



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Programa de seguridad de la aviación

**REFUERZO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
EN UN ENTORNO DE RECURSOS LIMITADOS**

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

Las amenazas contra la aviación continúan evolucionando a medida que los terroristas buscan burlar las medidas existentes y crear nuevos métodos para atentar contra aeronaves, pasajeros e instalaciones aeronáuticas. Existen diversas técnicas que pueden ayudar a los Estados miembros a contrarrestar estas amenazas en constante evolución. Estas técnicas abarcan una amplia gama desde tecnologías complejas y costosas para la inspección de pasajeros, equipaje y carga, hasta tecnologías menos costosas que se emplean como inspección primaria o suplementaria. Los Estados pueden adaptar sus regímenes de seguridad en función de la magnitud de sus sistemas de aviación y los recursos disponibles, siempre y cuando cumplan las normas internacionales. Además de la utilización de equipos de alta tecnología para la inspección de pasajeros, equipaje y carga, existen mecanismos de menor costo que pueden añadir verdadero valor a un régimen existente de seguridad, aumentando de este modo su eficacia.

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

- tomar nota de que las restricciones de recursos financieros y humanos no necesariamente limitan el desarrollo de un sistema eficaz de seguridad de la aviación;
- recomendar que se consideren medidas y tecnologías alternativas al desarrollar y ampliar el régimen de seguridad de la aviación de un Estado miembro;
- elaborar textos de orientación sobre métodos de baja tecnología para uso de los Estados; y
- instar a los Estados a que compartan entre sí los mecanismos de baja tecnología y técnicas innovadoras para la seguridad del sistema de aviación mundial; y
- explorar medios de que los centros de instrucción de la OACI puedan elaborar cursos sobre mecanismos de baja tecnología.

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación civil continúa siendo el blanco de terroristas y delincuentes debido a su visibilidad, alto perfil y simbolismo nacional. Las amenazas contra la aviación han evolucionado a lo largo de varios decenios y en la actualidad, éstas son por lo general bien planificadas y complejas. La más reciente amenaza principal contra la aviación civil mundial afloró en agosto de 2006 con un complot en el que se había planeado utilizar explosivos líquidos para derribar aeronaves que volarían desde el Reino Unido con destino a los Estados Unidos. Este complot constituye un importante ejemplo de la constante transformación de las amenazas contra la aviación civil.

2. ANÁLISIS

2.1 El sistema de aviación de cada nación es singular en cuanto a su magnitud y capacidad de recursos. Si bien todos los Estados miembros de la OACI tienen la responsabilidad de cumplir las normas de seguridad de la aviación mundial convenidas, es decir las normas y métodos recomendados (SARPS), cada Estado cumple con los mismos en el marco de su propia realidad económica y política, empleando técnicas y tecnologías adaptadas individualmente en función de su propia capacidad y limitaciones.

2.2 Para mitigar los costos económicos relacionados con la seguridad de la aviación, las naciones en todo el mundo están desarrollando medidas de inspección innovadoras y de bajo costo, lo cual hace patente que la tecnología no es un sustituto de la creatividad. Además de la utilización de equipos de alta tecnología para la inspección de pasajeros, equipaje y carga existen mecanismos de costo inferior que pueden añadir verdadero valor al régimen existente de seguridad, aumentando así su eficacia.

2.3 Niveles de respuestas flexibles e imprevisibles

2.3.1 El terrorista al que nos enfrentamos hoy en día es adaptable, paciente e inteligente. El sistema de transporte aéreo es sumamente vasto y, en buena parte, público. Las iniciativas destinadas a proporcionar protección universal en las que se emplean medidas de inspección “del 100%” no son ni eficaces en función de los costos ni absolutamente invulnerables; por consiguiente, el enfoque para contrarrestar la amenaza debería basarse en la gestión de riesgos. Es necesario elaborar y establecer medidas de seguridad basadas en un análisis de riesgos y éstas deberían proporcionar múltiples oportunidades de prevenir un ataque. Las medidas deberían evolucionar continuamente, introduciendo un factor de incertidumbre en las actividades de planificación y vigilancia de los adversarios, y éstas deberían ser adaptables a diferentes modalidades y tipos de amenazas a fin hacerlas más robustas frente a un enemigo dinámico y con capacidad de aprender.

2.3.2 *Flexible.* Se puede lograr una mejor posición en materia de seguridad global mediante la utilización sumamente flexible del personal de seguridad en lugar de depender sobremanera de asignarlo a los puntos de inspección, registrando una y otra vez a las personas y a sus efectos personales. La seguridad basada en los riesgos comparte los recursos no sólo a todos los niveles de riesgo, sino también en proporciones estratégicas. La meta de los terroristas es derrotar el sistema y explotar las oportunidades previsibles. La estrategia de seguridad debería ser hábil, flexible, móvil y sobretodo dinámica.

2.3.3 *Imprevisible.* El carácter no previsible es un instrumento crucial para deshabilitar los planes terroristas. Si se aplican protocolos de seguridad de forma mecánica de la misma manera en cada ubicación, los terroristas pueden calcular con exactitud lo que pueden esperar y la forma de burlar estas medidas. Sin embargo, si se introduce un elemento imposible de prever, tal como cambiar o añadir rutinas de inspección, de forma variable, o utilizar equipos caninos, en diversos puntos del proceso de seguridad, el elemento de azar aumentará eficazmente la complejidad para los posibles terroristas.

2.4 Observación del comportamiento

2.4.1 Una técnica en desarrollo, utilizada en los Estados Unidos por la Administración para la Seguridad en el transporte (TSA) es el programa de observación y análisis del comportamiento, que está diseñado para proporcionar a los Oficiales de seguridad del transporte en los aeropuertos de los Estados Unidos una herramienta discreta para identificar a individuos de alto riesgo potencial a fin de someterlos a evaluación y/o inspección ulterior. El programa surge de otros programas de análisis de comportamiento que han sido utilizados con éxito por el personal de orden público y personal de seguridad en los Estados Unidos y en todo el mundo.

2.4.2 Las técnicas se llevan a la práctica por personal especializado de la TSA, que individualmente observan el comportamiento de las personas para detectar a pasajeros que muestren tensión o temor ya que estos comportamientos pueden ser indicativos de actividades ilícitas, delictivas o terroristas. El programa permite al personal TSA trabajar más eficientemente centrando los recursos en los pasajeros e individuos en todo el aeropuerto y permite a los custodios del orden público adoptar una actitud proactiva cuando tratan con el público en un entorno de aeropuerto.

2.4.3 El programa utiliza un enfoque integrado, de estrecha cooperación con los agentes de mantenimiento del orden público (LEO), en que los agentes de la TSA y los agentes de mantenimiento del orden público utilizan las técnicas de observación del comportamiento como respuesta coordinada para los pasajeros de alto riesgo. Las ventajas de este enfoque único e integrado es que el programa potencia al máximo la eficacia de los recursos LEO y TSA en el aeropuerto recurriendo al trabajo en equipo en el que cada componente tiene responsabilidades claramente identificadas; y asegura que los pasajeros de más alto riesgo sean objeto de una inspección más profunda, y en algunos casos, sean entrevistados y evaluados por un LEO.

2.5 Programa de equipo canino

2.5.1 Otra herramienta utilizada por los TSA es el Programa nacional de equipos caninos para la detección de explosivos (NEDCTP). El programa se inició el 9 de marzo de 1972, cuando un vuelo que salía de la ciudad de Nueva York con destino a Los Ángeles recibió una amenaza anónima de bomba. La aeronave regresó a Nueva York, se evacuó a los pasajeros y un perro entrenado para detectar bombas identificó el dispositivo explosivo a sólo doce minutos de su detonación. El NEDCTP se constituyó ese mismo día. Desde 2001, el programa ha doblado su magnitud, pasando de 174 equipos en 39 aeropuertos a más de 420 equipos en más de 75 aeropuertos y en 13 sistemas de tránsito masivo.

2.5.2 En el marco de este programa, los TSA entrenan perros y guías para que trabajen como equipos móviles muy eficaces que pueden localizar e identificar rápidamente materiales peligrosos que puedan representar una amenaza para los sistemas de transporte. El entrenamiento incluye técnicas de búsqueda en la aeronave, equipaje, vehículos y estructuras de transporte así como procedimientos para identificar materiales peligrosos y “alertar” o indicar al guía la presencia de estos materiales. Además, estos equipos pueden descartar rápidamente la presencia de materiales peligrosos en bultos no vigilados, estructuras o vehículos, permitiendo el flujo libre y eficiente de actividades comerciales. Debido a que los equipos caninos combinan una excelente movilidad con índices de detección fiables, su uso ha evolucionado y actualmente incluye el registro de perímetros en respuesta a amenazas de bombas en aeropuertos y terminales de tránsito masivo y dentro de aeronaves, trenes, equipaje, carga y vehículos y constituye igualmente una demostrada medida disuasiva para posibles terroristas.

2.5.3 Los Estados Unidos están comprometidos a desarrollar más estos métodos de inspección de bajo costo e innovadores. Una vez que la Academia de instrucción en seguridad TSA en la ciudad de Oklahoma sea certificada por la OACI, los Estados Unidos podrán ofrecer capacitación en el desarrollo de mecanismos de baja tecnología y ayudar así a otros Estados en el desarrollo de ese tipo de formación.

— FIN —