pide a la Organización que establezca medios nuevos e innovadores para implantar políticas y medidas de seguridad de la aviación, comprendido el uso de tecnología de punta. Se están realizando progresos al respecto. Por ejemplo:

- a) se estableció la AVSECPaedia de la OACI, creada en colaboración con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación de la OACI y su Grupo de trabajo sobre tecnología, la cual constituye una plataforma basada en la web de la que pueden disponer todos los Estados miembros para promover el intercambio de información relativa a una gran variedad de asuntos, entre los que figuran técnicas de inspección y tecnologías de seguridad de la aviación;
- b) en el desarrollo del marco mundial de seguridad de la aviación, se están consolidando medidas de seguridad de la aviación basadas en la determinación de riesgos y centradas en los resultados, a fin de asegurarse de que exista una justificación suficiente y válida para implantar medidas nuevas de seguridad de la aviación; también, se da flexibilidad para usar medios alternativos que permitan alcanzar los objetivos de seguridad de la aviación;
- c) mediante las nuevas propuestas para reforzar las normas y métodos recomendados (SARPs) del Anexo 17 en materia de seguridad de la carga aérea, se pone énfasis en aplicar medidas de inspección rigurosas sólo a la 'carga de alto riesgo'; y
- d) la eliminación de restricciones relativas al transporte de líquidos, aerosoles y geles (LAG) en el equipaje de mano, como se tenía previsto, depende de la implantación gradual y armonizada de la inspección de LAG para explosivos.

2.6 Se ha venido diciendo desde hace mucho tiempo que el éxito de la seguridad de la aviación depende de los esfuerzos integrados y coordinados de una gran variedad de entidades: autoridades de seguridad de la aviación; proveedores de servicios de seguridad de la aviación, explotadores de aeronaves; explotadores de aeropuertos; autoridades policiales; aduanas; ejército; y autoridades de seguridad nacional. En los últimos años, reconociendo la gran importancia de la tecnología, los fabricantes de sistemas de inspección y de otros sistemas de seguridad han desempeñado un papel más activo en contribuir al desarrollo de enfoques de seguridad de la aviación holísticos.

2.7 La innovación tecnológica y de los procesos en el ámbito de la seguridad de la aviación ha introducido problemas nuevos de importancia. El uso de escáneres corporales ha despertado inquietudes acerca de la privacidad y de los efectos en la salud. En respuesta a estas preocupaciones relativas a la privacidad, se introdujeron métodos innovadores para despersonalizar las imágenes corporales conservando, al mismo tiempo, las capacidades de detección de dichos escáneres. Por otro lado, las iniciativas que se están estudiando para complementar las medidas de inspección física con la evaluación de información sobre los pasajeros, a fin de proporcionar un resultado de inspección más global, así como el uso de tecnología biométrica para mejorar la seguridad, también fueron motivo de preocupación respecto de la privacidad.

2.8 En términos prácticos, el contexto e importancia de la innovación en el campo de la seguridad de la aviación son muy distintos en todo el mundo. En algunos Estados desarrollados, la innovación conduce a la pronta utilización de las tecnologías y mejores prácticas más avanzadas. En cambio, en algunos Estados menos desarrollados, la innovación es mucho menos sofisticada debido a los recursos limitados, a la inaccesibilidad de la información, a la necesidad de ocuparse de aspectos fundamentales de seguridad de la aviación y a otras consideraciones.

2.9 En el análisis que precede, un tema común es el papel esencial que la innovación debe desempeñar para lograr una seguridad de la aviación eficaz, eficiente y sostenible. En términos de política pública, las administraciones estatales y las organizaciones internacionales reconocen perfectamente que la innovación es fundamental para enfrentar dificultades clave y que está sujeta a la cooperación internacional y debe de encausarse de manera estratégica.

3. JUSTIFICACIÓN DE LA CELEBRACIÓN DEL SIMPOSIO OACI SOBRE INNOVACIÓN EN EL CAMPO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

3.1 Idealmente, la OACI se encuentra en condiciones de ofrecer liderazgo a nivel mundial en materia de innovación en el campo de la seguridad de la aviación. Ésta no es una nueva función de la OACI. A través de la preparación y publicación de SARPS y textos de orientación conexos, actividades del USAP y numerosas iniciativas y proyectos destinados a prestar asistencia, la OACI ha promovido la innovación en el campo de la seguridad de la aviación.

3.2 Tomando como base esta experiencia, se propone que la OACI celebre en 2014, en Montreal, el Simposio OACI sobre innovación en el campo de la seguridad de la aviación, que sería el primero en su género. Con esto, la OACI enviaría un mensaje claro: que la comunidad internacional no está esperando a que se produzca otro accidente o ataque grave para mejorar la seguridad de la aviación. Con la celebración de este Simposio, la OACI buscaría una oportunidad para examinar, con todos los socios interesados, soluciones innovadoras, por medio de tecnología, herramientas y equipo, que ayuden a enfrentar dificultades de seguridad de la aviación actuales y futuras.

3.3 En el marco del tema *La innovación para mejorar la seguridad de la aviación*, el propósito del Simposio sería crear una red de partes interesadas y expertos, permitir el intercambio abierto de conocimientos y experiencias, promover un mayor reconocimiento de las mejores prácticas de seguridad de la aviación, promover la acción con miras hacia el futuro y estimular los enfoques creativos

utilizando sistemas y procesos basados en la tecnología y/o en los recursos humanos. Podrán participar autoridades estatales, partes interesadas de la industria, académicos y quienes tengan un interés legítimo en el futuro éxito de la seguridad de la aviación.

3.4 En el Simposio de tres días que se propone celebrar, participarán oradores principales, a fin de que enmarquen el proceso y el trabajo de los grupos de expertos encargados de los subtemas: optimización de la tecnología; consecución de un mayor equilibrio entre la seguridad y la facilitación; apresuramiento de la transferencia de los métodos innovadores a los Estados menos desarrollados; definición de las necesidades y capacidades futuras en materia de equipo por medio de asociaciones entre autoridades estatales de seguridad de la aviación y fabricantes; creación y aplicación del conocimiento a través de la innovación; promoción de investigación y desarrollo; y empoderamiento de la gente y de las empresas para que innoven, entre otros.

3.5 El Simposio podría contribuir a que se entiendan mejor los pasos que son necesarios para convertir la investigación en formas innovadoras que fortalezcan la eficacia del equipo de detección ante la presencia de nuevos sucesos. El Simposio también facilitaría la creación de una red de contactos entre los posibles solicitantes de proyectos de investigación de los Estados y órganos gubernamentales. Por último, podrían entablarse debates sobre la manera en que la investigación en materia de seguridad de la aviación proporcionaría resultados concretos para los usuarios finales y sobre cómo se integrarían las necesidades de los usuarios finales en los proyectos en curso y futuros.

3.6 Para las autoridades de la seguridad de la aviación y las empresas de tecnología, en particular, existe una oportunidad de fortalecer la colaboración. El Simposio podría servir de plataforma para que entidades públicas y del sector privado compartan y analicen información de manera oficial y oficiosa.

3.7 Los principales resultados del Simposio serían el intercambio de información y perspectivas; la creación de relaciones y redes de contactos; y recomendaciones a la OACI y/o a otras partes sobre el programa de trabajo.

3.8 Se propone que el Simposio se maneje como un evento de generación de ingresos, cuyos costos se recuperarían mediante el cobro de cuotas de entrada, patrocinadores y el cobro de derechos a los expositores.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 Se invita a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación a concluir que la innovación es un asunto de importancia estratégica para el futuro de la seguridad de la aviación.

4.2 Se invita a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación a recomendar que la OACI celebre en 2014 el Simposio OACI sobre innovación en el campo de la seguridad de la aviación.