



# **COMUNICADO**

**NO 64**

## **IATA destaca la cooperación entre gobiernos e industria para una aviación más segura y más eficiente**

**14 de noviembre, 2017 (Abu Dabi)** – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha pedido que se refuerce la seguridad aérea entorno a cuatro áreas clave:

- (1) mayor cooperación entre gobiernos con el fin de poner coto a las medidas extraterritoriales a largo plazo;
- (2) aplicación universal de estándares globales;
- (3) intercambio de información más eficiente entre gobiernos e industria y entre los propios gobiernos, e
- (4) implantación eficiente de las innovaciones tecnológicas, nuevas y existentes.

"Los gobiernos y la industria son socios en materia de seguridad aérea. Las aerolíneas ofrecen su experiencia operacional. Los gobiernos tienen los recursos financieros y de inteligencia. Industria y gobiernos deben trabajar de manera efectiva en un diálogo continuo centrado en mejorar la seguridad", dijo Alexandre de Juniac, consejero delegado de la IATA, en su discurso de apertura de la conferencia mundial AVSEC, en Abu Dhabi, Emiratos Árabes Unidos.

De Juniac puso el énfasis en la seguridad aérea. "No podemos predecir la próxima amenaza. Pero sí sabemos algunas cosas con certeza. Unidos, gobiernos e industria, aumentamos nuestras defensas y somos menos vulnerables ante las amenazas contra la seguridad aérea. Y nuestra fortaleza puede ser aún mayor si evitamos medidas extraterritoriales a largo plazo, respaldamos la aplicación de estándares globales, compartimos información y desarrollamos tecnología de manera eficiente".

### **Medidas extraterritoriales**

Los gobiernos deben evitar la aplicación de medidas extraterritoriales a largo plazo y no permitir que las aerolíneas sufran el impacto financiero de los gastos imprevistos por un período indeterminado.

"Las amenazas contra la seguridad aérea son un hecho ineludible. Y entendemos que, en ocasiones, sea inevitable aplicar medidas adicionales unilaterales de naturaleza extraterritorial. Pero estas no pueden ser soluciones a largo plazo ni deben afectar a las aerolíneas, de modo que estas tengan que soportar gastos imprevistos durante un plazo indeterminado, ante la falta de acuerdo de los gobiernos en lo que concierne a las medidas de seguridad de sus ciudadanos", dijo De Juniac.

Las entrevistas que llevan a cabo las aerolíneas con los pasajeros que vuelan a Estados Unidos es un ejemplo de requisito extraterritorial exigido por la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA, por sus siglas en inglés) de este país. "Normalmente, son las propias autoridades gubernamentales quienes realizan tales entrevistas. A corto plazo, parece que las aerolíneas son las más adecuadas para llevarlas a cabo. Pero a largo plazo, si los gobiernos creen que estas entrevistas son críticas, ellos mismos deberían trabajar juntos para dedicar los recursos necesarios que esa función exige", señaló De Juniac.

### **Estándares globales**

Los estándares globales son fundamentales para administrar de manera efectiva la seguridad de una industria global. "Los Estados son responsables de implementar medidas de seguridad efectivas. El Anexo 17 del Convenio de Chicago –en vigor durante cuatro décadas– lo establece de forma clara. Pero sorprende que el 40% de los Estados hayan tenido problemas para implementar hasta los requisitos más básicos. Esto no es bueno", dijo De Juniac.

De Juniac saludó el desarrollo del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASeP, por sus siglas en inglés) de la OACI y urgió su pronta implementación. "El desarrollo y la implementación son cosas diferentes, como se deduce del bajo nivel de cumplimiento de los requisitos del Anexo 17. La creación de capacidades es crítica. Los estados necesitarán integrar las acciones prioritarias definidas en el GASeP en sus respectivos programas nacionales de seguridad de la aviación civil para que estos sean efectivos", destacó De Juniac.

### **Intercambio de información**

Es esencial mejorar el intercambio de información y la coordinación de las medidas de seguridad entre gobiernos e industria. Las consecuencias de la falta de cooperación en esta área se manifiesta de muchas maneras, como se aprecia en el mosaico de respuestas de los distintos gobiernos ante el impacto negativo de la prohibición de transportar dispositivos electrónicos en (PED, por sus siglas en inglés) en cabina en algunas rutas de EE. UU. y el Reino Unido; o como en uno de los ejemplos más trágicos, en el que el fracaso para compartir información contribuyó a la pérdida de las 298 personas a bordo del MH17.

"Si bien los gobiernos son los principales responsables de la seguridad, la industria comparte la la prioridad de mantener seguros a los pasajeros, la tripulación y las aeronaves. La inteligencia es clave. Es la única forma de detener a los terroristas. Y defendemos que el intercambio de información sea un requisito del Anexo 17 del Convenio de Chicago. Es un paso en la dirección correcta, pero aún falta mucho para alcanzar el nivel de intercambio de información multilateral que la información de riesgo requiere", dijo De Juniac.

De Juniac señaló, además, la necesidad de que los gobiernos cuenten con las aerolíneas en este proceso de intercambio de información: "Las aerolíneas no quieren tener acceso a secretos de Estado. Pero si estas conocen el objetivo de los gobiernos, no hay duda de que su experiencia operacional contribuirá a conseguir unos resultados más eficientes y efectivos".

### **Tecnología**

La tecnología juega un papel clave en la seguridad aérea. Por ejemplo, la incorporación de equipos de detección de trazas explosivas (ETD, por sus siglas en inglés) ha sido determinante para el levantamiento de la prohibición estadounidense de transportar PED de gran tamaño en

cabina, y su uso pronto se convertirá en un estándar del Anexo 17. La IATA destacó dos áreas para mejorar el desarrollo y el uso de la tecnología:

- **Simplificación y coordinación de los procesos de certificación en todas las jurisdicciones.** Respaldamos plenamente el trabajo del Grupo de Tarea para la Innovación de la TSA y el Programa de Soluciones para la Seguridad de la Aviación del Futuro (FASS, por sus siglas en inglés) del Reino Unido. "Sería una lástima no poder usar el resultado de estos esfuerzos de forma rápida y global para acoger procesos de certificación rutinarios", dijo De Juniac.
- **Maximizar las ventajas de las tecnologías de la información de modo que los puntos de control de seguridad del aeropuerto dispongan de la información de los pasajeros.** "La Encuesta Global de Pasajeros de la IATA destaca la incomodidad de los pasajeros ante los controles de seguridad y aduanas; asimismo, muestra su interés por compartir información en beneficio de agilizar estos procesos", apuntó De Juniac. La tecnología biométrica, los sistemas de gestión de identidades y la vinculación de programas de "viajeros conocidos" para el control de aduanas y pasajeros pueden contribuir a procesos de seguridad más sencillos y seguros en los aeropuertos.

Puede leer el discurso completo [aquí](#)

#### **Más información:**

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

#### **Notas para los editores:**

- La IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 275 líneas aéreas que constituyen el 83% del tráfico aéreo internacional.
- Encuentra toda la información actualizada en <http://twitter.com/iata2press>