



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

**LA COOPERACIÓN DE MÉXICO CON ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ
EN MATERIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA EN LA
TRANSPORTACIÓN DE PERSONAS DESPUÉS DE LOS ATENTADOS
DEL 11 DE SEPTIEMBRE DE 2001.**

TESINA

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES**

PRESENTA:

MARINA SOTO URIBE

ASESOR:

MTRA. MARÍA DEL CONSUELO DÁVILA PÉREZ



MÉXICO D.F.

2010.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A la Universidad Nacional Autónoma de México porque mi pensamiento y vida cambiaron en su recinto.

Al pueblo de México, que con su lucha me regalaron la libertad del conocimiento.

A mis padres, Gaudencio y Hortensia, que con todo su empeño, paciencia y amor, me enseñaron que el trabajo ennoblece.

A mis hermanos, Ricardo y Sergio, porque siempre me han cuidado, no me critican, me apoyan, y siempre tienen tiempo para divertirse conmigo.

A mi prima Elena, no olvido el orgullo con el que me mostraste por primera vez nuestra Universidad.

A Jubei, Derek y Zoé, porque la vida es extraordinaria.

A mis amigos, por toda la felicidad que creamos juntos.

INDICE

Introducción

1. Marco normativo de los procesos de seguridad en la transportación aérea....	01
1.1. Antecedentes. Surgimiento del concepto de seguridad aérea.....	03
1.2 .Desarrollo y evolución.....	11
1.3. Organismos e Instituciones Internacionales que regulan la transportación aérea.....	14
1.4. Su importancia en la actualidad.....	24
2. Impactos de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en la seguridad aeroportuaria en Estados Unidos, Canadá y México.....	28
2.1. Cronología de los hechos.....	30
2.2. Efectos inmediatos en la transportación aérea de personas.....	32
2.2.1. En Estados Unidos.....	35
2.2.2. En Canadá.....	40
2.2.3. En México.....	43
3. Nuevos retos para la seguridad aeroportuaria en América del Norte.....	47
3.1. Acuerdos y normatividad aérea internacionales.....	49
3.2. Infraestructura.....	60
3.3. Capacitación.....	62
Conclusiones.....	67
Anexo 1. Apartado 1.3. Lista de miembros y claves de IATA	75
Anexo 2. Apartado 1.3. Convenio de Varsovia.....	82

Anexo 3. Apartado 2.1. Cronología de los atentados más grandes en aeronaves.....	89
Glosario.....	92
Bibliografía.....	98

INTRODUCCIÓN.

Los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, tuvieron repercusiones extraordinarias en el mundo entero, estos hechos fueron condenados por la opinión pública internacional y los gobiernos. “Desde ese día la seguridad mundial, y especialmente de ésta región, se delimitaría de acuerdo con las necesidades internas de la superpotencia en su lucha contra el terrorismo” y el mantenimiento de la seguridad de las personas.

Los aviones de línea Boeing 767 y 757 que chocaron contra el World Trade Center liberaron cada uno, en el momento de la explosión de su tanque lleno de combustible, una energía equivalente a 500 kilos de TNT, es decir 25 veces más potentes que la mayor bomba convencional existente. Las muertes se contaron por miles, pereciendo 2,973 personas, incluyendo 246 pasajeros que viajaban en los cuatro aviones estrellados.

Los atentados terroristas, provocaron la reducción en el uso de los transportes aéreos, como consecuencia del estado de psicosis de la población, que evitaba estar en sitios concurridos o viajar. La demanda de los vuelos comerciales se redujo drásticamente, debido sobretodo al temor de que se repitieran las acciones terroristas y también a la resistencia de las personas a someterse a rigurosas medidas de seguridad, que a partir de entonces, se llevaron a cabo en los aeropuertos.

Muy significativas fueron las pérdidas en el sector aéreo estadounidense que permaneció cerrado durante varios días por primera vez en su historia. Tras su apertura, las compañías aéreas sufrieron una disminución drástica en sus vuelos y sus problemas económicos se agravaron, pues el sector ya presentaba un impacto negativo debido al debilitamiento existente en la economía de Estados Unidos. Datos emitidos por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés), nos muestran que inmediatamente después de los atentados el número de pasajeros

aéreos descendió en todo el mundo cerca de 60%. El transporte aéreo supone una auténtica actividad internacional de la que depende el desarrollo de las sociedades modernas por su importancia económica y social. Después de la segunda guerra mundial, la primera vez que el tráfico mundial de las líneas aéreas registró una disminución drástica fue durante la Guerra del Golfo Pérsico en 1991.

Los atentados del 11 de septiembre rebasaron por mucho estos eventos y afectaron la estructura de las operaciones aéreas a nivel mundial. Tuvieron un efecto abrumador en la población y toda la atención se centró en el tema de la seguridad en todos los aspectos de la vida nacional e internacional de aquel país y del mundo entero. Los lamentables acontecimientos en Estados Unidos, provocaron una crisis de magnitud sin precedentes en las líneas aéreas, al generar un clima de terror entre el público usuario y un entorpecimiento en las operaciones con el establecimiento de nuevas medidas de seguridad.

A partir de estos eventos se plantearon nuevos desafíos en el ámbito de la seguridad aérea; sobretodo por la magnitud, la sorpresa y el impacto que los ataques, que dejaron ver la existencia de nuevos sistemas y métodos que logran traspasar todas las fronteras aéreas, colapsando la vida de la población de diferentes países. Obligando a los gobiernos a reconocer la necesidad de organizarse y estar mejor preparados para enfrentarlos. La seguridad se volvió un punto vital para ingresar a las agendas de los gobiernos, que se encontraron frente a la necesidad de armonizar objetivos en planes nacionales y de crear proyectos e invertir en infraestructura de seguridad.

Los organismos internacionales más importantes en el ámbito de la aviación civil, como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), tomaron acciones concretas encaminadas a establecer nuevos procedimientos para asegurar la seguridad de los pasajeros, equipos y aeropuertos en todo el mundo.

Estados Unidos comparte con Canadá y México una extensa y activa frontera terrestre, y sus relaciones traspasan todos los ámbitos de la vida cultural, económica y política

siendo entre ellos los más importantes y cercanos socios comerciales. En estas circunstancias, se volvió indispensable la cooperación de estos actores para garantizar la seguridad de sus ciudadanos, por lo que a partir de entonces han llevado a cabo diferentes acciones y firmado acuerdos donde se establecen procedimientos y políticas con el objeto de evitar que surjan de nuevo acontecimientos de este tipo. Las acciones que han tomado a partir de entonces Estados Unidos, México y Canadá, están estrechamente vinculadas e influyen directamente en la forma de vida de las personas que habitan o que transitan por estos territorios.

El objetivo del presente trabajo de investigación es abordar en el contexto de las relaciones internacionales, el impacto generado por los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 en materia de seguridad aeroportuaria en Estados Unidos. De igual modo, se revisarán las acciones tomadas por Canadá y México, los dos países que comparten sus fronteras terrestres y con los que mantiene una estrecha relación en materia comercial y política. Acciones orientadas a reducir los riesgos de daños a las personas y a la infraestructura aeroportuaria, a través de acuerdos entre que determinan los procedimientos para el mantenimiento de la seguridad.

A lo largo de la investigación se tratará de comprobar que, los ataques del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, crearon un ambiente de incertidumbre no sólo en Estados Unidos sino en todo el mundo en materia de seguridad, principalmente en la aviación civil, los aeropuertos y las líneas aéreas donde provocaron una crisis de magnitud sin precedentes, que causó cambios sustanciales en la operación aeroportuaria de los países, en particular de Estados Unidos, Canadá y México.

Que la estrategia mundial, con el objeto de proteger vidas en el espacio aéreo, se ha dirigido a fortalecer los procesos de seguridad en la aviación y a promover el buen funcionamiento del transporte aéreo a fin de que pueda renovar su contribución a la economía mundial, mediante la cooperación de los Estados mediante acuerdos internacionales. Cooperación que el caso de México esta supeditada a las necesidades

particulares internas de los Estados Unidos y Canadá y llegan a ser impositivas para nuestro país.

En el primer apartado se expone de forma breve el desarrollo de la aviación destacando su importancia económica que repercute en la relación entre países. Se revisa el concepto de seguridad área y como se ha transformado hasta nuestros días. Los organismos e instituciones internacionales que la regulan así como su importancia en la actualidad.

En el segundo conoceremos de forma cronológica como se dieron los atentados del 11 de septiembre de 2001, para adquirir una perspectiva adecuada en la comprensión de estos eventos. Se destacarán las acciones e impacto a nivel internacional en el ámbito de la seguridad aeroportuaria internacional como respuesta a estos actos terroristas; en particular en Estados Unidos, Canadá y México.

En el tercer apartado se presenta el panorama actual de la seguridad aérea analizando la normatividad aérea entre Estados Unidos, Canadá y México con el acuerdo de la Alianza de Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPA), y los hechos que al momento de esta investigación ha provocado nuevos acuerdos entre estos países. Asimismo se analiza si las medidas adoptadas en estos acuerdos son equitativas en la protección de seguridad aérea.

Finalmente se determinará la importancia de la modernización y alta tecnología en la infraestructura aeroportuaria, así como la capacitación de las personas, instituciones y empresas involucradas en el proceso de la transportación aérea de personas, y que participan en los actuales procesos de seguridad que se llevan a cabo en los aeropuertos en estos países de América del Norte.

C A P I T U L O 1

MARCO NORMATIVO DE LOS PROCESOS DE SEGURIDAD EN LA TRANSPORTACIÓN AÉREA.

1. MARCO NORMATIVO DE LOS PROCESOS DE SEGURIDAD EN LA TRANSPORTACIÓN AÉREA.

El nacimiento de la aviación marcó el término del reinado de la transportación marina, el cual perduró por más de quinientos años y contribuyó al desarrollo y expansión territorial, sobretodo, de países europeos entre ellos Inglaterra, España, Portugal y Holanda.

La aviación surge como una necesidad de la naturaleza humana para lograr por nosotros mismos algo extraordinario: volar. Cuando el hombre logra crear artefactos que lo llevan a los cielos, éste descubre un nuevo territorio para conquistar.

Hoy en día puede medirse el grado de desarrollo de un país en función del tamaño de su aviación el transporte aéreo mundial es un medio de desarrollo económico, social y cultural que genera cerca del 8% del PIB mundial¹ y da trabajo – de forma directa o indirecta – a 29 millones de personas en todo el mundo.

En el siguiente apartado expondremos la historia del surgimiento de la aviación, su evolución y marco normativo a nivel internacional, que incluye los tratados y convenios internacionales que tienen una íntima relación con el transporte aéreo con el objeto de que sea ordenado y equitativo.

Reconoceremos que la actividad de volar implica riesgos tanto en los artefactos (aviones) como en la integridad física de las personas involucradas en el proceso, pues no es una actividad natural del hombre. Por lo que nos enfocaremos a uno de los elementos más importantes de la aviación: la seguridad. Se expondrá el concepto de seguridad, su importancia y destacaremos el papel de la Organización de Aviación Civil Internacional como organismo internacional regulador del cumplimiento de las normas y recomendaciones que de él emanan, tanto para reprimir los actos en contra de la

¹ “OACI subraya la importancia de la aviación en la economía mundial” Centro de Noticias ONU página principal <http://www.un.org/spanish/News> consultada el 23 de enero de 2010.

seguridad de la aviación, como de la responsabilidad de los que intervienen en el proceso de volar en aeronaves.

1.1. Antecedentes.

Surgimiento del concepto de seguridad aérea.

El primer vuelo del hombre que tuvo éxito, fue precedido de siglos de sueños, estudio, especulación y experimentación. Existían viejas leyendas con numerosas referencias a la posibilidad de movimiento de las alas de los pájaros o el empleo de un medio como el humo u otro más ligero que el aire.

A comienzos del siglo XVI Leonardo Da Vinci analizó el vuelo de los pájaros y anticipó varios diseños que muchos años después resultaron viables para su realización. El desarrollo práctico de la aviación siguió varios caminos durante el siglo XIX pues se hicieron numerosos esfuerzos para imitar el vuelo de las aves con experimentos basados en paletas o alas movidas por los músculos humanos, pero nadie lo logró².

Los numerosos experimentos realizados con cometas durante esta época, consiguieron mejorar de forma notable los conocimientos sobre aerodinámica y estabilidad en vuelo. Entre 1890 y 1901 se realizaron incontables experimentos con prototipos provistos de motor. Los logros conseguidos a lo largo de este siglo aportaron los fundamentos necesarios para el éxito de los hermanos Wrigh..

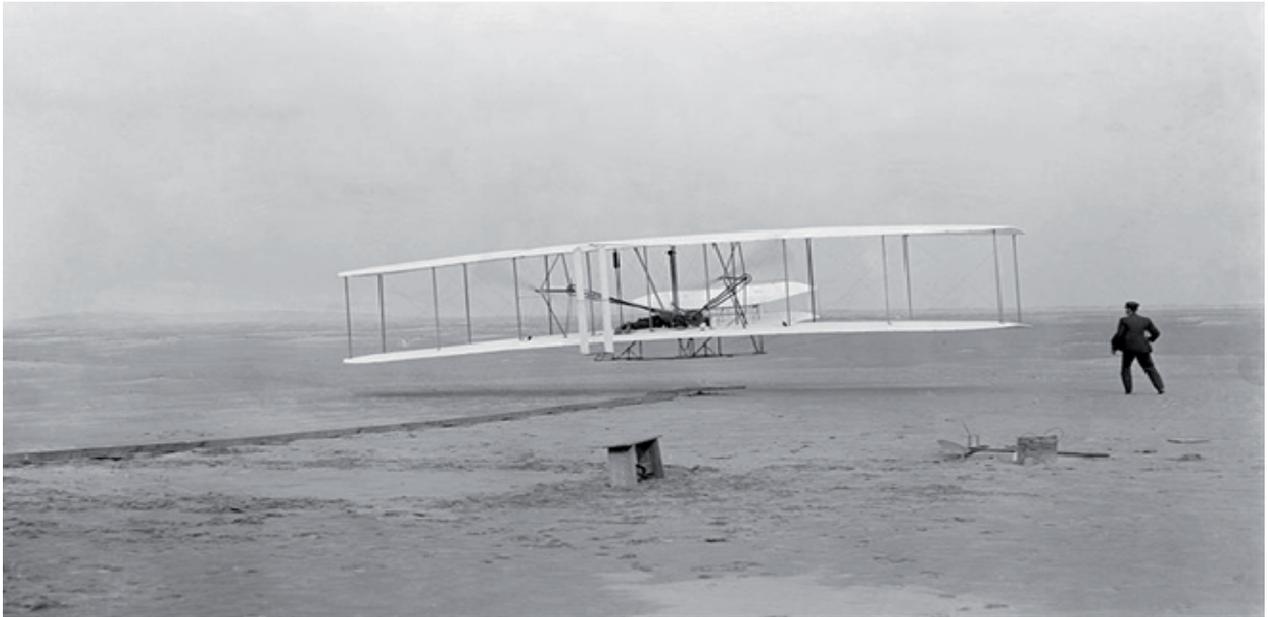
Se reconoce a los hermanos Wright, Oliver y Wilbur, como los pioneros en la historia de la aviación moderna. Dichos hermanos fabricantes de bicicletas, pasaron a la historia por el vuelo que el 17 de diciembre de 1903 realizaron a bordo del *Flyer I*³, una

² Martin A. Cagliani, Historia de la Aviación Mundial Material de investigación. <http://electroaeronautica.galeon.com/enlaces> página consultada el 23 de noviembre de 2009.

³ Nombre de la aeronave creada por estos inventores.

aeronave⁴ de su fabricación que pesaba 340 kilos y tenía 12 metros de envergadura⁵, impulsada por un motor de vapor de cuatro cilindros que le proporcionaba 12 caballos de potencia.

Primer vuelo con motor.



Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/Hermanos_Wright#Inventos_de_los_hermanos_Wright Fotografía original del primer vuelo de la historia a mando de Orville Wright; a la derecha su hermano Wilbur, 1903.

Este suceso constituía la primera vez que una aeronave autopropulsada más pesada que el aire, era capaz de volar libremente y ser controlada en pleno vuelo, la aportación de los hermanos Wright revolucionó la ciencia de la aviación ya que a partir de este momento, era también el hombre y no sólo la naturaleza, quien podía mantener volando un objeto más pesado que el aire y dirigirlo a voluntad.⁶

En 1903 aún no se habían conseguido la estabilidad y el control necesarios para un vuelo prolongado, pero los conocimientos aerodinámicos y el éxito de los motores de gasolina, que sustituyeron a los más pesados de vapor, permitirían que la aviación

⁴ Una aeronave es cualquier artefacto con capacidad para despegar, aterrizar y navegar por la atmósfera siendo éste capaz de transportar personas, animales o cosas. Según la OACI, aeronave es toda máquina que puede desplazarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

⁵ A. Aguirre de Córcega. “Doce segundos que cambiaron al mundo” (en español) disponible en <http://www.abc.es/hemeroteca/historico> del 14 de diciembre de 2003.

⁶ En México, el 10 de enero de 1910 inicia la historia de la aviación. En un breve vuelo el mexicano Alberto Braniff se convirtió en el primer hombre en volar un avión voissin propulsado a motor en toda Latinoamérica.

evoluciona con rapidez. Y en cinco años se hicieron vuelos de hasta tres horas de duración.

En 1910 el avión⁷ realiza sus primeros vuelos comerciales con el transporte de correo en Francia y Gran Bretaña durante la Primera Guerra Mundial. Podemos decir que a partir de este hecho da inicio la aviación comercial como una actividad dedicada a la transportación de personas o mercancías de manera regular, es decir con un itinerario.⁸

En 1919 nacieron las primeras compañías aéreas comerciales encargadas del transporte de mercancías y pasajeros. En Europa se creó la *Kninklijke Luchtvaart Maatsppij*, más conocida como KLM, y en América la Sociedad Colombo Alemana de transporte aéreo más conocida como Avianca⁹. Cabe destacar que en el año de 1939 la compañía PanAm¹⁰ ya hacía rutas entre el océano Atlántico y el Pacífico transportando de forma combinada pasajeros y correo.¹¹

La Segunda Guerra Mundial representó una gran disminución en el rubro comercial en Europa; pues la aviación militar cobró mayor importancia y algunas compañías aéreas dirigieron sus recursos al servicio de la industria de guerra.¹² La aviación militar de los países en conflicto cesaron su actividad comercial por completo, tal es el caso de *Air France* en el año de 1940 debido a la ocupación de Francia; y *Greater Japanese Airways* al involucrarse Japón en la guerra. Otras compañías como KLM continuaron su operación en territorios de Asia ajenos al conflicto.

⁷ Avión del francés avión y del latín *avis ave*. También denominado aeroplano, es una aeronave más pesada que el aire, provisto de alas fijas y un cuerpo de carga capaz de volar propulsado siempre por uno o más motores. Según la definición de la OACI es un aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

⁸ Se refiere a la descripción de la ruta aérea y los horarios de una aeronave para la transportación de pasajeros o mercancías de un lugar a otro a nivel nacional o internacional. Para más información ver en glosario la definición de Itinerario.

⁹ Su nombre original era SCADTA (Sociedad Colombo-Alemana de transporte aéreo).

¹⁰ PanAmerican (Panam) marcó una etapa en la historia de la aviación comercial. En la década de 1930 se convirtió en la compañía líder gracias al hidroavión 314 Clipper.

¹¹ Un ejemplo de aviación comercial de estos primeros tiempos fue el Boeing B40 que operó entre San Francisco y Chicago, dentro de los Estados Unidos. Siendo la compañía Boeing *Air Transport Inc.* creada en los años 30's, líder de este servicio con el hidroavión denominado Boeing 314 Clipper.

¹² Véase Fuerza Aérea Mexicana SEDENA Secretaría de la Defensa Nacional. "México en la II Guerra Mundial" disponible en <http://www.sedena.gob.mx> sitio web el 08 de enero de 2010.

Al mismo tiempo representó un período de desarrollo tecnológico en la aviación, pues finalizado el conflicto todos los avances tecnológicos (aerodinámicos, metalúrgicos, el motor a reacción y el radar) fueron incorporados inmediatamente a la aviación civil.

El uso del motor a reacción significó una revolución en la aviación comercial, pues a partir de entonces los vuelos comerciales tenían otra dimensión. Los nuevos aviones presentaban innovaciones técnicas que permitían vuelo de mayor alcance en menor tiempo y más confortables.

Los cambios provocados por el motor a reacción fueron:

- Incremento en las velocidades de vuelo. De los 290 km/h que alcanzaba el DC3 se pasó a volar a 772 km/h con el avión *Comet*¹³. Esto permitió reducir las horas de vuelo por ejemplo, la ruta Tokio-Londres que necesitaba de 85 horas de vuelo, se pudo realizar en 36 horas.
- Mayor altitud en el vuelo.
- Menos ruido.

Las compañías incrementaron su volumen de pasajeros de forma rápida, la aviación comercial era el medio de transporte en auge y esto supuso que las aerolíneas tuvieran que tomar otras medidas y precauciones para mantener la seguridad de un vuelo.

Debido a la naturaleza internacional del transporte aéreo, la industria aérea ha sido pionera en impulsar la colaboración entre países con el fin de establecer la normatividad que garantice el desarrollo de la aviación. La expansión y el empleo del espacio aéreo a escala nacional y luego internacional hicieron plantear a los países la necesidad de establecer leyes y regulaciones que permitieran un tráfico eficiente y seguro.

¹³ El avión que incorporaba estos motores era el *Comet* y la primera aerolínea en utilizarlo fue la *British Overseas Aircraft Company* (BOAC), que realizó la primera ruta Londres-Johannesburgo en 1952.

Esta convicción los hizo firmar convenios y protocolos internacionales para determinar la condición jurídica de la aviación y garantizar la seguridad de los vuelos.

La seguridad no es exclusiva de un solo actor; no es competencia únicamente del Estado, ni sólo de la sociedad civil. Los actores que participan en ella y de ella deben ser muchos y diversos, es competencia y obligación de varios. Es una necesidad de las personas y de los grupos humanos; es un derecho y se refiere a las garantías de protección ante cualquier amenaza, ya sea por parte de personas, instituciones, gobiernos u otros.

En la aviación, la seguridad tiene un aspecto muy especial, considerando los riesgos y daños que en ella se pueden suscitar, teniendo en cuenta las características esenciales de la misma como son la penetrabilidad, la velocidad y su carácter internacional.

Es así que la seguridad es el más elemental objetivo de la navegación aérea, por lo que los Estados deben lograr el más alto grado de uniformidad en sus reglamentaciones, normas y procedimientos, justificándose así la adopción de medidas de seguridad en toda la industria aeronáutica.

Podemos definir a la seguridad aérea como los procedimientos que se llevan a cabo para garantizar la seguridad de los pasajeros y la carga durante un vuelo. Los vuelos comerciales son una de las forma de transporte más seguras.¹⁴

La seguridad en la aviación civil está vinculada con la operación de las aeronaves en el espacio aéreo, con las operaciones aeroportuarias, con el tráfico de personas, equipajes y carga. Puede afirmarse que la seguridad aérea incide permanentemente en

¹⁴ En relación con la distancia recorrida, las probabilidades de que se produzca un accidente es sólo la décima parte de las formas más seguras de transporte terrestre. El objetivo actual para los aviones civiles de transporte es que las probabilidades totales de que se produzca un accidente sean de una por cada 10 millones de horas de vuelo. Las cifras oficiales de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), sostiene que de 2007 a 2008 la mortalidad en los accidentes aéreos bajo un 56% y la tasa de mortalidad descendió hasta el 0,13 por cada millón de pasajeros, diez puntos de diferencia respecto al año anterior.

todo cuanto se relaciona directa o indirectamente con la operación de vuelo, pudiéndose establecer las siguientes áreas:¹⁵

Antes de vuelo, que pueden ser:

1. De carácter general.
2. Las que concretamente afectan un vuelo determinado.

Durante el vuelo:

1. Las que afectan al material.
2. Las que refieren a personas.
3. Las que apoyan y protegen el vuelo.
4. Las que afectan las instalaciones fijas.

De tal forma encontramos que el objetivo primordial en el campo de la seguridad aérea es reducir las probabilidades de accidentes, garantizando la sobrevivencia de los ocupantes de un vuelo, tripulación y pasajeros; así como la integridad del espacio aéreo y terrestre que le ocupe.

La aviación comercial es una actividad excepcional en la historia de la humanidad por los avances tecnológicos que ha experimentado en un corto período de tiempo¹⁶. Éstos permiten poner a disposición de personas y sociedades un medio de transporte cada vez más rápido y sofisticado. Que impulsa tanto el crecimiento económico como social, así como la comunicación y el intercambio entre países. De esta forma el desarrollo

¹⁵ Luis Tapia Salinas y Enrique Mapelli. Ensayo para un Diccionario de Derecho Aeronáutico. Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial, Madrid 1991, pág. 121.

¹⁶ Hasta principios del siglo 20 la mayoría de los ejércitos a nivel mundial sólo poseían fuerzas terrestres y flotas. A partir de la invención del avión todas las fuerzas militares aprovecharon este descubrimiento; y en la primera guerra mundial fueron utilizados activamente dándose en este conflicto y en la segunda guerra mundial la inversión monetaria más importante para la investigación y desarrollo tecnológico de la aviación. De tal forma, que a través de la aviación militar se ha impulsado la rápida evolución de la infraestructura aérea en todo el mundo en un período relativamente corto.

sostenible de esta industria se fundamenta en su capacidad para garantizar la seguridad de sus usuarios mientras viajan.

En el mismo orden de ideas para que la aviación civil y el transporte aéreo sean ordenados, debe de existir un régimen jurídico que permita a todos los Estados participar del sistema. Sí todos tienen la oportunidad de hacerlo en las mismas condiciones que los demás, la igualdad de oportunidades es una consecuencia de que el transporte aéreo sea ordenado. De otra forma no sería posible evitar fricciones entre los países y no podría estimularse la cooperación entre las naciones del mundo.

Se firma por 21 países de América Latina además de Estados Unidos, el Convenio de la Habana el 20 de febrero de 1928, donde se establece en términos de Derecho Internacional la normatividad del comercio marítimo y aéreo.¹⁷

A éste le sigue la Convención de Varsovia firmado el 12 de Octubre de 1929, para unificación de reglas para el transporte de personas y carga internacionales vía aérea¹⁸. Este Convenio fue modificado en 1955 en La Haya y en 1975 en Montreal mediante cuatro Protocolos¹⁹ y en 1999 con el Convenio de Montreal.²⁰

El 7 de diciembre de 1944 se firma la Convención de Chicago donde se crea la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) o ICAO por sus siglas en inglés firmada

¹⁷ Para su consulta véase la página <http://www.gobiernoenlinea.ve/docMgr/sharedfiles/codigobustamante.pdf>, respecto al comercio aéreo y marítimo consultar Título III capítulos I y II.

¹⁸ Este Convenio es de vital importancia ya que establece los lineamientos contractuales entre el transportista aéreo y el usuario, que pueden ser personas o mercancías, y las responsabilidades de transportación y de servicio. Es importante destacar la regulación en cuanto al manejo y transportación de mercancías peligrosas que se integran a este convenio. Para conocer como se establece un contrato entre transportista y usuario favor de verificar el anexo 2. Si desea consultar el Convenio completo véase la página <http://www.ehu.es/ceinik/tratados/21TRATADOSOBREAVIACION/TAC211.pdf>.

¹⁹ En estos protocolos se realiza una revisión del Convenio de Varsovia del 12 de octubre de 1929. Una de las más importantes fue el establecimiento de la libertad para que cada país escogiera el límite de responsabilidad que más le conviniera. La finalidad común perseguida en estos protocolos es la de implantar una fórmula monetaria más estable para los límites cuantitativos de responsabilidad fijados en el Convenio de Varsovia.

²⁰ Por otro lado, el Convenio de Montreal de 1999 reconoce no sólo la responsabilidad del transportista sino también la necesidad de una indemnización equitativa al usuario reafirmando la conveniencia de un desarrollo ordenado de las operaciones de transporte aéreo internacional y de la circulación de pasajeros, equipaje y carga.

en la actualidad por cincuenta y dos países. En esa misma fecha se aprueba el Acuerdo de Tránsito y el Acuerdo de Transporte que regulan las ocho Libertades del Aire.²¹

1. Libertades técnicas establecidas por el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales (Chicago, 07 de diciembre de 1944).
 - Primera libertad. Derecho a sobrevolar sin escalas el territorio de los Estados signatarios.
 - Segunda libertad. Derecho de aterrizar en el territorio de los Estados signatarios por razones no comerciales.
2. Libertades comerciales previstas por un acuerdo posterior sobre el transporte aéreo internacional que aún no está en vigor.
 - Tercera libertad. Derecho a desembarcar pasajeros, correo y carga en el territorio del Estado en que esté matriculada la aeronave.
 - Cuarta libertad. Derecho a desembarcar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado en que esté matriculada la aeronave.
 - Quinta libertad. Derecho a embarcar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado contratante y provenientes del territorio de cualquier otro Estado contratante.
3. Las libertades comerciales se reconocen en el Derecho Internacional mediante acuerdos bilaterales y multilaterales.
 - Sexta libertad. Derecho a efectuar transportes entre dos Estados distintos de aquel en que esté matriculada la aeronave, sobrevolando el territorio de este país.
 - Séptima libertad. Derecho a operar completamente fuera del Estado de matriculación y embarcar y desembarcar pasajeros, correo o carga provenientes de o con destino a un Estado Tercero, que no es el de matriculación.
 - Octava libertad. Derecho a transportar pasajeros, correo y carga de un punto a otro del mismo Estado, distinto a aquél que está matriculada la aeronave. Esta libertad es llamada usualmente cabotaje.

²¹ Según el Derecho Aeronáutico se establecen para garantizar a las aerolíneas de un Estado ingresar al espacio aéreo de otro y aterrizar en este.

Posteriormente, para mejorar y facilitar las operaciones de las aerolíneas comerciales entre países se han establecido tratados bilaterales y multilaterales de transporte aéreo civil y militar. Todos los cuales, buscan la forma de garantizar la seguridad de los vuelos con el fin de proteger y preservar el bienestar de sus territorios y la vida y seguridad de sus ciudadanos.

1.2. Desarrollo y Evolución.

Hoy es de vital importancia hacer una revisión seria y profunda de las amenazas a la vida de las personas y la forma de dar prioridad a la seguridad por parte de los Estados e Instituciones internacionales para prevenir cualquier acción que ponga en peligro el transporte aéreo.

De acuerdo con el PNUD: “El concepto de seguridad ha sido interpretado de forma estrecha durante mucho tiempo: en cuanto a seguridad del territorio, contra la agresión externa, como protección de los intereses nacionales en la política exterior o como seguridad mundial frente a la amenaza de un holocausto nuclear...

Las superpotencias estaban trabadas en una lucha ideológica librando una Guerra Fría en todo el mundo. Los países en desarrollo que habían logrado su independencia sólo recientemente, y tenían sensibilidad respecto de cualquier amenaza, real o percibida, a su frágil identidad nacional. Se dejaban de lado las preocupaciones legítimas de la gente común que procuraba tener seguridad en su vida cotidiana.

Para muchos, la seguridad simboliza la protección contra la amenaza de la enfermedad, el hambre, el desempleo, el delito, el conflicto social, la represión política, y los riesgos del medio ambiente. Para mucha gente la sensación de inseguridad deriva de las preocupaciones acerca de la vida cotidiana...”²²

²² PNUD; Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Informe sobre Desarrollo Humano 1994. “Nuevas dimensiones de la seguridad humana.” Oxford University Press, Nueva York, 1994, pág. 25.

La seguridad como concepto implica múltiples interpretaciones que van desde la seguridad vista únicamente como la relacionada con lo militar o de defensa de los estados, lo que se conoce como seguridad nacional o colectiva. Hasta conceptos más integrales como seguridad humana, que incluye seguridad alimentaria, seguridad ambiental, seguridad comunitaria, seguridad política, seguridad económica, seguridad en materia de salud, y seguridad personal”.²³

Su concepción más tradicional es la que se refiere a los ámbitos militar y bélico debido a que durante muchos años en el marco de las relaciones internacionales lo más importante era el mantenimiento de la seguridad internacional.

Actualmente al definir lo qué es la seguridad, deben considerarse las condiciones presentes de la sociedad internacional que se caracteriza por un proceso de integración global, en muchos rubros de la vida económica y cultural de las personas, los estados y las instituciones internacionales.

También tenemos que reconocer que en la actualidad persisten viejas formas de amenazas a la seguridad (como un ataque militar de un estado a otro o una guerra nuclear) y nuevas amenazas que no sólo son las guerras o confrontaciones bélicas sino todo aquello que atente contra las personas.²⁴

En su raíz etimológica la palabra seguridad proviene del latín *securitas*, *securus* o *sine cura*, donde *sine* significa sin y *cura* significa preocupación, atención o problema. Así que por seguridad podemos entender, sin o libre de preocupación, libre de atención y

²³ Sandra Kanety Zavaleta Hernández. La evolución del concepto de seguridad internacional del enfoque militar al de seguridad humana. Tesis para obtener el grado de maestría en estudios en Relaciones Internacionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales Universidad Nacional Autónoma de México. México 2007. pág. 5

²⁴ La concepción estadounidense de seguridad nacional según Harold Brown, se define como “...la capacidad de preservar la integridad física de la nación y de su territorio, mantener sus relaciones económicas con el resto del mundo en términos convenientes, de proteger su naturaleza sus instituciones y su gobierno de los ataques del exterior, de controlar sus fronteras.” Citado por Alejandro Martínez Serrano en “¿Qué es la seguridad nacional?”. <http://www.tuobra.unam.mx/publicadas> página consultada el 31 de enero de 2010.

sin problemas.²⁵ Así que el término seguridad se refiere a estar sin preocupaciones, sentirse a salvo de cualquier daño.

La seguridad aparece desde los primeros grupos humanos como una necesidad natural. Es una necesidad de la persona y de los grupos humanos; necesidad reconocida como un derecho por los estados que la establecen como garantía de protección ante cualquier amenaza a su integridad por parte de personas, instituciones y otros que representen un obstáculo a esta garantía de seguridad.

“En la cumbre del Milenio celebrada en el año 2000, el Secretario de la ONU, Kofi Annan, reconoció la pertinencia de un nuevo concepto de seguridad. Afirmó que tradicionalmente seguridad era sinónimo de defensa territorial pero que hoy debía entenderse como la protección de individuos y de las comunidades de la violencia interna, aseverando, al mismo tiempo que la seguridad no podía ser definida únicamente como ausencia de un conflicto armado. La violación de derechos humanos, los desplazamientos civiles, el terrorismo, el SIDA, el tráfico de armas, de drogas y de personas, así como los desastres ambientales, son amenazas directas a la seguridad humana.”²⁶

Desde los comienzos del desarrollo comercial del transporte aéreo, la seguridad se ha tomado como una prioridad, es inherente a su naturaleza; pues el transporte aéreo es seguro por los propios principios físicos que explican el vuelo de un avión.²⁷

La seguridad en la aviación presenta aspectos especiales si se consideran los riesgos y daños que en ésta se pueden producir, tomando en cuenta su carácter internacional, debido a que muchas personas y mercancías son transportadas por todo el mundo por fenómenos como el comercio mundial y la migración. Lo que nos lleva a una característica única de la aviación: la velocidad.

²⁵ Martha Bárcenas Coqui. “La reconceptualización de la seguridad: el debate contemporáneo”. Revista Mexicana de Política Exterior, IMRED, México, No. 59, febrero 2000. pág 11-12.

²⁶ Referido por Sandra Kanety Zavaleta Hernández, op. cit. pág. 107.

²⁷ De sustentación y de empuje, Anexo 1.

En unas cuantas horas las personas y mercancías pueden ir de un país a otro no importando si hay un continente de por medio. Y su penetrabilidad, pues a pesar de la regulación del espacio aéreo y la tecnología actual en la detección de naves, los aviones pueden cruzar aunque sea por unos minutos, cualquier territorio por los cielos antes de que se corrobore su objeto para esta acción.

La seguridad aérea pues, se refiere a los procedimientos usados y a la infraestructura que se tiene al transportarse en un avión, destinados a prevenir y solucionar conflictos que pongan en peligro la integridad de las aeronaves, las instalaciones aeroportuarias, el espacio aéreo, y todas las personas que se ven involucradas en este proceso.

1.3 Organismos e Instituciones Internacionales que regulan la transportación aérea.

Como se mencionó en el apartado anterior, hemos reconocido la necesidad de que los estados colaboren para fomentar la cooperación y establecer la normatividad que impulse el desarrollo de la aviación, y garantice la seguridad en los vuelos.

A lo largo de la historia de la aviación, se han creado numerosos organismos de carácter nacional e internacional con el objeto de regular diferentes aspectos de la actividad aeronáutica a nivel mundial. En el siguiente apartado expondremos los que representan los fundamentos en la aviación con especial énfasis en aquellos que influyen en la regulación internacional y al interior de los países por su importancia y sus acciones en la actualidad a nivel mundial.

Una de las primeras expresiones de cooperación de países para la regulación de la actividad aérea se realizó antes de la primera guerra mundial, cuando 18 estados europeos atendieron la invitación hecha por Francia en 1910 para realizar una conferencia sobre leyes aéreas internacionales en París, donde se establecieron los primeros principios básicos de la aviación.

Francia fomenta los esfuerzos para el desarrollo de la aviación civil en un entorno internacional, y fue así como promovió la Convención Aérea Internacional durante la Conferencia de Paz de París de 1919, a través de una Comisión aeronáutica especial. Esta Convención consistía en 43 artículos que trataban sobre aspectos organizacionales, operacionales y técnicos, e inicialmente fue firmada por 26 de los países asistentes. Posteriormente fue ratificada por 38 países.

Uno de los resultados de la Convención Aérea Internacional fue la posterior creación de la Comisión Internacional para la Navegación Aérea (*International Commission for Air Navigation* – ICAN, o CINA en español), encargada de supervisar el desarrollo de la aviación civil y proponer medidas para impulsar tal desarrollo.

En 1929 se firma el Convenio de Varsovia que tiene como objetivo la unificación de reglas relativas al transporte aéreo internacional; estableciendo los límites y alcances de las responsabilidades de los transportistas aéreos. El cual fue modificado en 1955 en La Haya y en 1975 en Montreal, y que rige actualmente la relación contractual entre los transportistas aéreos y los usuarios en rutas o recorridos internacionales.

La segunda guerra mundial trajo consigo un desarrollo sin precedentes para la aviación, y grandes cantidades de mercancías y pasajeros se transportaron a grandes distancias durante el transcurso de esta guerra²⁸. Dentro de este marco Estados Unidos invita a 55 países a participar en la Conferencia de Aviación Civil Internacional que habría de realizarse en Chicago.

La Convención de Chicago de 1944, constituye la base normativa de los principales temas que regulan esta actividad. Sus principios fundamentales mantienen su vigor a pesar del transcurso del tiempo. Este convenio establece la creación de una organización civil para mantener el convenio actualizado y ejecutar las acciones

²⁸ Durante la guerra, la aviación militar cobró total importancia y las compañías aéreas pusieron todos o la mayoría de los recursos al servicio del ejército así como a la investigación y experimentación de nuevas tecnologías que representarían ventajas a los países que participaron en el conflicto.

previstas en él. A la firma de esta Convención se crea la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).²⁹ Con sede en Montreal, Canadá, la OACI es actualmente una agencia especializada de pendiente de la ONU que tiene como objetivos reforzar el aspecto civil de la aeronáutica y facilitar el desarrollo homogéneo del sistema de navegación aérea.³⁰ Al estar formada por Estados soberanos, la mayor parte de los documentos de la OACI tienen el carácter de recomendaciones. Sin embargo los Estados firmantes del convenio se comprometen a seguir dichas recomendaciones o a notificar las discrepancias que pudieran existir.³¹

Esta convención fue el resultado de un gran esfuerzo de conciliación de puntos de vista, en favor y para la uniformidad de principios y métodos a tener en cuenta en el transporte aéreo internacional. En su Preámbulo se encuentran algunos principios fundamentales que recogen aquel esfuerzo, que se pueden resumir de la siguiente manera:

1. La aviación civil internacional debe desarrollarse en forma segura y ordenada.
2. Los Estados pueden establecer servicios aéreos internacionales mediante el principio de igualdad de oportunidades.
3. Dichos servicios aéreos deben cumplirse de manera eficaz y económica.

El desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional y en consecuencia del transporte aéreo internacional es un principio esencial, ya que para que el transporte

²⁹ El Día de la Aviación Civil Internacional se celebró por primera vez el 7 de diciembre de 1994 para conmemorar el 50° aniversario de la firma del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la carta de la OACI. En 1996, por una iniciativa de la OACI y la asistencia del gobierno de Canadá, la Asamblea General de las Naciones Unidas, mediante una resolución, reconoció oficialmente el 7 de diciembre como el Día de la Aviación Civil Internacional y lo incluyó en su lista de conmemoraciones oficiales de las Naciones Unidas.

³⁰ Mientras se llevaba a cabo la ratificación del Convenio de Chicago por parte de los países participantes se creó una organización provisional de naturaleza técnica llamada OPACI (PICAO en inglés). La OPACI estuvo en operación de 1945 a 1947, al entrar en vigor el Convenio de Chicago. Esto llevó a la desaparición de la ICAN (CINA en español), institución creada con el Convenio de París de 1919.

³¹ En la práctica las recomendaciones y normas de la OACI son la base de ley de los países miembros.

sea seguro, es necesario que la técnica implementada sea perfecta y que su explotación comercial tenga bases seguras.³²

Dada la importancia de la seguridad aérea los países que suscribieron el Convenio de Aviación Civil Internacional, en Chicago en 1944, resolvieron incluir en ese acuerdo normas relativas a la seguridad. Existen asimismo 18 Anexos que complementan al Convenio de Chicago que han sido adoptados por los Estados y que sirven de orientación para sus reglamentaciones internas y que están relacionados con la seguridad.

Con el objeto de cumplir y hacer efectiva la normativa internacional, se han originado diversos instrumentos internacionales a los efectos de reprimir faltas y delitos y al mismo tiempo adoptar medidas precautorias, estos convenios son:

- Convenio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves de Tokio de 1963.
- Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves; La Haya de 1970.
- Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, Montreal de 1971.
- Protocolo de Montreal de 1988 sobre actos de Violencia en los Aeropuertos.
- Convenio sobre Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección de Montreal de 1971.

Entre los anexos citados, cabe destacar por su relación con el tema, el 14 referido a Aeródromos y el 17 relativo a Seguridad. Son complementarios de estos anexos los

³² Mario Folchi, “La Convención de Chicago de 1944 y la Política de los cielos abiertos”, XXV Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial. Antigua, Guatemala 21-24 de mayo de 2001. pág 1.

Manuales sobre Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita y el de Planificación de Emergencia en los Aeropuertos.

El sistema de reglamentación actual en relación a la seguridad y protección de la aviación se basa en el Convenio de Chicago. El preámbulo del mismo hace referencia al tema de la seguridad:

“...el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y mantener la amistad y entendimiento entre los pueblos, del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general; y considerando: que es deseable evitar todo descuerdo entre las naciones y los pueblos y estimular entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo; los gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse con carácter de igual para todos, y realizarse sobre base firme y económica”.

El artículo 3º del Convenio dispone que “los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de la aeronaves civiles, cuando se establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado”.

El artículo 30 establece que las aeronaves no pueden aterrizar en el aeropuerto dentro de un Estado sin autorización, así ésta disposición de seguridad protege la soberanía de los Estados.

El artículo 37 impone a los Estados contratantes las responsabilidades de que se cumplan las normas, métodos y procedimientos que adopte la OACI relativos a los sistemas de comunicaciones, aeronavegabilidad de las aeronaves, reglas del aire y métodos de control de tránsito aéreo y otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas.

En 1963 se celebró en Tokio una conferencia internacional convocada por la OACI, dando origen a la Convención de Tokio. Su propósito básico fue el de resolver algunas dificultades de orden procesal cuando debían enfrentar el problema de enjuiciar a quienes habían cometido un delito a bordo de una aeronave en vuelo, además de que le otorga poder al Comandante en vuelo con el objeto de aumentar la seguridad en vuelo.

Al poco tiempo de suscribirse la Convención de Tokio, se detectaron una serie de insuficiencias en la misma y además se produjeron, durante 1970, noventa casos de interferencia ilícita de aeronaves que pusieron en peligro la vida de más de ocho mil personas.

En 1969 la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó, una resolución a través de la cual los Estados manifestaron su preocupación por los actos de interferencia ilícita en la aviación internacional.

Cabe destacar que en 1970 la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Resolución 2645 donde condena todo acto de desviación de aeronaves u otras injerencias en viajes aéreos civiles y todo acto de violencia que pueda cometerse contra los pasajeros, tripulaciones, aeronaves, instalaciones de navegación aérea, comunicaciones aeronáuticas y toma de rehenes.³³

Ante el gran número de secuestros aéreos perpetrados durante 1970, la OACI celebró una Asamblea Extraordinaria en Montreal donde se aprobaron distintas Resoluciones destinadas a prevenir y reprimir los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y proteger así la aviación civil.

³³ Naciones Unidas, Resolución no. 2645, Desviación a mano armada de aeronaves e injerencia en los viajes aéreos civiles-XXV Período de sesiones. Sesión Plenaria 1914 del 25 de noviembre de 1970.

El hecho que más influyó en la asamblea fue el que se conoce como “*Dawsons Field*” ocurrido en septiembre de 1970.³⁴ Este acto puso de manifiesto, que era indispensable una inmediata cooperación internacional para lograr soluciones que impidieran la repetición de hechos similares.

De estas resoluciones la única vigente es la Resolución A 17-1 conocida como la “Declaración de Montreal”, que condena todos los actos de violencia dirigidos contra aeronaves, pasajeros y tripulaciones, aeropuertos y otras instalaciones y servicios utilizados por el transporte aéreo civil internacional.³⁵

El delito de Apoderamiento Ilícito recibió numerosas denominaciones en la Convención de La Haya del 16 diciembre de 1973. Esta Convención fue el primer acuerdo multilateral que se ocupó de forma exclusiva del apoderamiento ilícito de aeronaves³⁶. También insta a los Estados a que lleven a cabo acciones para poner fin a todos los actos que comprometan el desarrollo seguro y ordenado del transporte aéreo internacional, y que se apliquen las decisiones y recomendaciones de la Asamblea de la OACI.

En Europa se encuentra la CEAC la Conferencia Europea de Aviación Civil (o ECAC por sus siglas en inglés), una organización con sede en París fundada en 1955. Su programa de trabajo se establece de forma que no contradiga las acciones de la OACI.

El nacimiento de la CEAC se da por la necesidad de enfrentar retos específicos de la región europea:

- Muchos Estados con poca superficie terrestre, lo que implica un mayor volumen de tráfico internacional comparado al tráfico doméstico de cada uno.

³⁴ Evento que se produjo en 1970, cuando cuatro aviones fueron desviados al desierto jordano, donde fueron retenidos por miembros del Frente Popular para la Liberación de Palestina.

³⁵ OACI. Resolución A17-1. Asamblea celebrada en Montreal del 16 al 30 de junio de 1970.

³⁶ Para revisar el documento véase la página web <http://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv2-spanish.pdf> consultada el 06 de febrero de 2010.

-
- Un gran número de compañías, tanto líneas aéreas como de manufactura de aeronaves operando en un área relativamente reducida.³⁷
 - Métodos de transporte de superficie terrestre (tren, automóvil) bien desarrollados que representan una competencia real al transporte aéreo.

Como resultado de las diferentes reuniones de la CEAC se han puesto en marcha diferentes programas que buscan la homogeneización y coordinación de la operación aérea.

En la segunda mitad de la década de los 80's hubo una gran expansión del tráfico aéreo en Europa, tres veces mayor al que se había proyectado, pero los sistemas de apoyo al tráfico aéreo no reaccionaron en la misma medida ocasionando grandes demoras en el tráfico.

Debido a estos problemas la CEAC se reúne en 1988 para adoptar medidas comunes ante los problemas de saturación de tráfico europeo. Se crea la *Central Flow Management Unit* (CFMU), con el fin de optimizar el uso del espacio aéreo, manejando autorizaciones de despegue y de aterrizaje, así como las rutas que seguirán las aeronaves.

En La Habana, Cuba en abril de 1945 se funda la Asociación de Transporte Aéreo Internacional IATA por sus siglas en inglés (*Internacional Air Transport Association*), como el principal vehículo para la cooperación entre aerolíneas en la promoción de un servicio de transporte aéreo confiable, seguro y económico bajo reglas definidas en beneficio de las personas que los usan³⁸. Se encarga de asegurar que las personas viajen a través del mundo en su red de aerolíneas, además de que otorga soporte

³⁷ Para la economía de la UE (Unión Europea) la industria aeronáutica es una de las piezas clave, ya que representa alrededor del 2.5 % de su PIB y genera más de 3 millones de puestos de trabajo.

³⁸ La IATA establece como su objetivo:

“...mejorar la comprensión de la industria entre los tomadores de decisiones y aumentar la conciencia de los beneficios que aporta a las economías de la aviación nacional y mundial...mediante la simplificación de los procesos e incrementar la comodidad de los pasajeros mientras se reducen los costos...en una prioridad y el objetivo de IATA es mejorar continuamente los estándares de seguridad...a través de la *Operational Safety Audit* (IOSA)...” auditoria que sirve para la administración de la seguridad de las aerolíneas y su certificación para respaldar su operación en conjunto con otras aerolíneas (códigos compartidos).

profesional con publicaciones, entrenamiento y consultas. P En su fundación IATA contaba con 57 miembros, principalmente de Europa y América del Norte, en la actualidad tiene 230 miembros de 126 naciones en todo el mundo.³⁹

El 13 de diciembre de 1960 la República Federal Alemana, Francia, Inglaterra, Bélgica, Holanda y Luxemburgo suscribieron el Convenio de EUROCONTROL⁴⁰, que entró en vigencia en 1963. Esta agencia tenía como objetivo inicial resolver los enormes problemas que la excesiva compartimentación⁴¹ del espacio aéreo del centro de Europa genera en las rutas aéreas que lo atraviesan. Se buscaba entonces la unificación de los servicios de control y navegación aérea de Europa. Esto implica la organización común del espacio aéreo, la planificación de las instalaciones, estandarización del equipamiento y la formación de personal.

En los años 70 EUROCONTROL ve reducidas sus funciones debido a la negativa de los ingleses, franceses y alemanes a que gestione su espacio aéreo. No obstante, fue posible la creación del centro de Control de Maastricht, primer centro de control europeo, y poco a poco EUROCONTROL ha ido abarcando a todos los demás países de Europa.⁴²

Cada Estado sigue un proceso diferente al momento de certificar aeronaves. Las *Joint Aviation Authorities* (Autoridades Conjuntas de Aviación) cuya creación fue impulsada por constructores europeos de aeronaves, buscan facilitar la aceptación de nuevos aviones, mediante la coordinación de organismos competentes. Una de las maneras de lograrlo es a través de la publicación de las *Joint Aviation Regulation* (JAR), que es un

³⁹ Para conocer la lista actualizada de miembros de la IATA consultar Anexo 1 de apartado 1.3.

⁴⁰ Eurocontrol International Convention relating to Co-operation for the Safety or Air Navigation of 13 December 1960.

⁴¹ Acción de dividir un territorio, edificio, caja, nave, etc. con el fin de colocar personas o cosas separadas.

⁴² Miembros de EUROCONTROL(38): Bélgica, Países Bajos, Francia, Luxemburgo, Francia, Alemania, Reino Unido, Irlanda, Portugal, Grecia, Malta, Chipre, Hungría, Austria, Dinamarca, Eslovenia, Suecia, República Checa, Rumania, Italia, Eslovaquia, España, Finlandia, Polonia, Montenegro. Miembros fuera de la UE: Turquía, Suiza, Noruega, Croacia, Bulgaria, Mónaco, República de Macedonia, Moldavia, Albania, Bosnia-Herzegovina, Ucrania, Serbia, Armenia, y Lituania.

conjunto de normas que determinan los requerimientos de rendimiento y equipos que deben de cumplir las aeronaves para ser consideradas aptas para la navegación.⁴³

En 1999, por iniciativa de la Comisión de la Unión Europea, se crea la *European Aviation Safety Authority* EASA (Autoridad Europea de Seguridad de la Aviación) con el objetivo de que a largo plazo se fusione con la Comisión de Regulación de Seguridad (Safety Regulation Comisión) del Consejo de EUROCONTROL, y se constituya en la máxima autoridad aeronáutica en Europa.

En Estados Unidos la FAA (*Federal Aviation Administration*) Administración Federal de la Aviación, es la agencia dependiente del Departamento de Transporte (*Department of Transportation* – DOT) que ejerce simultáneamente las funciones de agencia reguladora y proveedora de servicios de navegación aérea en el territorio de este país. Debido a la gran influencia de la aviación estadounidense en el resto del mundo, las normas emitidas por la FAA tienen gran impacto en la aviación mundial.⁴⁴

En Canadá el Transport Canada creado en 1935, resultado de la fusión del Departamento de Ferrocarriles y Canales y el Departamento de la Marina donde se fusionó la regulación y prestación de los servicios de transportación por aire, agua y tierra; y es el Departamento del gobierno canadiense encargado del desarrollo de reglamentos y políticas que se aplican en el ámbito de transportación en este país. Transport Canada es el responsable de la concesión de licencias para pilotos y especialistas de la aviación (como despachadores y mecánicos), así como del registro y la inspección de las aeronaves. También es responsable de la certificación y supervisión continua de la seguridad de la mayoría de las operaciones comerciales, que se llevan a cabo en seis regiones: Atlántico, Québec, Ontario, las praderas, el Pacífico y Ottawa.

⁴³ Las normas JAR están inspiradas en las FAR estadounidenses y su cumplimiento es obligatorio desde 1993.

⁴⁴ Se pueden considerar dos principales tipos de normas: *Federal Aviation Regulation* FAR que regulan aspectos tales como el diseño de las aeronaves. Y *FAA Orders*, que regulan los aspectos técnicos y operacionales del sistema de navegación estadounidense.

En México, en 1956 se crea la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) de la cual surge la Dirección General de Aviación Civil (DGAC). La DGAC es la máxima autoridad que regula, supervisa e inspecciona toda la actividad aeronáutica en nuestro país en base a la Ley de Aviación Civil y a los Convenios Internacionales en los que México está inscrito.

1.4. Su importancia en la actualidad.

El transporte aéreo es hoy en día el único medio de transporte que crea una verdadera red global de conexiones entre destinos en todo el mundo, lo que facilita el desarrollo socio-económico de los países por su integración en la economía mundial.⁴⁵

El acceso cada día mayor que las personas tienen para viajar en un avión denota la influencia del transporte aéreo en el desarrollo de las sociedades modernas, sobretodo en lo que respecta al comercio internacional y al turismo.

En nuestros días, más de 2,000 millones de personas viajan en avión, y el 40% del valor total de las mercancías del comercio a nivel internacional son transportados por aire al año. En el caso del turismo, actividad que representa 4% del PIB, 3 de cada 4 turistas acceden a sus destinos utilizando el transporte aéreo.

El impacto global de la industria del transporte aéreo se estima en el 8% del PIB mundial. Transporta además el 40% en valor de los bienes interregionales y facilita el acceso en países en vías de desarrollo a nuevos mercados.

La actividad económica relacionada en torno al transporte aéreo se traduce en la creación de 31,8 millones de puestos de trabajo en todo el mundo⁴⁶:

⁴⁵ El Día Internacional de la Aviación Civil se celebra mundialmente el 7 de diciembre. En 1997 la Asamblea General de las Naciones Unidas lo proclamó oficialmente. Su propósito es generar y fortalecer la conciencia mundial sobre la importancia de la Aviación Civil para el desarrollo social y económico de los Estados y del papel de la OACI en la promoción de la seguridad, la eficiencia y la regularidad del transporte aéreo internacional; quien ya había establecido la conmemoración de esta fecha en 1992.

-
- De forma directa se crean 5,5 millones de empleos correspondientes a las personas que trabajan para las compañías aéreas, aeropuertos e industria aérea.
 - De forma indirecta se crean 6,3 millones de empleos correspondientes a las actividades de las compañías que suministran satisfactores y servicios a todos los usuarios de las aerolíneas.
 - De forma inducida se crean 2,9 millones de empleos derivados del gasto asociado con los empleados directos.
 - Asociado con el turismo corresponden 17,1 por el efecto catalítico del transporte aéreo sobre esta actividad.
 - La labor específica del personal aeronáutico de la compañía aérea.

Las millones de ocupaciones indirectas tienen un efecto multiplicador en los sectores relacionados con el turismo y el comercio. La IATA informó que en el primer semestre de 2006, el tráfico internacional de pasajeros aumentó en un 6,7% con respecto al mismo período del 2005. La OACI indica que el tráfico regular de pasajeros aumentó en 6,1%, 5,8% y 5,6% en 2006, 2007 y 2008, respectivamente. A mediano plazo, se prevé que el tráfico de las líneas aéreas comerciales aumentará en una tasa anual media del 4,0% hasta el año 2015.⁴⁷

Es necesario un contexto en el que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse de una forma estable, eficiente y económica sin comprometer la seguridad

⁴⁶ Centro de noticias ONU “OACI subraya importancia de la economía en la aviación mundial.” 07 de diciembre de 2007 consultado en la página <http://www.un.org/spanish/News>.

⁴⁷ Roberto Kobeh González “Discurso del presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional ante la XVII asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil”, Panamá, 6 de noviembre de 2006.

operacional ni la seguridad de la aviación y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales de cada Estado.

El mantenimiento y garantía de la seguridad de la aviación es vital para la industria mundial del transporte aéreo. Para lograrlo es necesario contar con un firme compromiso de los administradores de alto nivel de las líneas aéreas, los aeropuertos, los proveedores de servicios, los fabricantes, los encargados de la reglamentación a nivel nacional pero también a través de los acuerdos con otros Estados, en armonía con el Derecho Internacional.

Lo más importante es proteger la vida de los pasajeros, tripulaciones y personas en tierra, para gozar de los enormes beneficios económicos, sociales y culturales de la industria del transporte aéreo.

La seguridad de la aviación requiere de la cooperación internacional, pues las amenazas son globales y sus repercusiones de alcance mundial. Tal es el caso que nos ocupa en esta investigación, los atentados del 11 de septiembre de 2001; que suscitaron cambios estructurales en el proceso de transporte aéreo en todo el mundo por las terribles pérdidas humanas, a pesar de la existencia de toda una infraestructura de seguridad tanto operativa como de control de tráfico aéreo en el país con más recursos y tecnología en el mundo entero, Estados Unidos. Y que se reflejan en las acciones que Estados Unidos ha tomado mediante políticas a su interior y a nivel internacional que ha expresado en diferentes foros; y que tienen un matiz especial con sus vecinos territoriales: Canadá y México. Esto de primera instancia por la ubicación geográfica de estos países, que representa sus principales fronteras con el resto del mundo. Y por la intensa relación comercial que tiene con ellos.

Los conceptos de seguridad para cada país divergen por lo que su definición se establece tomando en cuenta sus necesidades. En el caso de Canadá y Estados Unidos las tres principales amenazas son terrorismo, narcotráfico y crimen organizado; para México el principal peligro es el narcotráfico seguido por la delincuencia organizada.

México y Canadá al compartir fronteras con Estados Unidos son considerados espacios propicios para la defensa estratégica de seguridad estadounidense.

El siguiente apartado partirá de una breve reseña sobre los atentados aéreos y los cambios que estos han provocado en el ámbito de la transportación aérea de pasajeros. Las reacciones inmediatas que se sucedieron en Estados Unidos, Canadá y México ante los atentados; volviéndose el centro de las políticas que buscan el mantenimiento de la seguridad y en particular en el ámbito aéreo en los procesos que se establecen para la transportación aérea de pasajeros.

C A P Í T U L O 2

IMPACTOS DE LOS ATENTADOS DEL 11 DE SEPTIEMBRE DE 2001 EN LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA DE ESTADOS UNIDOS, CANADÁ Y MEXICO.

2. IMPACTO DE LOS ATENTADOS DEL 11 DE SEPTIEMBRE DE 2001, EN LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA EN ESTADOS UNIDOS, CANADÁ Y MÉXICO.

El 11 de septiembre de 2001, 19 terroristas secuestran cuatro aviones: dos los estrellan contra las Torres Gemelas de Nueva York; uno en el Pentágono, y el cuarto cae en Pensilvania.⁴⁸

Se dividieron en cuatro grupos los secuestradores, cada uno de ellos con un piloto que se encargaría de dirigir el avión, una vez que la tripulación en cabina fuera sometida. Los dos primeros aviones fueron el vuelo 11 de *American Airlines* (AA) y el vuelo 175 de *United Airlines* (UA), que tuvieron como objetivo las Torres Gemelas del *World Trade Center*, haciendo que ambas se derrumbaran en las dos siguientes horas.

El tercer avión secuestrado fue el vuelo 77 de AA que impactó contra la esquina del Pentágono en Virginia. El cuarto avión, que fue el vuelo 93 de UA, no alcanzó ningún objetivo ya que los pasajeros y tripulantes intentaron recuperar el control del avión provocando que este se estrellara en un campo abierto en Shanksville, Pensilvania.

El Pentágono reconoce que los aviones fueron secuestrados, pero no encontró la forma de hacer algo y no tomaron medidas de seguridad de ningún tipo. Hubo treinta y cinco minutos entre el segundo impacto contra las Torres Gemelas, sin que se hiciera algo al respecto. El pánico, la desesperación, el caos y la confusión se apoderaron del martes 11 de septiembre de 2001 de los Estados Unidos después de una serie de ataques coordinados contra centros de poder político, económico y militar, básicamente en Nueva York y Washington. Estos atentados se caracterizaron por el empleo de aviones comerciales de pasajeros, que fueron usados como armas, creando un ambiente de terror en todo el mundo, donde hubo unas 2,973 personas fallecidas y miles que aún continúan desaparecidas.

⁴⁸ Paola Garduño Juárez. “Los atentados terroristas del 11 de septiembre del 2001 y sus repercusiones en el sector aeronáutico comercial mexicano”. Tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales. UNAM Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, México 2006 pág. 08.

A partir de entonces estos hechos lamentables, que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas describiría como “los horrendos ataques terroristas”⁴⁹; son conocidos como 9/11 o 11-S en el mundo entero.

2.1. Cronología de los hechos.

El horario está establecido según la hora local de verano en el este de los Estados Unidos.

- 8:00 hrs.- El vuelo 11 de AA, un Boeing 767 con 92 personas a bordo, despegó del Aeropuerto Internacional Logan de Boston hacia Los Angeles.
- 08:14 hrs.- El vuelo 175 de UA, un Boeing 767 con 65 personas a bordo, despegó del Aeropuerto Internacional Logan hacia Los Angeles.
- 08:21 hrs.- El vuelo 77 de AA, un Boeing 757 con 64 personas a bordo, despegó del Aeropuerto Internacional Dulles de Washington D.C. hacia Los Angeles.
- 08:41 hrs.- El vuelo 93 de UA, un Boeing 757 con 44 personas a bordo, despegó del Aeropuerto Internacional de Newark hacia San Francisco.
- 08:46 hrs.- El vuelo 11 de AA se incrusta por completo en la Torre Norte del World Trade Center (WTC).
- 09:02 hrs.- El vuelo 175 de UA embiste a la Torre sur del WTC.
- 09:08 hrs.- El presidente de EU George W. Bush es informado de los ataques. La FAA⁵⁰ prohíbe todos los despegues que se dirijan hacia o pasen sobre el espacio aéreo de Nueva York.
- 09:21 hrs.- Se cierran todos los túneles y puentes de la isla de Manhattan. La FAA prohíbe el despegue de todos los aviones civiles. El presidente da un discurso informando que aparentemente se trata de un acto terrorista.

⁴⁹ Organización de Naciones Unidas editorial “El Consejo de Seguridad rechaza el horrible atentado terrorista del 11 de septiembre de 2001” página <http://www.un.org/spanish/terrorismo> del 12 de septiembre del 2001.

⁵⁰ FAA Agencia Federal de Aviación por sus siglas en inglés *Federal Aviation Administration* responsable de la seguridad y certificación de aeronaves y pilotos, para la seguridad de los aeropuertos en la operación de tráfico y control aéreo en Estados Unidos.

-
- 09:37 hrs.- El 77 de AA se estrella contra el Pentágono.⁵¹
 - 09:59 hrs.- Se derrumba la Torre Sur.
 - Todos los vuelos trasatlánticos hacia Estados Unidos son desviados a distintos aeropuertos en Canadá.
 - 10:28 hrs.- Cae la Torre Norte. El edificio de las Naciones Unidas es evacuado., el Banco Mundial y los edificios del departamento de Estado en Nueva York son evacuados.
 - Todos los edificios gubernamentales en Washington, las sedes de ONU
 - 12:15 hrs.- El aeropuerto Internacional de San Francisco es evacuado y cerrado, era el destino de uno de los aviones que colisionaron con las Torres Gemelas.
 - 12:15 hrs.- El servicio de Inmigración y Naturalización (INS) informa que han sido puestas en máxima alerta las fronteras con Canadá y México, pero no hay decisión sobre cierre de fronteras.⁵²
 - 12:36 hrs.- La FAA prohíbe el despegue de todos los aviones en todo el país y pide a los que se encuentran en el aire que aterricen en el aeropuerto más cercano.
 - 13:04 hrs.- El presidente declara alerta máxima para sus tropas en todo el mundo y se dirige a la nación a través de los medios de comunicación desde la base aérea Barksdale. La Marina envía misiles destructores a Nueva York.
 - 17:25 hrs.- Se derrumba el edificio 7 de 47 pisos del WTC.

El 12 de septiembre los países del continente Americano y la Unión Europea emiten una declaración de solidaridad con el pueblo norteamericano y de condena a los actos perpetrados⁵³. Los países alrededor del mundo inician acciones de inmediato buscando evitar que acontecimientos similares se den en sus territorios; de forma unilateral y

⁵¹ Sede del Departamento de Defensa de los Estados Unidos; inaugurado el 15 de enero de 1943 es hasta hoy el edificio de oficinas más grande del mundo. Al momento del atentado se encontraban trabajando en él aproximadamente 23,000 empleados militares y civiles, y cerca de 3,000 de personal de apoyo en el condado de Arlington, Virginia. Los primeros trabajadores cuyas oficinas fueron dañadas en el ataque regresaron a sus puestos en agosto de 2002.

⁵² Paola Garduño Juárez, op. cit. pág. 10.

⁵³ Tres semanas después de los hechos, el presidente de EU George Bush ordenó la invasión de tropas de EU a Afganistán, luego de comprobarse la autoría del grupo Al Qaeda de los atentados así como la posible ubicación de su líder Osama Bin Laden en aquel país.

multilateral los Estados crean formas para obtener mayor control en el flujo de personas a través de las fronteras y especialmente las aéreas.

2.2. Efectos inmediatos en la transportación aérea de personas.

A partir del año 2001, la actividad aeronáutica sufrió una importante caída tanto en la frecuencia de vuelos como en el volumen de pasajeros transportados, pues una psicosis y miedo a volar se apoderó de las personas que viajan por este medio en todo el mundo. A lo que se sumó las crisis financieras y el incremento en el costo de los seguros y los combustibles, provocando que la industria aeronáutica perdiera desde 2001 hasta 2009 alrededor de 52 mil millones de dólares.⁵⁴ Cabe destacar que todas estas circunstancias inciden gravemente en la seguridad aérea en general.

En la historia de la aviación civil no ha habido ninguna crisis que pueda compararse a los acontecimientos del 11-S. Estos hechos han tenido efectos excepcionales y sin precedentes, devastadores e inmediatos, sobre todos los sectores de la industria del transporte aéreo en su sentido más amplio: compañías, aeropuertos, prestadores de servicios de navegación aérea, servicios de tierra y empresas de limpieza, fabricantes de material de transporte aéreo y otros muchos abastecedores.

Se calcula que el funcionamiento de una aeronave crea de 150 a 250 puestos de trabajo directos y que hay un puesto suplementario indirecto por cada puesto directo en una línea aérea.

El 11-S es un punto de referencia en la historia actual, con grandes repercusiones para la industria mundial de la aviación. Estos lamentables hechos en Estados Unidos, provocaron una crisis de magnitud sin precedentes en las líneas aéreas, al generar un clima de temor entre las personas al viajar y un entorpecimiento en las operaciones con la imposición de nuevas medidas de seguridad. Datos emitidos por la IATA nos

⁵⁴ “Aviación víctima de altos costos” en El Universal Internacional, sección Mundo pág. 17. México D.F., 28 de diciembre de 2009.

muestran que inmediatamente después de los atentados el número de pasajeros aéreos descendió en todo el mundo cerca del 60%.

La organización también destaca que antes del 11-S había señales de un retroceso del tráfico aéreo mundial, debido al impacto negativo que tuvo en el sector el debilitamiento de la economía de los Estados Unidos.

Si consideramos los momentos más difíciles en la historia actual para el sector aéreo podemos destacar los siguientes:

1. En 1992 la industria tuvo pérdidas por 7 mil 500 millones de dólares como consecuencia de la guerra del Golfo Pérsico.
2. En 2001 se preveía una pérdida de 6 mil millones de dólares, debido a la crisis económica en ese país; después de los atentados se calcularon pérdidas por 4 mil millones de dólares. Teniendo pérdidas por alrededor de 10 mil millones de dólares, la mayor crisis sufrida en el sector hasta ese momento.⁵⁵
3. En la actualidad la IATA declaró que el sector tendrá pérdidas por más de 9 mil millones de dólares, debido al alza de precios en el combustible (2008), el temor a la pandemia de gripe H1N1 (2009) y la crisis económica mundial.⁵⁶

Como consecuencia, después de los atentados en 2001 los usuarios de las aerolíneas optaron por otros medios de transporte terrestre, lo cual fortaleció sobre todo a la industria del transporte carretero colectivo. Los atentados minaron la confianza de los pasajeros y gran parte de la aviación civil entró en recesión y causó estragos en la economía internacional. La estrategia mundial para fortalecer la seguridad de la

⁵⁵ Paola Garduño Juárez, op. cit. pág. 15.

⁵⁶ *TRAFFICNEWS.EC* Diario Turístico de Latinoamérica y el mundo. “Aerolíneas reducen tráfico carga y pasajeros en junio. IATA” véase en <http://www.trafficnews.ec/Aerolineas/aerolineas-reducen-trafico-carga-y-pasajeros-en-junio-iata.html> del 08 de junio de 2009.

aviación con el fin de proteger vidas, tanto en el espacio aéreo como en tierra, buscaba restablecer la confianza en los viajes por vía aérea y promover el buen funcionamiento del transporte aéreo a fin de que pudiera renovar su contribución para la economía global.

Los transportistas aéreos de carga, muchos de los cuales habían reducido su actividad antes del 11 de septiembre, fueron perjudicados duramente y el sector de la carga, al igual que otros sectores de la industria aeronáutica, no tenía una visión clara de su porvenir inmediato. Para el sector, uno de los problemas de mayor impacto fue determinar de qué modo los acontecimientos del 11 de septiembre han repercutido sobre los índices de crecimiento del transporte aéreo de carga.

La Asociación Internacional de Consejos de Aeropuertos (ACI) indicó que la actividad de los aeropuertos más importantes (en especial los centros internacionales de intercambio) ha experimentado efectos mayores como consecuencia de estos acontecimientos.

En América del Norte, donde los aeropuertos generan ingresos de una cuantía anual aproximada de 450.000 millones de dólares de los Estados Unidos y dan empleo a 1.900.000 personas (y generan otros 5 millones de puestos de trabajo dependientes en las comunidades locales), se calcula que las pérdidas totales de ingresos como consecuencia de los atentados del 11 de septiembre fueron las siguientes:

- Ochenta y cuatro millones de dólares durante el período 11 a 15 de septiembre de 2001;
- cuando los aeropuertos estuvieron cerrados o sufrieron graves perjuicios;
- ciento un millones de dólares durante la semana del 16 al 22 de septiembre, y dos mil trescientos millones de dólares durante el período de 12 meses que terminará en septiembre de 2002.⁵⁷

⁵⁷ Cifras basadas en un estudio de 50 aeropuertos grandes, medianos y pequeños. Airports Council International-North America: *The US airport industry and estimates of airport economic impacts of recent terrorist threats*, 27 de

A consecuencia de los ataques la economía enfrentó una severa crisis, la cual provocó que los Estados buscaran el apoyo y la cooperación de otros integrantes de la comunidad internacional. Dentro del sector económico las más afectadas fueron las aerolíneas, que a partir del 20 de septiembre de 2001 comenzaron una serie de declaraciones de quiebra y despidos masivos de personal, las cuales arrastraron a las aerolíneas del continente americano.

Tres días después de los atentados las aeronaves permanecían en tierra, debido a que los gobiernos no podían garantizar su seguridad. En la medida en que pasaron los días una psicosis colectiva se apoderó de los estadounidenses, inquietos por la seguridad aérea de su país, aún cuando hasta ese momento no se había recuperado la normalidad en el tráfico aéreo.

Los ataques terroristas del 11/S de 2001, destruyeron miles de vidas, minaron la confianza de los pasajeros en los viajes por vía aérea, hicieron que gran parte de la aviación civil entrara en receso y causaron grandes estragos en toda la economía mundial. La estrategia internacional se dirigió a fortalecer y garantizar la seguridad en la aviación con el fin de proteger vidas, tanto en el espacio aéreo como en tierra, restablecer la confianza del público en los viajes por vía aérea y promover el buen funcionamiento del transporte aéreo a fin de que pueda renovar su contribución para la economía mundial.

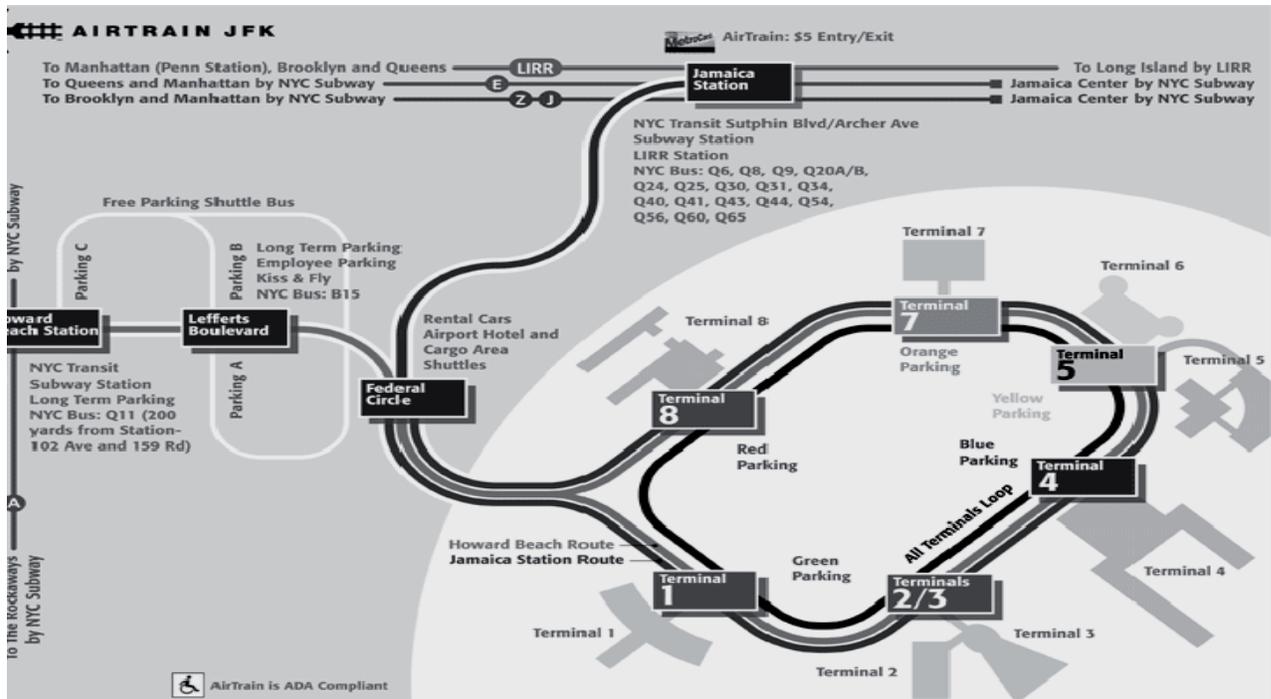
2.2.1. En Estados Unidos.

La reacción inmediata de Estados Unidos ante los atentados fue de alerta máxima, movilizándolo todos sus recursos materiales y humanos. Las fuerzas armadas fueron colocadas en estado de máxima alerta en todo el país al tiempo que se reforzaba la seguridad en laboratorios nucleares. Portaviones de la flota del Atlántico fueron

noviembre de 2001, citado en Conferencia mundial sobre la industria aeroespacial Toulouse, Francia, 16-19 de junio de 2002. Federación Internacional de Trabajadores de las Industrias Metalúrgicas, pág. 13.

enviados a Washington y Nueva York para hacer una cobertura aérea para proteger los principales centros político y financiero. Las fronteras con Canadá y México, fueron cerradas temporalmente. La policía suspendió los encuentros deportivos, y los centros turísticos como Disney World en Florida o el Arco de San Luis.

Aeropuerto John F. Kennedy de Nueva York.



Fuente: <http://www.panynj.gov/airports/jfk-airport-map.html>; gráfica del Aeropuerto Internacional John F. Kennedy (JFK) de Nueva York.⁵⁸

Las autoridades de la aviación civil de Estados Unidos (FAA) suspendieron todos los vuelos en ese país tras la colisión de los aviones. La FAA recomendó que todas las aeronaves permanecieran en tierra y los aviones en vuelo se desviarán a aeropuertos alternos; y todos los vuelos en el mundo con destino a EU son cancelados.

⁵⁸ Es el aeropuerto más grande de Estados Unidos, más de 40 millones de pasajeros lo utilizan cada año y es el de mayor tráfico internacional en el mundo con un promedio de 560,00 aterrizajes y despegues por año. Cuenta con nueve terminales, las cuales cuentan con todos los servicios de bancos, cambios de moneda, cajeros automáticos, oficina postal, centro médico e instalaciones para personas con discapacidad. Así como oficinas de migración y aduana en cada una de sus terminales. El código IATA para este aeropuerto es JFK.

Tras los ataques se registraron las huellas de 80,000 árabes y musulmanes bajo la *Alien Registration Act* de 1940. Fueron entrevistados y 5,000 extranjeros fueron detenidos por aprobación de la resolución 107-40 del Congreso de los Estados Unidos, que autorizó el uso de fuerza militar para detener y prevenir el terrorismo internacional en los EU.⁵⁹

A causa de los atentados, la opinión pública se centró en materia de seguridad nacional y el gobierno creó una nueva agencia federal para reorganizar la lucha antiterrorista: el Departamento de Seguridad Nacional.

Se inició una profunda revisión en torno a la agenda de seguridad nacional, defensa y política externa de los Estados Unidos. El terrorismo se ubicaría como eje de políticas y estrategias, nacionales e internacionales de los norteamericanos. La estrategia del Presidente George W. Bush tomó un carácter preventivo y contemplaba la posibilidad de actuar unilateralmente en caso de ser necesario, y se plasmó en su Estrategia de Seguridad Nacional.⁶⁰

También se aprobó la ley *USA Patriot Act*⁶¹, que suspendió y limitó libertades y derecho constitucionales de los ciudadanos y residentes, con el fin de aumentar la seguridad interna de los Estados Unidos, y que tiene como objetivo principal fortalecer la frontera con Canadá. Para lo que triplicó el personal de la patrulla fronteriza; del Servicio de Aduanas y del Servicio de Inmigración y Naturalización (SIN).

⁵⁹ U:S: Congress “*Authorization for use of Military Force*” véase en la página <http://news.findlaw.com/wp/docs/terrorism/sjres23.es.html> del 18 de septiembre de 2001. consultada el 24 de enero de 2010.

⁶⁰ Sandra Kanety Zavaleta Hernández op. cit. pág. 115 donde realiza todo un estudio de la reacción de Estados Unidos ante los atentados y su concepto de protección y mantenimiento de la seguridad de los ciudadanos estadounidenses como su prioridad bajo el discurso de la seguridad internacional.

⁶¹ Ley para proveer las herramientas requeridas para interceptar y obstruir el terrorismo, aprobada por la Cámara de Representantes el 26 de octubre de 2001, que estipula:

- Un orden nacional para el registro pen (grabar números telefónicos, llamadas y su rastreo).
- Autorización de vigilancia de infiltrados de computadoras por parte de los proveedores y administradores.
- Obligación de abrir los archivos relacionados con investigaciones de inteligencia cuando sean requeridos.
- Aplicación de la ley por parte de las autoridades para recabar información electrónica y búsquedas secretas en casos criminales.
- Faculta a las autoridades para incursionar en casa u oficinas para buscar información sin una notificación inmediata al dueño y permite compartir la información recolectada, a nombre de un Gran Jurado, son agencias de inteligencia.

Por primera vez, terroristas suicidas se servían de aviones de línea como arma fatal. La inmediata consecuencia fue la disminución masiva del número de pasajeros, por primera vez desde 1991, sobre todo desde y hacia Estados Unidos. Las compañías de aviación redujeron sus programas de vuelo y estacionaron los aviones sobrantes en el desierto de Arizona. Las aerolíneas norteamericanas despidieron a decenas de miles de pilotos y personal de cabina.⁶²La situación afectó especialmente a dos aerolíneas representativas de Estados Unidos, American Airlines y United, cuyas aeronaves fueron usadas para perpetrar los ataques.

Después de lo ocurrido en Nueva York, una de las consecuencias más notables fue el cambio de actitud por parte de Estados Unidos hacia los extranjeros. Comenzaron a aparecer olas de xenofobia en contra de personas de otra nacionalidad que no fuese la norteamericana. Las posturas de la población estadounidense que habían considerado la posibilidad de abrir sus fronteras a un mayor número de inmigrantes, cambiaron de parecer de forma automática. Diversas encuestas revelaron que tan sólo en octubre de 2001 era mayoritaria la población que se mostraba a favor de reducir los niveles de la inmigración (pasando de 42 a 58%), lo que contribuyó a hacer cada vez más evidentes las iniciativas para contener las corrientes no autorizadas.⁶³

Se creó el *Foreign Terrorist Tracking Force* (octubre 2001) con el propósito de establecer un mecanismo para revisar los lineamientos de la política migratoria, principalmente la asignación de visas temporales. Asimismo, se planteó vigilar la calidad del personal encargado de su emisión en el extranjero, además de encargarse de la coordinación con las autoridades mexicanas y canadienses para evitar la entrada ilegal o legal de personas relacionadas con grupos radicales. Estas medidas representaron el comienzo de un cambio paulatino en la reorganización de los esquemas de seguridad del país del norte.

⁶² Conferencia mundial sobre la industria aeroespacial Toulouse. *Ibíd.* pág. 02.

⁶³ Argelia García Rojas. “La migración internacional: el caso de México-Estados Unidos y los efectos de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001.” Tesis de licenciatura en Relaciones Internacionales. Universidad Autónoma de México UNAM, Facultad de Estudios Superiores Aragón FES. México 2007, pág. 96

En lo que se refiere a la emisión de visas, la Estrategia de Seguridad Interna delegó al Secretario de Seguridad del Territorio Nacional la autoridad exclusiva de gestionar las leyes y reglamentos relacionados con las funciones de los oficiales consulares en la concesión o denegación de visas, y desarrollar programas para la capacitación de los funcionarios consulares en cuestiones de seguridad nacional. Otra de las medidas creadas fue el establecimiento de un sistema de identificación para los extranjeros que deseen ingresar a Estados Unidos, por medio de las cuales se puede reconocer al portador a través de indicadores biométricos como la huella digital, la geometría de la mano, la voz o el patrón de la retina.

En este contexto que a partir de entonces existía: un miedo extraordinario a viajar por vía aérea, el sentimiento de verse en extremo vigilado y lo difícil que se volvió la obtención de visas, principalmente estadounidenses, las personas optaron por usar otro tipo de transporte si le era posible o de postergar sus planes por lo menos mientras este ambiente de persecución disminuía.

La Asociación del Transporte Aéreo (ATA) de América, que realiza alrededor del 95% del tráfico total en los Estados Unidos, ha señalado que en octubre de 2001 el número de pasajeros se redujo, en promedio, en un 23 por ciento. En los vuelos interiores, el número de pasajeros disminuyó en un 22,3 por ciento y, en los internacionales, en un 30,7 por ciento. En el interior del sistema el coeficiente de ocupación (o sea, el porcentaje de asientos utilizados) fue de un 62,7 por ciento en octubre de 2001, frente a un 70,6 por ciento en octubre de 2000. El coeficiente interno de ocupación fue de un 64,8 por ciento y el internacional, de un 56,9 por ciento en octubre de 2001, frente a un 69 y un 64,9 por ciento, respectivamente, un año antes.

En el caso de las compañías estadounidenses, el volumen de la carga transportada cayó estrepitosamente en septiembre, con una reducción del tráfico internacional en un 21,1 por ciento y de la actividad interna en un 19,2 por ciento. Estas bruscas disminuciones se debieron en gran parte al cierre del espacio aéreo estadounidense durante varios días después de los acontecimientos del 11 de septiembre. Las

operaciones de la empresa Federal Express sufrieron graves perturbaciones, no sólo a causa del cierre del espacio aéreo durante dos días, sino también más tarde cuando algunas empresas dejaron de solicitar entregas de un día para otro.⁶⁴

En la década de los noventa inició el proceso de reconstrucción de la seguridad continental. Se habían llevado a cabo acciones para combatir las amenazas a la seguridad hemisférica pero no se había concluido con este proceso. Los atentados interrumpieron este debate, pues después del atentado el gobierno de Brasil instó a los países del continente a invocar el TIAR⁶⁵ a fin de apoyar a los Estados Unidos tras la agresión de la que fueron objeto.

2.2.2. En Canadá.

Siendo una sociedad industrial de alta tecnología, Canadá en la actualidad se asemeja en gran medida a los Estados Unidos con un sistema económico orientado al mercado, patrones de producción y elevados estándares en la calidad de vida. El Tratado de Libre Comercio entre Canadá y los Estados Unidos FTA de 1989 y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN o NAFTA que incluye a los tres países de Norteamérica: Canadá, Estados Unidos y México) en 1994 ha generado un dramático incremento en la integración comercial y económica de Canadá con los Estados Unidos. Como consecuencia de estas estrechas relaciones fronterizas, la depresión económica de 2001 tuvo un impacto negativo en la economía canadiense.

Según un sondeo de opinión realizado en Canadá del 13 al 15 de noviembre de 2001, las perturbaciones sobrevenidas en la industria aeronáutica, que han obligado a

⁶⁴ T. Allet *September 11th: What happens nex?* En *Airport International* (Stamford), vol. 34, núm 8 octubre-noviembre de 2001 pág. 08.

El Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, llamado Tratado de Río firmado el 022 de septiembre de 1947 en Río de Janeiro es un pacto interamericano de defensa mutua. En su artículo 3.1 establece que...en caso de un ataque armado de cualquier Estado contra un Estado Americano, será considerado un ataque contra todos los Estados Americanos, y en consecuencia, cada una de las partes contratantes se compromete a ayudar a hacer frente al ataque en ejercicio del derecho inminente de legítima defensa individual o colectiva que reconoce el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas.” México renuncia al Tratado el 06 de septiembre de 2002 por el incumplimiento del Tratado por parte de EU durante el conflicto de Las Malvinas en 1982. Para consultar el documento del TIAR puede consultar <http://www.oas.org/juridico/spanish/Tratados/b-29.html> .

Canadá 3000 a cesar su actividad y han causado a *Air Canada* dificultades financieras, han menoscabado la confianza de los canadienses en los viajes en avión más que el riesgo teórico de un secuestro. Dos tercios de los entrevistados sienten inquietud por la posibilidad de que la compañía que piensan utilizar cese de funcionar y los deje empantanados. Sólo uno de cada dos expresa preocupación por un secuestro y el 62 por ciento expresa inquietud por la posibilidad de que un mantenimiento mediocre sea la causa de un incidente mecánico en la aeronave.

Cuando se sucedieron los atentados, la primera acción de cooperación del gobierno canadiense fue la recepción de los vuelos internacionales con destino a Estados Unidos y fungir como aeropuerto alternativo y receptor de los aviones y sus pasajeros como primera medida de seguridad, como hemos mencionado la FAA cerró el espacio aéreo de EU como consecuencia de los ataques terroristas. La reacción del gobierno canadiense a estos actos terroristas fue la Operación Yellow Ribbon que creada por Transport Canada controló el desvío de los vuelos comerciales a su territorio. Durante la Operación los vuelos que saldrían, a excepción de los de carácter militar o de ayuda humanitaria fueron cancelados siendo la primera vez que Canadá cerró su espacio aéreo.

La Operación Yellow Ribbon tuvo muchas consecuencias para los canadienses. Después del trabajo inicial de desviar los aviones y distribuirlos en los diferentes aeropuertos, los pasajeros varados y las tripulaciones de los vuelos tuvieron que ser alojados y alimentados hasta que la crisis había terminado. La organización y desempeño de las autoridades, líneas aéreas, en coordinación con los aeropuertos y la población dieron como resultado el éxito de la Operación; el cual fue reconocido por el gobierno de Washington a través de su entonces Secretario de Transporte Norman Mineta. El gobierno de Canadá ha invertido más de \$2.6 millones de dólares para mejorar la seguridad de la aviación desde 2001, año en que ocurrieron los atentados⁶⁶,

⁶⁶ “Aviation Security” (sin fecha) <http://www.tc.gc.ca/eng/aviationsecurity/menu.htm> página consultada el 17 de febrero de 2010.

lo que ha resultado en un transporte aéreo más seguro y un control de los aeropuertos más eficiente.

Además, Canadá como miembro de la OACI se unió a las acciones emprendidas por la organización en la creación y aplicación de normas de seguridad en la aviación que se han convertido en procedimientos más rigurosos en el control de aeropuertos y el flujo de personas. Con la revisión del Anexo 17 del Convenio de Aviación Civil Internacional y su participación en el acuerdo de la Alianza de Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN) junto a Estados Unidos y México, Canadá muestra su interés en la cooperación a nivel internacional de integrarse a una nueva dinámica que incluye un intercambio de información de pasajeros, un cambio en los sistemas de revisión y seguridad de los aeropuertos, la aplicación de auditorias de estándares de seguridad obligatorias y sistemáticas, y la gestión y aplicación de nuevos procedimientos de seguridad, para combatir y controlar el terrorismo que se muestra como la principal amenaza de la seguridad aérea.⁶⁷

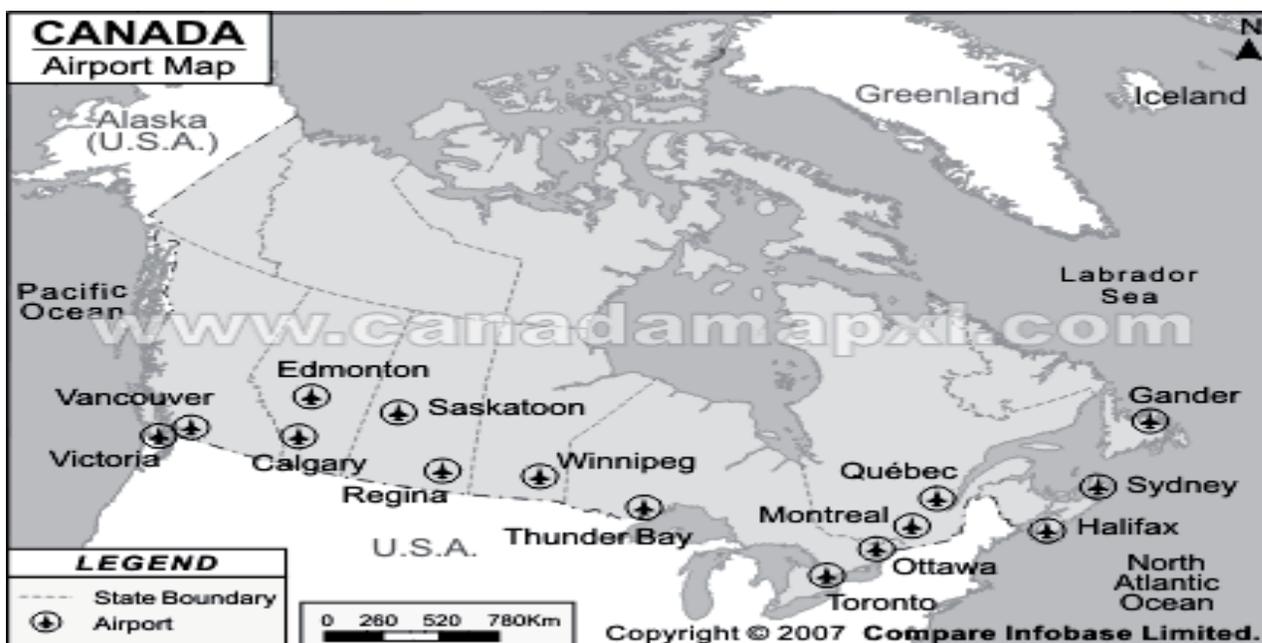
Para el combate de tal amenaza, el control de la migración por parte de Canadá es una preocupación creciente. El flujo de profesionales hacia los Estados Unidos, atraídos por mayores salarios, menores impuestos y las oportunidades que proporcionan las tecnologías punta, ha representado la llegada de personas a través de sus fronteras. Simultáneamente un fenómeno inverso, pero no completamente reconocido, está ocurriendo, con un flujo de inmigrantes con educación entrando en Canadá desde fines del siglo XX.

Es por eso que Canadá con el fin de controlar desde su llegada el número de personas que al llegar a su territorio lo hacían con el fin de instalar su residencia, y la detección de personas que consideren o comprueben estén inmersas en cualquier red de terrorismo, tienen los argumentos necesarios para la estricta política de control que ha

⁶⁷ Transport Canada inició el Canadian Air Carrier Protection el 17 de septiembre de 2002. El programa se lleva a cabo con capacitados encubiertos, agentes armados de la Real Policía Montada en los vuelos nacionales e internacionales; los pilotos y tripulación de servicio son informados de su presencia y en caso de que una persona abordo intente tomar control de la aeronave este agente puede intervenir para su subordinación.

establecido en los aeropuertos de su país, como en las exigencias que le impone a los países que tienen en sus aerolíneas internacionales destino en cualquier parte del territorio canadiense.

Aeropuerto de Ganger, Canadá



Fuente: <http://www.canadamapxl.com/airport-map.html> . Mapas de los aeropuertos en Canadá. El aeropuerto Internacional de Ganger, en Terranova, Canadá, acogió un total de 38 aviones comerciales, un total de 6,122 pasajeros en la Operación Yellow Ribbon.

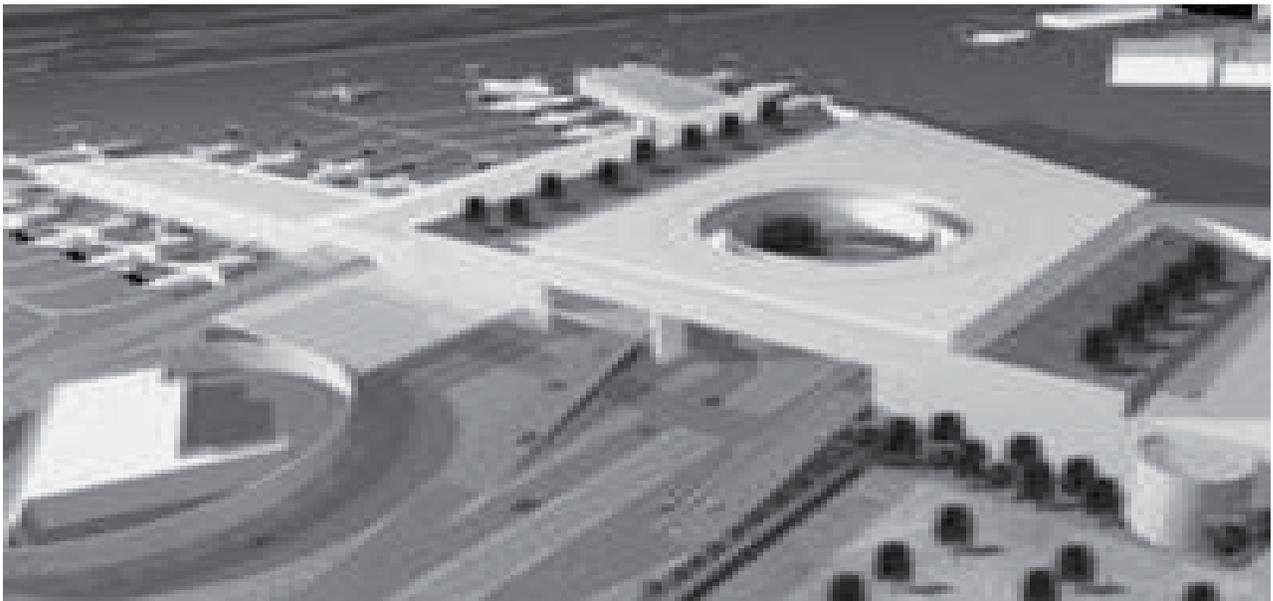
2.2.3. En México.

La aviación genera 26 mil empleos directos. Anualmente, entre EU y México circulan 11 millones de personas que las aerolíneas mexicanas y extranjeras movilizan, además de 407 mil 282 toneladas de carga en este período. Esto generaba ingresos al país por 9 mil 935 millones de dólares anuales. El turismo es el tercer generador de divisas en el país y emplea a un millón 900 mil personas. Luego del atentado terrorista se calculó una disminución del 30% del turismo con pérdidas de hasta 300 millones de dólares, por lo que la industria hotelera dejará de ingresar mil millones de dólares y aumentarán las cancelaciones turísticas de forma alarmante. El número de pasajeros de aviación disminuyó más del 40% en Cozumel, 23.6% en Cancún y el 18.7% en Huatulco. Mexicana de Aviación y Aeroméxico cancelan cien vuelos y el tráfico aéreo bajó un

20%. La venta de boletos hacia los EU cayó 60% y las pérdidas en Aeroméxico y Mexicana llegó en los primeros días a 16.5 millones de dólares. Por si fuera poco, las aerolíneas estadounidenses ofrecieron costos más bajos en los vuelos nacionales y hacia México gracias al rescate del gobierno estadounidense, compitiendo en desventaja con las aerolíneas mexicanas en peligro de quiebra o de quedar en manos de las transnacionales subsidiadas. Estados Unidos puede subsidiar y rescatar su economía, los países pobres no. Aeroméxico anunció un despido de 700 y mil 400 trabajadores mientras que al menos una centena de agencias de viajes han cerrado. La crisis también afectó fuertemente a las empresas de correos, que en algunos casos ha caído su actividad comercial en hasta un 30%. De igual manera se han desplomado las ganancias de las aseguradoras de créditos a los exportadores de México.

En México a unos días de los acontecimientos, la industria aérea enfrentó uno de sus momentos más difíciles en la historia contemporánea. Una de las razones era los atentados que por sí eran terribles pues cobraron la vida de miles de personas entre las cuales se contaron muchos mexicanos. Y otra fue la incertidumbre y paro de las actividades aéreas.

Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.



Fuente: <http://www.aicm.com.mx/home.php> Aeropuerto Internacional de la Ciudad Benito Juárez Terminal 2. El AICM uno de los 50 aeropuertos más importantes del mundo.

La posición geográfica que el país guarda con Estados Unidos, y que en esta ocasión no fue privilegiada, irremediamente arrastró a la aviación mexicana que, cuando comenzaba a dar pequeñas señales de reactivación en 2007, sufrió una recaída y aunados a otros eventos que han surgidos en estos años⁶⁸, todavía no logra recuperarse. Todos estos acontecimientos sumados a situaciones muy específicas del país influyeron en forma muy negativa en el desarrollo de la aviación mexicana.

Las aerolíneas más importantes del país reportaron cuantiosas pérdidas y la cancelación de casi el total de sus operaciones. Tras los atentados, las aerolíneas mexicanas y extranjeras que suspendieron sus operaciones en México desde el día 13 de septiembre, registraron pérdidas por unos 13 millones de dólares, según consultores de aviación.⁶⁹

El especialista en aeronáutica Fernando Gómez⁷⁰ aseguró que dicha cifra corresponde únicamente a las 562 operaciones comerciales suspendidas en los 28 aeropuertos internacionales del país por el cierre del espacio aéreo estadounidense. Explicó que sólo en el aeropuerto internacional de la ciudad de México se cancelaron 262 operaciones hacia los Estados Unidos.

Ante las políticas impuestas por Estados Unidos, México expresó su total apoyo y su decisión de otorgar toda la cooperación necesaria para el cumplimiento de los procesos de seguridad requeridos por el gobierno norteamericano.

México al ser miembro activo de la OACI, se comprometió al cumplimiento de las medidas de seguridad que se establecieron desde el septiembre de 2001, En el 32º. Período de sesiones de la Asamblea de La OACI en septiembre de 2001, donde se

⁶⁸ Como la crisis financiera de las aerolíneas en general por los costos de seguro y combustible, y en particular por la aparición de aerolíneas de bajo costo que al no manejarse correctamente en el mercado aéreo han representado la extinción de varias en todo el país. O las consecuencias de la pandemia en mayo de 2009 que ha representado un golpe extraordinario en la economía aérea nacional con repercusiones en la actividad económica en general del país.

⁶⁹ BBC.economía.com “Crisis en industria aeronáutica”, véase en la página http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/business/newsid_1552000/1552072.stm del 19 de septiembre de 2001.

⁷⁰ Consultor en negocios aeroportuarios. Sus propuestas han sido publicadas en la Cámara de Diputados luego de diversos foros y fueron tomadas para el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2000-2006 durante la administración presidencial de Vicente Fox Quesada. También ha colaborado en diversos medios de comunicación abordando temas relacionados principalmente con el sector comunicaciones y transportes.

analizaron, revisaron y establecieron las medidas de seguridad para afrontar las amenazas potenciales y relacionadas con la seguridad del sistema mundial del transporte aéreo.

Se realizan cambios estructurales en los aeropuertos del país, principalmente en aquellos que son internacionales y que tienen que seguir los lineamientos de las autoridades aeronáuticas de los países miembros de este organismo internacional que son las que regulan la forma en que las aerolíneas deben estar operando.

México tuvo que invertir recursos del gobierno federal para el cumplimiento de estos procesos en materia de la seguridad en la aviación civil, aunque las aerolíneas también han visto mermadas sus finanzas pues están obligadas a realizar gastos en materia de capacitación, mantenimiento y cambios de su infraestructura. En el mismo aeropuerto se realizaron cambios pues se instalaron nuevos filtros de seguridad con tecnologías nuevas para el rastreo de artículos y mercancías peligrosas o armas; así como la revisión exhaustiva de las personas y sus documentos al momento de documentarse para cualquier vuelo internacional y especialmente con destino a los aeropuertos de Estados Unidos. Por lo que se requirió de más personal y su capacitación para el uso de estos sistemas, en todos los aeropuertos.

El 28 de noviembre del 2004, el periódico estadounidense *The Arizona Republic*, publicó un artículo expresando que era notorio que después de los Atentados del 11 de septiembre de 2001, el aeropuerto de la Ciudad de México mantenía su área de *spotting* abierta al público, a pesar de que diversos aeropuertos del mundo habían decidido cerrarlas. El *Republic* estimó que cerca de 300 espectadores y 100 aeromodelistas y vendedores de comida llegan al área cada día. El director del aeropuerto dijo al periódico que ellos decidieron dejar el área abierta porque ofrecía una alternativa gratuita de pasar el día para las familias de bajos ingresos. Sin embargo, desde el interior de las instalaciones del aeropuerto, es prácticamente imposible tener una vista del aeropuerto, debido a que muchas obstrucciones han sido construidas para mantener los estándares de seguridad del aeropuerto.

C A P I T U L O 3

**NUEVOS RETOS PARA LA SEGURIDAD
AEROPORTUARIA EN AMERICA DEL
NORTE.**

3. NUEVOS RETOS PARA LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA EN AMERICA DEL NORTE.

En el primer apartado se destacó la creación e importancia de los organismos e instituciones internacionales que regulan la transportación aérea de pasajeros. Y como se define el concepto de seguridad aérea. En el segundo apartado se conoció, mediante una breve reseña, como se dieron los atentados del 11 de septiembre de 2001 y como reaccionaron los Estados y los organismos internacionales que tienen que ver con el ámbito aeroportuario y aéreo ante estos hechos. Como se convirtieron por esto, en un parteaguas en la forma en que las personas viajan por vía aérea desde entonces, hacia el mundo pero en particular a cualquier destino dentro de los Estados Unidos o a cualquier territorio que sea frontera con éste país; como Canadá y México.

El concepto de seguridad tomó otro matiz y se dieron acciones inmediatas dirigidas a garantizar la seguridad de los Estados. Analizaremos si estas acciones tienen el objetivo común de salvaguardar la seguridad en el ámbito aéreo y aeroportuario mundiales en un nivel equitativo o si, promovidas por Estados Unidos obedecen a prioridades básicamente estadounidenses. En nuestro caso analizaremos estas acciones conjuntas con México y Canadá, lo que representa nuestro objeto principal de estudio.

Analizaremos la creación del acuerdo para la Alianza de Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN) que Estados Unidos en conjunto con México y Canadá han llevado a cabo como el instrumento más importante de cooperación entre estos tres países para el mantenimiento de la seguridad específicamente dirigiendo nuestra atención en aquellos puntos que estén vinculados a la transportación aérea de personas. Con el objeto de comprender los procesos de seguridad que actualmente se realizan en los aeropuertos de México como parte de su cooperación y respuesta a la demanda de mantenimiento de seguridad de Estados Unidos.

3.1. Acuerdos y normatividad aéreas internacionales.

La OACI organizó una conferencia donde asistieron los representantes de los 154 miembros de la organización, 60 ministros, así como 24 organizaciones internacionales.⁷¹ El objetivo logrado de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación consistía en apoyar una estrategia mundial para reforzar la seguridad de la aviación, proteger las vidas humanas, restaurar la confianza de los pasajeros en los viajes por vía aérea y fomentar la salud financiera del transporte aéreo, que quedó gravemente afectado. El Plan de Acción de la aviación de la OACI comprende un programa de auditorias obligatorias en todos los Estados miembros de la organización. Dicho programa permite a los Estados determinar y corregir las deficiencias en la aplicación de las normas relativas a la seguridad de la aviación.

En septiembre de 2006, cinco años después de los ataques terroristas la OACI hace un recuento de las principales acciones tomadas en materia de seguridad aeroportuaria con carácter preventivo para asegurar la continua seguridad de los pasajeros, equipos e instalaciones aéreas en el mundo.

En febrero de 2005 diversos países realizaron esfuerzos en materia de seguridad internacional y nacional. Inglaterra creó la Ley de Prevención del Terrorismo, con el fin de detener indefinidamente y sin juicio, ni acusación a extranjeros y ciudadanos sospechosos. Acción que ha sido muy criticada porque representa una amenaza al estado de derecho por su carácter unilateral para que sea el Ejecutivo y no el Estado en su conjunto quien decida al respecto del derecho de las personas para trasladarse de un lugar a otro dentro de los territorios del Reino Unido.⁷²

⁷¹ “Cumbre mundial sobre desarrollo sostenible.” OACI llevada a cabo en Johannesburgo del 26 de agosto al 4 de septiembre de 2002.

⁷² Amnistía Internacional Noticias “El proyecto de ley de prevención del terrorismo supone una grave amenaza para los derechos humanos y el estado de derecho.” Véase en la página <http://www.es.amnesty.org/noticias/noticias/articulo/el-proyecto-de-ley-de-prevencion-del-terrorismo-supone-una-grave-amenaza-para-los-derechos-humanos-y> del 01 de marzo de 2005.

Rusia y Estados Unidos realizaron un acuerdo en la ciudad de Bratislava, sobre la lucha contra el terrorismo y la proliferación de misiles antiaéreos, donde acordaron no permitir que Estados como Irán y Corea del Norte desarrollen más armas nucleares. De la misma forma Estados Unidos y Alemania solicitaron a Nicaragua desmantelar sus misiles antiaéreos. España y Argelia acordaron en Madrid, la creación de un grupo antiterrorista de cooperación judicial y policial similar a los que operan en Marruecos y Francia.

En el caso de América del Norte, Estados Unidos, Canadá y México se crea un instrumento de cooperación entre los tres países que tiene como objeto, la protección de sus territorios contra amenazas internas y externas, mediante el control del flujo y tránsito de las personas y mercancías a través de sus fronteras compartidas. El acuerdo de la Alianza de Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN) tiene como fin último la creación de la Comunidad de América del Norte, un espacio geopolítico estratégico para la defensa y seguridad de Norteamérica.

A partir de los ataques terroristas del 11/S de 2001, Estados Unidos lanzó una ofensiva en contra de aquel Estado que estuviera en oposición de las decisiones y acciones de su política exterior en pro de su seguridad nacional y de la propia seguridad internacional.

Estos atentados han servido como un instrumento para salvaguardar su seguridad nacional a partir de la creación de nuevos mecanismo y controles de seguridad en varios aspectos como el ingreso y egreso de personas y mercancías ya sea por vía terrestre, marítima o aérea.

Estados Unidos tomó la bandera de la lucha contra el terrorismo como un estandarte, convocando a la comunidad internacional a cooperar en el combate del terrorismo en cualquiera de sus manifestaciones. La política de seguridad nacional estadounidense es apoyada en el concierto internacional, ya que por el contrario sería catalogado un país como terrorista.

La política de seguridad nacional estadounidense hacia sus vecinos como Canadá y México ha tenido mayor relevancia en el ASPAN, al hacerla extraterritorial y convertido al terrorismo como una amenaza más grande a nivel mundial al proclamar en diversos foros internacionales la lucha contra el terrorismo en sus diversas facetas, auspiciados en tratados y acuerdos de cooperación internacional en un nuevo marco de legalidad, buscando la paz entre las naciones y nuevas formas de seguridad colectiva y humana para atender las necesidades de las alianzas mundiales.

En el caso de México, después del 11 de septiembre de 2001, el tema migratorio fue ligado con el terrorismo al considerar que la vulnerabilidad de la frontera norte de México permite la incursión de terroristas, por lo tanto, el tema de la reforma migratoria pasó a segundo término, las relaciones bilaterales se enfocaron a la seguridad de las fronteras para combatir las actividades del crimen organizado, la contención del terrorismo y el control de los flujos migratorios. Estados Unidos dejó claro al gobierno mexicano que la seguridad debería prevalecer antes de que hubiese una reforma migratoria.⁷³

Las primeras acciones de Estados Unidos fueron el limitar las visas a su territorio: incrementar el estado de fuerza de la Patrulla Fronteriza, levantar muros a lo largo de la frontera, y un control exhaustivo de revisión de extranjeros en su ingreso a territorio estadounidense.

De igual forma lo hizo Canadá, sólo que en primera instancia Estados Unidos le propuso trabajar en la homologación y armonización de las políticas migratorias, de seguridad fronteriza y de normas aduanales para conformar un perímetro norteamericano de seguridad que estuviera libre de amenazas terroristas que poco tiempo después propondrían a México a través del ASPAN.

⁷³ Dado el problema de inseguridad que se vive en la frontera norte de México debido al narcotráfico y otros delitos como la violencia, el tráfico de armas, de personas, las pandillas que rebasan las fronteras y que representan ya una mafia organizada, y el contrabando de mercancías.

En el caso de su relación con México, Canadá a partir del 13 de julio de 2009, estableció que todos los mexicanos que deseen ingresar a ese país deberán contar con una visa otorgada por las autoridades canadienses en territorio mexicano, como requisito indispensable para viajar a Canadá. “La decisión se tomó debido al aumento de solicitudes de refugiado por parte de mexicanos, que casi se ha triplicado desde 2005, entre las que se han identificado peticiones fraudulentas.”⁷⁴

El ministro de Ciudadanía, Inmigración y Multiculturismo, Jason Kenney, aseguró que con esta medida se tendrá una mayor capacidad de manejar el flujo de personas hacia Canadá y verificar que los mexicanos visitarán el país en forma temporal⁷⁵, que tiene buena salud⁷⁶ y que no constituyen un riesgo para la seguridad de los canadienses.

Muchos sectores económicos se vieron dañados por esta acción, pues 1,3 millones de canadienses visitan México cada año⁷⁷, que representan una derrama económica para nuestro país que es vital para el mantenimiento de empleos sobretodo en el sector turístico. Por ejemplo el sector aéreo sufrió grandes pérdidas ya que muchas turistas tuvieron que hacer cambios de itinerario o de plano cancelar sus vuelos que tenían como destino el territorio canadiense.⁷⁸ Las aerolíneas se convirtieron en estrictos “revisores” de documentos de todos los pasajeros que deseaban dirigirse a este

⁷⁴Laura Toribio. “Canadá ya pide visa para los mexicanos”, en *Excelsior.com.mx*, sección nacional, México, 14 de julio de 2009; http://www.exonline.com.mx/diario/noticia/primerapulsonacional/canada_ya_pide_visa_para_los_mexicanos/660900

⁷⁵ El gobierno de Canadá reconoce la importancia del programa de trabajadores agrícolas temporales mexicanos. Esto lo entendemos si reconocemos que son una fuente importante de mano de obra para los agricultores canadienses, que les proporciona muchos empleados que necesitan para seguir siendo competitivos, por lo que Canadá tomó las medidas necesarias para que este programa siguiera funcionando y el flujo de estos trabajadores no sea alterado.

⁷⁶ Estas medidas sanitarias se han vuelto más estrictas desde el brote de pandemia del el virus H1N1 en México en mayo de 2009, que tuvo serias consecuencias económicas al paralizarse muchos rubros de la actividad comercial y económica del país. En el caso de los viajeros hacia México; muchos países impusieron políticas estrictas para que los mexicanos ingresarán a sus territorios, tal es el caso de Japón, Perú, Argentina, Brasil que exigieron de forma inmediata el trámite visa para sus países. El caso de China , el 7 de mayo de 2009, donde un avión de la aerolínea mexicana Aeroméxico y sus pasajeros mexicanos fue literalmente secuestrado bajo el argumento de esta nación asiática que ponían en peligro la seguridad de salud de los chinos.

⁷⁷ J.Jaime Hernández. “SRE no pedirá visas a turistas de Canadá” en *El Universal.com.mx*, México 17 de julio de 2009; <http://www.eluniversal.com.mx/nacion/169766.html>

⁷⁸ En el caso de las aerolíneas mexicanas Aeroméxico y Mexicana se vieron en la necesidad de hacer cambios de itinerarios y cancelación de vuelos sin cargo a los pasajeros, así como acatar los nuevos procedimientos que las autoridades canadienses les impusieron cumplieran para mantener la concesión de rutas a ese país.

territorio convirtiendo una vez más, el viajar un proceso largo e incómodo pues representa muchos inconvenientes y más tiempo al momento de documentarse ellos y sus pertenencias.

Estas acciones son ejemplo claro de cómo cada Estado establece los lineamientos necesarios a través de la normatividad bajo el lema de la protección de la seguridad de sus ciudadanos y su territorio, por las razones que considera peligrosas. Y las cuales, en el caso de México, debemos someternos si queremos mantener una relación económica y comercial que conviene a nuestro país. Aunque como miembros del TLCAN se estén cumpliendo los objetivos que se establecieron en 1994 para una zona comercial de libre flujo de personas y mercancías.

El acuerdo Trilateral del Tratado de Libre Comercio (TLC) de 1994⁷⁹, dio pie a EU para proponer a México en el 2001 una iniciativa llamada “Sociedad para la Prosperidad” para impulsar un bloque económico, no sólo en lo comercial sino en materia de seguridad y la homologación de leyes. Un año más tarde, en la Cumbre de Monterrey se acordó implementar las “Fronteras inteligentes”.

El TLC fue una herramienta para acelerar el proceso de intercambio en materias primas no renovables y por otra parte se utilizó como un impulso hacia un mayor intercambio comercial ágil y seguir a través de mecanismos de control para la detección de armas de destrucción en masa. En relación al tráfico de personas sólo se hizo referencia en controlar y agilizar los flujos a través de una extensa revisión de pasajeros en los aeropuertos, puertos y puentes internacionales con la intención de detectar posibles terroristas.

En el TLC se estipula que en determinado plazo se tendrán que abrir las fronteras para el comercio en determinados bienes o servicios, sólo que al considerar Estados Unidos que la desgravación de algunos bienes o servicios marcaban una demora para cumplir con los objetivos e intereses estadounidenses, decidió que la ASPAN sería un buen

⁷⁹ Conformado por los gobiernos de Canadá, Estados Unidos y México en 1994.

mecanismo de cooperación para manejar las dos agendas, para abrir los candados en la liberación de bienes y servicios, y de seguridad, para agilizar el control de las fronteras, el control del comercio con ciertas medidas de seguridad que conllevarían a mitigar el tráfico de drogas, mercancías ilícitas, armas, sustancias químicas y biológicas que podrán ocasionar daños a la población y repercutir en su seguridad nacional.

Los acuerdos en materia de seguridad entre Estados Unidos y México a partir del 2001 se reflejaron al realizar diferentes esfuerzos en materia de seguridad fronteriza ya no sólo para contener el terrorismo, sino también para mitigar las actividades del crimen organizado como el tráfico de armas, drogas, personas, la realización eficiente y efectiva de la coordinación y cooperación en materia policíaca, intercambio de información e inteligencia, así como elaborar procedimientos y homologar leyes para hacer frente a las amenazas comunes de las fronteras compartidas.

Lo anterior, se fue materializando a través de la agenda de seguridad propuesta en el 2005 en el marco del acuerdo de la Alianza de Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN), la cual ha tenido un impacto en México, al provocar una serie de reformas constitucionales que involucran al área de procuración de justicia y seguridad pública en la forma de operar en contra del crimen organizado y terrorismo, y por otra parte ha encontrado un desafío para realizar las iniciativas y cambios en su seguridad pública interna y laboral.

Canadá y México, por el factor geográfico, se vuelven prioritarios en esta estrategia, lo que implica un número importante de medidas con repercusiones a escala hemisférica, por ejemplo:

- La redefinición del papel de las fuerzas armadas, a las que se otorgan capacidades en su propio territorio, es la reformulación principal; la autorización para el trabajo internacional del *Federal Bureau of Investigation* (FBI) y la redefinición de prioridades de inteligencia de agencias como la *Central Intelligence Agency* (CIA) y la *Drug Enforcement Administration* (DEA).

-
- La protección de las fronteras inteligentes (*smart borders*) como elemento básico de seguridad, la información de pasajeros como prioridad de toda la reformulación de la seguridad de los aeropuertos; de empresas con actividades comerciales en/y/con Estados Unidos, así como la protección de las fronteras físicas con modernización tecnológica-informativa, el control, supervisión militar y vigilancia fronteriza.

Todo lo anterior lleva a Estados Unidos a intentar evitar un ataque similar al del 11/S y a comprometer a los países del hemisferio a la necesidad de que se sumen a la cruzada contra el terrorismo.

El gobierno mexicano ha ofrecido cooperación en la materia hasta sus últimas consecuencias, al considerarse como aliado estratégico de su vecino del norte.

Semanas después de los atentados del 11/S, México y Estados Unidos crearon una agenda de cooperación en materia comercial que involucraba a los sectores públicos y privados a través de la Sociedad para la Prosperidad y un Plan de Acción que se desprenda de esa sociedad que se dio a conocer en marzo de 2002 en el marco de la Organización de las Naciones Unidas, en Monterrey –llamada Cumbre de Monterrey-, en la cual se presentó la visión, misión y objetivos de la Sociedad, así como proyectos concretos.

Antes de que se concretara la estrategia de la ASPAN, el gobierno mexicano reforzó la seguridad de Estados Unidos al aceptar la vigilancia y la revisión de pasajeros en los aeropuertos mexicanos por parte del FBI y el monitoreo de la comunidad musulmana residente en México.⁸⁰ La dinámica de viajar por avión hacia Estados Unidos ya requería de otorgar toda la información de los viajeros aunque ya contaran con una visa otorgada por el gobierno de Estados Unidos. Se les requería información de cuanto

⁸⁰ Durante el año 2002, Estados Unidos creó el Comando Norte, con la misión específica de conducir operaciones para disuadir, prevenir, vencer amenazas y agresiones dirigidas a EU en sus territorios e intereses, y su área de responsabilidad incluye el espacio aéreo marítimo y terrestre que circundan EU, Alaska, Canadá y México.

tiempo permanecerían en aquel país y en donde se hospedarían. A partir de entonces las aerolíneas deben enviar la noche anterior a la salida de un vuelo, la lista completa de los pasajeros con la información de pasaportes vía electrónica al Departamento de Seguridad Nacional de Estados Unidos; quien revisa esta lista tratando de detectar a los pasajeros que no deben viajar o que deben ser objeto de una estricta revisión al momento de documentarlos. Y en caso de ser necesario contactar a la embajada estadounidense para la solicitud de su autorización para que el pasajero viaje o en definitiva no permitir su abordaje.

El gobierno mexicano encabezado en por el ex Presidente Vicente Fox Quezada, apoyó estas acciones, y antes de que se formalizará el acuerdo de la ASPAN, reforzó la seguridad del país vecino aceptando la vigilancia y revisión de pasajeros en los aeropuertos mexicanos por parte del FBI y el monitoreo de la comunidad musulmana residente en México, entre otras medidas.

En marzo de 2002, en la Cumbre de Monterrey, se establecieron objetivos en materia económica, social y de seguridad, donde México y Estados Unidos acordaron llevar a cabo una campaña internacional para erradicar el terrorismo a través del Plan de Acción de la Frontera Inteligente⁸¹. En el ámbito de flujo de personas este Plan establece:

- Ubicación de los puntos de obstrucción en el movimiento de bienes y personas, con el fin de diseñar planes de inversión de acuerdo a las necesidades del comercio y evaluar la seguridad de la infraestructura –instalaciones estratégicas– ante posibles ataques terroristas.
- En el flujo seguro de personas se tomó en cuenta la cooperación en la detección de personas a través de sistemas tecnológicos en los puertos de entrada para acelerar el flujo de viajeros y disuasión de la migración de terceros países, así

⁸¹ Para conocer la Declaración Conjunta puede consultar véase la página web <http://www.usembassymexico.gov/BushMonterrey0302/020323Compromisos.html> consultada el 28 de febrero 2010.

como el intercambio de información anticipada sobre pasajeros antes de su partida del lugar de origen y escala.⁸²

Esto se refleja en la ampliación de la seguridad de las fronteras aéreas, terrestres y marítimas contra las amenazas extranjeras mitigadas con los controles de ingreso y salida de bienes y personas.

México como una muestra clara de cooperación, a partir de los requerimientos estadounidenses y la nueva normatividad internacional en lo que a medidas de seguridad se refiere; a realizado cambios sustantivos en la operación de los aeropuertos de México especialmente los de carácter internacional, de las aerolíneas y demás empresas de servicios que se desempeñen en las terminales aéreas de nuestro país.

Por estos hechos vislumbramos que desde un principio Estados Unidos, tenía muy claros sus objetivos de seguridad nacional con ayuda de Canadá y México al reiterar en múltiples ocasiones la seguridad fronteriza a partir de los atentados del 11/S, con México con la Sociedad para la Prosperidad, los 22 puntos desglosados en la Cumbre de Monterrey y con el TLC que agrega la seguridad para convertirse en el acuerdo de la ASPAN.

En este contexto se han creado las nuevas formas entre Estados, autoridades y personas para que estas viajen vía aérea en los territorios de estos tres países. La aviación, como ya expresamos con anterioridad, es muy dinámica y cambia vertiginosamente a la par de los acontecimientos diarios. Es por eso que, aunque después del 11/S se han establecido muchas medidas, por parte de los organismos internacionales y los Estados, que buscan el mantenimiento de la seguridad. Y aunque estas medidas responden a prioridades muy específicas de carácter particular y no

⁸² Las aerolíneas en México, sin excepción, deben enviar la noche anterior a la salida de los vuelos con destino a Estados Unidos o a otro país que sobrevuele su territorio, una lista completa de los pasajeros con la información de sus pasaportes (APIS *Advance Passenger Information System*) a la Oficina de Seguridad Interna de EU. Quien a su vez enviará a la aerolínea una lista de aquellos pasajeros de los que requiere una revisión exhaustiva al momento de la documentación para el vuelo, o los pasajeros que en definitiva no deben viajar.

general, se siguen presentando eventos que demandan nuevas formas de control pues, sean reales o no según cada Estado, ponen en riesgo la seguridad de las personas. Tal es el caso del atentado fallido al avión estadounidense el 25 de diciembre de 2009.

El viernes 25 de diciembre el vuelo 253 de Northwest Airline, El Airbus A330, con 278 pasajeros que cubría la ruta Ámsterdam-Detroit, llevaba abordo a Umar Faraouk Abdulmutallab un nigeriano procedente de Yemen. Este trató de hacer estallar el avión con un potente explosivo llamado PETN, una mezcla de químicos con pólvora que llevaba en una jeringa adherida a su pierna, y que a pesar de las revisiones y los filtros de seguridad logró ingresar sin ser detectado. Además que las investigaciones indicaban que este pasajero estaba desde diciembre en la lista de los pasajeros sospechosos a vigilar desde el momento de su documentación, pues tenía nexos con la red terrorista Al-Qaeda, pero su peligrosidad era regular pues no se tenía suficiente información sobre sus actividades para tenerlo bajo una vigilancia más estrecha que le hubiese impedido viajar por avión. El éxito del presunto terrorista de lograr ingresar de contrabando y encender parcialmente el material explosivo en vuelo, llevó al gobierno del presidente Barak Obama a ordenar una amplia revisión de la seguridad en la aviación civil estadounidense.

Este fallido atentado desató una amplia investigación internacional. El pánico se apoderó de nuevo en los aeropuertos y obligó de nueva cuenta y de forma inmediata a reforzar las medidas de seguridad en los principales aeropuertos del mundo, en los cuales se cuentan los de México. El presidente actual de Estados Unidos, Barack Obama ordenó se estrecharan los protocolos de seguridad de todos los aeropuertos de Estados Unidos.

Un ejemplo de estas nuevas medidas es que los pasajeros en vuelos desde o hacia Estados Unidos deberán permanecer en sus asientos una hora antes del aterrizaje, sin poder acceder a los baños o tocar maletas colocadas en los portaequipajes ubicados en sus cabezas sobre los asientos.

Por supuesto que México estableció estas medidas de inmediato, y en conjunto con las aerolíneas realiza la revisión individual de todos y cada uno de los pasajeros incluyendo niños, y pertenencias justo antes de abordar los aviones que se dirijan a cualquier punto de Estados Unidos⁸³. De la misma forma Canadá, reforzó los controles de seguridad con nuevas medidas en sus aeropuertos sincronizando acciones con su contraparte norteamericana.⁸⁴

Este nuevo hecho activó nuevamente la cooperación internacional en el ámbito de la seguridad aeroportuaria con los países de Norteamérica a los que se sumaron países latinoamericanos. Con el propósito de impedir ataques terroristas en la aviación civil, los gobiernos de Canadá, Estados Unidos⁸⁵, México, Brasil, Argentina, Chile, Panamá y República Dominicana⁸⁶ se comprometieron el 17 de febrero de 2010 a reforzar las medidas de seguridad e intercambiar información que permita la detección temprana de amenazas a los pasajeros y a la integridad de la industria aeronáutica⁸⁷.

Entre las acciones que llevarán a cabo los ocho Estados, está el mejoramiento de los elementos de seguridad en los documentos de viaje, los procedimientos de inspección de pasajeros y la información biométrica. También asumieron el compromiso de reportar en forma constante a la Interpol (Policía Internacional) acerca de los pasaportes perdidos y robados, enviar oportunamente información de los pasajeros antes del viaje y desarrollar sistemas compatibles para recabar y utilizar datos anticipados de los pasajeros.

⁸³ “Urge Gómez Mont a fortalecer seguridad en aviación”, en *Milenio.com.mx* México 17 de febrero de 2010; <http://www.milenio.com/node/384051>

⁸⁴ “Canadá refuerza los controles de seguridad del transporte aéreo”; en *El País México* 26 de diciembre de 2009; <http://www.elpais.com.uy/091226/ultmo-462076/ultimomomento/canada-refuerza-los-controles-de-seguridad-del-transporte-aereo>

⁸⁵ La Secretaría de Seguridad de Estados Unidos expresó que era muy claro que grupos como Al-Qaeda estaban apuntando a atacar de nuevo la aviación internacional, de ahí la necesidad de que la comunidad mundial dirija su interés a la seguridad.

⁸⁶ El acuerdo fue suscrito por los secretarios de Seguridad Interna de Estados Unidos, Janet Napolitano; el Secretario de Gobernación de México, Fernando Gómez Mont, así como el Secretario General de la OACI, Raymond Benjamín, autoridades relacionadas con la aeronáutica de los otros países latinoamericanos participantes.

⁸⁷ Para conocer la Declaración conjunta puede consultar http://www.dhs.gov/xabout/international/gc_1266448187927.shtm consultada el 26 de febrero de 2010.

México se manifestó como gran socio en materia de seguridad destacando, entre los temas de la agenda bilateral de México-Estados Unidos, las acciones de cooperación entre autoridades mexicanas y las agencias del Departamento de Seguridad Interior estadounidense.⁸⁸

3.2. Infraestructura.

Los aeropuertos civiles son estaciones para los pasajeros de las aerolíneas y para el transporte de mercancías. Ahí los aviones reciben combustible, mantenimiento y reparaciones.

Los grandes aeropuertos cuentan con pistas de aterrizaje pavimentadas de uno o varios kilómetros de extensión, calles de rodaje,⁸⁹ terminales de pasajeros y de carga, plataformas de estacionamiento y hangares de mantenimiento.

Podemos distinguir dos tipos de operaciones aeroportuarias las de aire y las de tierra. La distinción entre ambas se deriva de las distintas funciones que se realizan en cada una:

- Área de movimiento o las de aire son las operaciones que se aplican sobre las aeronaves y todo lo que éstas necesitan. Esta integrada por el área de maniobras (pistas y calles de rodaje) las plataformas de terminal y la plataformas remotas. Su función es el rodaje de las aeronaves en las pistas y el despegue y aterrizaje de las aeronaves.

⁸⁸ “Secretaría Napolitano se reúne en México con homólogos del hemisferio occidental” en América véase en el sitio web <http://www.america.gov/st/peacesec-spanish/2010/February/201002181004432aczelaznog0.9461023.html> del 18 de febrero de 2010.

⁸⁹ Es la calle donde un avión puede moverse a o desde un hangar, terminal, pista de aterrizaje, u otra instalación en un aeródromo. A menudo son una superficie dura tal como asfalto u hormigón, aunque los aeródromos más pequeños utilizan a veces grava o hierba. En los aeropuertos muy concurridos se suelen construir *taxiways* de salida rápida para permitir que los aviones de línea salgan de la pista de aterrizaje a velocidades más altas. Esto permite que el avión desocupe la pista más rápidamente, permitiendo que otros aterricen en un espacio más corto de tiempo. Para las operaciones nocturnas, los *taxiways* bordean generalmente con luces azules, para distinguirlas de las luces blancas de una pista de aterrizaje. Los aeropuertos más grandes integran una luz verde adicional en el centro.

-
- En el lado tierra los edificios terminales tienen como función la conexión entre los modos de transporte terrestre (vehículos, autobuses, tren, metro) y el modo de transporte aéreo.

El volumen de pasajeros y el tipo de tráfico condicionan la configuración de una terminal aérea, pero en general cuentan con las siguientes dependencias: vestíbulos de salidas y llegadas, salas de embarque, zonas de ocio, control de aduanas, departamento de equipaje extraviado, sanidad, servicio médico, seguridad, migración y aduana .

Un área muy importante en todo aeropuerto es el centro de control de área o CECOA en el cual se desempeñan los controladores de tráfico aéreo encargados de dirigir y controlar todo el movimiento de aeronaves en el aeropuerto y la zona aérea bajo su jurisdicción.

El 11/S es un punto de partida en la historia actual, con graves repercusiones para la industria mundial de la aviación. Los lamentables acontecimientos de Estados Unidos provocaron una crisis de magnitud sin precedentes en las líneas aéreas, al generar un clima de temor entre los pasajeros y un entorpecimiento de las operaciones con la imposición de diversas medidas de seguridad.

Tras los desafortunados eventos del 11 de septiembre de 2001, en los que fueron usadas aeronaves con el objeto de destruir edificios públicos (las Torres Gemelas, el Pentágono), donde miles de personas perdieron la vida; la comunidad de aviación civil internacional adoptó importantes iniciativas para que estos hechos no se repitieran.

La seguridad en los grandes aeropuertos de pasajeros es un asunto muy serio, y los controles en ellos se han incrementado notablemente tras los atentados del 11 de septiembre de 2001.

Las terminales de pasajeros muy concurridas hacen uso de máquinas de rayos x para la verificación de materiales peligrosos, detectores de metales para la detección de

armas y animales entrenados en detectar explosivos en un pasajero, equipaje o carga. El personal encargado de la seguridad del aeropuerto también puede realizar inspección manual a los pasajeros o a su equipaje. Además de objetos considerados armas (armas de fuego o cualquier artículo punzo cortante) también están prohibidos los objetos que pongan en riesgo la integridad del vuelo, como materiales inflamables o explosivos. También se realizan registros para evitar cualquier tráfico ilícito (drogas, animales, órganos humanos, personas, etc.).

Según un sondeo de opinión realizado en Canadá del 13 al 15 de noviembre de 2001, las perturbaciones sobrevenidas en la industria aeronáutica, que obligaron a *Canadá 3000* a cesar su actividad y causaron a *Air Canada* dificultades financieras, menoscabaron la confianza de los canadienses en los viajes en avión más que el riesgo teórico de un secuestro. Dos tercios de los pasajeros que fueron entrevistados expresaron su inquietud por la posibilidad de que la compañía que utilizarán hubiese cesado de funcionar y dejándolos empantanados. Sólo uno de cada dos expresó preocupación por un secuestro y el 62 por ciento expresó inquietud por la posibilidad de que un mantenimiento mediocre sea la causa de un incidente mecánico en la aeronave.

En México, se anunció por parte del titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Juan Francisco Molinar Horcaditas, una inversión en infraestructura aeroportuaria de 2,300 millones pesos en el presente año. Reconoció que la mejora de la infraestructura es una prioridad pues más de 55 millones de pasajeros utilizan los 76 aeropuertos del país. Los cuales requieren de instalaciones más equipadas y que funcionen con eficiencia.

3.3. Capacitación.

Se han invertido miles de millones de dólares en la seguridad de la aviación civil desde los atentados terroristas del 11 de septiembre del 2001, cuando varios aviones comerciales fueron secuestrados y empleados como armas.

Gran parte de ese dinero fue invertido en el entrenamiento y equipamiento que, según algunos expertos en seguridad, podrían haber detectado el artefacto explosivo que llevaba a bordo un hombre nigeriano de 23 años quien presuntamente ocultó los explosivos en su cuerpo durante un vuelo de Amsterdam a Detroit.

Como parte del programa universal de auditorias establecido por la OACI, un equipo de auditores internacionales visitó nuestro país, evaluando el cumplimiento por parte de México de las normas estipuladas en el Anexo 17 al Convenio de Chicago, así como la estructura institucional y el marco jurídico disponible para que el Gobierno Mexicano pueda desempeñar sus responsabilidades y compromisos internacionales, respecto a la seguridad en los aeropuertos y por consecuencia, de la aviación civil.

Como parte del desarrollo de nuevas tecnologías en la industria aérea el personal de apoyo terrestre, así como el de los controladores aéreos, deberán capacitarse y adiestrarse tanto en el manejo de nuevo equipo de aviones como en los nuevos sistemas de seguridad, ya que deben seguir los estatutos marcados por la OACI establecidos en la resolución A33-1 de su Asamblea para prevenir y combatir ataques terroristas en la aviación civil.

En los meses que siguieron a los sucesos del 11/S, se adoptaron muchas normas nuevas relacionadas con la seguridad de la aviación, incluyendo la seguridad en tierra y en el compartimiento del puesto de pilotaje. Asimismo se adoptaron muchas otras medidas de seguridad en vuelo incluyendo comunicaciones y coordinación de la tripulación, y ejercicios de entrenamiento práctico.⁹⁰

Problemas como la falta de presupuesto pueden hacer que las medidas de seguridad de un aeropuerto no se realicen como deberían, aumentando el riesgo de atentados o secuestros.

⁹⁰ Como lo establecen las normas en el Anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional a las que los miembros de la OACI dieron especial énfasis en las modificaciones hechas meses después de los atentados del 11/S.

Las compañías aéreas apuestan por la seguridad debido a que se trata de una obligación impuesta por los reguladores y por los pasajeros.

Desde el momento en que una compañía aérea adquiere un avión, la seguridad del mismo queda determinada por:

- El trabajo de mantenimiento de la o las organizaciones de mantenimiento a las que la compañía aérea encarga ese trabajo el cual culmina con la puesta a disposición del avión para ser operado con las máximas garantías de seguridad.
- La gestión por la compañía aérea de las operaciones en vuelo, en las máximas condiciones de seguridad.
- La labor específica del personal aeronáutico de la compañía aérea, que debe poseer la calificación y competencia adecuada para desempeñar su trabajo de forma que se garanticen las máximas condiciones de seguridad.

Por ello las compañías aéreas tienen tres grandes responsabilidades en el ámbito de la seguridad aérea:

- Asegurarse que se lleva a cabo un programa de mantenimiento preventivo a toda su flota de aviones.
- Realizar las operaciones de los aviones de acuerdo al Manual de Operaciones.
- Ejecutar los programas de entrenamiento y certificación de personal de acuerdo a lo establecido por el Manual de Operaciones.

De esta forma junto con el área de mantenimiento, la Dirección de Operaciones es la parte de la organización de una compañía aérea donde mayor responsabilidad se deposita para garantizar la seguridad en la operación.

Regularmente, la Dirección de operaciones es responsable de velar tanto por el desarrollo seguro de las operaciones durante el vuelo, como de mantener en continua capacitación a los tripulantes técnicos y de cabina, tarea ejercida desde la Dirección de Instrucción de Tripulaciones.

Para garantizar el cumplimiento de las anteriores responsabilidades, la Dirección General de Seguridad y Calidad de una compañía aérea monitorea y audita de forma regular que las áreas de mantenimiento, operación y capacitación cumplan con la normatividad existente para no poner en peligro la seguridad de los aviones, aeropuertos y pasajeros.

Por lo que se refiere al flujo seguro de personas, el Instituto Nacional de Migración y el Servicio de Inmigración y Naturalización perfilan avances en materia de cruces fronterizos, seguridad migratoria, capacitación y monitoreo de personas de terceros países. Ejemplo de esto son la organización de encuentros técnicos sobre política de visados y el análisis sobre la conveniencia de extender el programa SENTRI (*Secure Electronic Network for Travelers Rapid Inspection*).

Una de las condiciones facilitadoras del avance del conjunto a nivel mundial de los índices de seguridad aérea, corresponde a la adopción por parte de las organizaciones reguladoras y operadoras del sistema, de una cultura de seguridad apropiada que:

- Se comprometa de forma proactiva con el desarrollo de las operaciones de forma segura.
- Reconozca la inevitable aparición de errores y aprenda de ellos.
- Adopte una actitud no punitiva hacia los errores, diferenciándolos claramente de las negligencias graves, imprudencias temerarias y actos delictivos.

Los valores que aseguran una cultura positiva por parte de las organizaciones responsables en la misma, se corresponden con:

-
- La formalización de un compromiso firme con la seguridad por parte de la administración superior, materializado en un liderazgo ejemplificante.
 - La visión realista que el personal directivo y el de operaciones tienen de los riesgos a corto, mediano y largo plazo de las actividades, llevadas por la organización

El compromiso de los altos cargos responsables de las compañías aéreas con la seguridad materializado en:

- Un clima en que hay una actitud positiva hacia las críticas, los comentarios y la información que se recibe de los niveles inferiores de la organización.
- La aceptación de las recomendaciones emitidas por los comités de seguridad frente a la adopción de medidas unilaterales de la alta dirección.
- La aplicación de medidas para contener las consecuencias de las deficiencias de seguridad operacional identificadas.
- La conciencia de la importancia de comunicar información sobre seguridad operacional pertinente existe en todos los niveles de la organización.
- La existencia de reglas realistas y prácticas relativas a los riesgos, la seguridad operacional y las posibles fuentes de daños.
- El personal está bien entrenado y comprende las consecuencias y comprende las consecuencias de los actos contrarios a la seguridad operacional.
- La incidencia de conductas arriesgadas es baja y la ética de seguridad operacional desalienta ese comportamiento.

CONCLUSIONES

La aviación civil es una fuerza poderosa para el progreso en nuestra sociedad mundial moderna. Un sistema de transporte aéreo robusto y creciente crea y mantiene millones de puestos de trabajo en todo el mundo. Forma parte de la supervivencia económica de muchos países. Es un catalizador de los viajes y el turismo, la principal actividad económica en todo el mundo. Más allá de los aspectos económicos, el transporte aéreo enriquece el tejido social y cultural de la sociedad y contribuye al logro de la paz y la prosperidad en todo el mundo.

La aviación civil internacional le ha demostrado al mundo su importancia en el desarrollo económico, comercial y turístico entre las naciones y su rol en beneficio de la humanidad debe orientar a los estados hacia aquellas políticas que garanticen un crecimiento sostenido de la industria aérea a nivel mundial.

Mediante el presente trabajo se pudo reconocer los beneficios de la aviación. Desde el punto de vista económico: Facilita el comercio mundial, permitiendo a los países establecer relaciones comerciales con mercados geográficamente alejados; posibilita el desarrollo del turismo, mejorando la accesibilidad a los destinos turísticos; impulsa la productividad de las economías nacionales al permitir el acceso a economías de escala, la reducción de costos y la especialización productiva. Mejora la eficiencia de las cadenas de suministro al reducir los tiempos de entrega en las mismas y el acceso a un mayor número de proveedores. Posibilita la inversión empresarial al mejorar la accesibilidad de las empresas a nuevos mercados.

Desde el punto de vista social: Mejora los estándares de vida de las personas al incrementar sus posibilidades de esparcimiento y turismo; permite mantener relaciones personales y familiares ante la creciente movilidad geográfica de las personas; contribuye al desarrollo sostenible de los países, al posibilitar el turismo y el comercio y

generar oportunidades de empleo calificado. Facilita la ayuda humanitaria en situaciones extremas en áreas geográficas alejadas.

Durante las 24 horas, los 365 días del año, un avión despegue o aterrice segundo a segundo en algún lugar de la Tierra. Cada uno de esos vuelos recibe un trato único y uniforme, ya sea del control del tránsito aéreo, las autoridades de los aeropuertos o los pilotos al mando de las aeronaves. Detrás de ese escenario, millones de empleados participan en la fabricación, mantenimiento y control de los productos y servicios necesarios en ese ciclo de vuelos sin fin. De hecho, la aviación moderna es uno de los sistemas de interacción entre seres humanos y máquinas más complejo que se haya creado.

Exponer el carácter de la seguridad en la aviación civil durante la transportación de personas, ha sido una herramienta central para entender la importancia de la seguridad en el mantenimiento de la integridad física de las personas y de las terminales aéreas así como de todo el espacio aéreo donde los aviones civiles se desempeñan. En la actualidad los millones de pasajeros que eligen el medio aéreo como su alternativa a viajar, saben que el componente seguridad ha alcanzado niveles realmente importantes dentro del contexto internacional de las naciones.

En los últimos años la experiencia negativa que afectó a la industria de una forma sin precedentes, fueron sin lugar a dudas los atentados terroristas contra las Torres Gemelas ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en Nueva York, Estados Unidos. Se reconoció durante este trabajo, los efectos irreversibles en cuanto a pérdidas humanas y a los daños de la economía a nivel mundial debido a la parálisis comercial que estos hechos provocaron.

De acuerdo a la hipótesis que se maneja en el presente documento, se puede afirmar que el ambiente de incertidumbre y pánico se apoderó de la población, las líneas aéreas y las autoridades no sólo de Estados Unidos, debido a que ahí se llevaron a cabo los hechos, sino en el mundo entero ocasionaron una crisis que desembocó en la

inmediata necesidad por parte de la comunidad internacional de revisar sus procesos de documentación de personas y su transportación aérea. El ordinario proceso de viajar en avión, se convirtió a partir de entonces, en todo un engranaje que demanda por parte de los Estados y los organismos de aviación internacionales, el manejo total de la información de las personas que se presentan en un aeropuerto y abordan un avión.

En este contexto, conocimos las acciones y reacciones que a nivel mundial se dieron. Y como Estados Unidos al ser objeto de estos atentados reacciona e inicia una fuerte campaña donde tiene como bandera la protección de la seguridad del mundo frente a la amenaza del terrorismo. Por supuesto que Estados Unidos define también que actos humanos se deben considerar como terrorismo, como lo vimos en el caso de la migración a su territorio, pues si bien en muchos de los casos actualmente esta se da por actos ilícitos como el narcotráfico, también ha estado presente durante muchos años como un fenómeno social mundial que se produce por la necesidad de las personas de encontrar una fuente de sobre vivencia económica.

Se puede afirmar que Estados Unidos determina qué y quiénes son una amenaza para la seguridad aérea, maneja su discurso y acciones como si respondieran a las necesidades particulares de cada Estado, aunque estas pueden coincidir en muchos rubros, no son las mismas ni se atacan con los mismos medios, en otras partes del mundo.

La cooperación de México con Estados Unidos y Canadá, como se estudió en el presente trabajo; se reconoce como la relación comercial más importante para nuestro país con estos socios y que no es equitativa, por lo que México se muestra como un aliado de las políticas y acciones de los gobiernos de estos países y determina sus acciones con base en las prioridades de seguridad que le imponen y que tienen serias repercusiones en la política interna de nuestro país. Como se vió con el acuerdo para la Alianza y la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN). Donde se subrayó como Estados Unidos y México llaman cooperación a la subordinación de

nuestro país ante las exigencias para la protección de la seguridad fronteriza de Estados Unidos. México al implementar estas políticas tiene que realizar inversión en el sector aéreo para satisfacer los cambios que se le exigen. Como la actualización de sistemas, modernización de terminales aeroportuarias, capacitación de personal de seguridad, migración, aduana y aerolíneas para que lleven a cabo su rol de revisores de cada una de las personas que desean transportar por vía aérea a Estados Unidos.

Como se analizó, con Canadá sucede algo similar. El papel de Canadá frente a Estados Unidos, después de los atentados, fue de estrecha cooperación como se planteó, al apoyar de forma inmediata con la Operación Yellow Ribbon y su inserción al acuerdo del ASPAN. Y aunque este acuerdo busca la modificación de políticas y acciones internas de México y Canadá en concordancia a las de Estados Unidos, Canadá se plantea como un país que define sus prioridades y también las establece. Así sucedió a mediados del 2009 cuando expresó que su seguridad se veía amenazada por la incontrolable ola de inmigrantes mexicanos que llegaban a su territorio con el objeto de establecer su residencia en ese país, y solicitó a todo ciudadano mexicano visa para su ingreso.

México, desde que sucedieron los atentados, ha mostrado voluntad de cooperación con los organismos internacionales y con los requerimientos de sus vecinos del norte. Los procedimientos de seguridad que se llevan a cabo en los aeropuertos por parte de las aerolíneas y de las autoridades de la DGAC han requerido de un cambio tanto en la infraestructura como en la capacitación y el manejo de personal. Estos elementos son beneficiosos para el país pues en cuestión tecnológica se han actualizado muchos de los procesos de documentación y revisión de equipaje de los pasajeros; pero al mismo tiempo son impositivos pues responden a las demandas de seguridad de Estados Unidos y Canadá y dejan en segundo plano las necesidades de seguridad para los vuelos a otros destinos y en los mismos aeropuertos, pues la atención se centra en los aviones que se dirigen a Norteamérica.

Estado de la aviación en un futuro muy próximo.

Los pronósticos son contundentes, el tráfico aéreo mundial se duplicará durante los próximos diez a quince años y se habrá triplicado en treinta años. Pese a las previsiones de un aumento sustancial en el número de pasajeros, sobre la industria del transporte aéreo pesa la exigencia cada vez mayor de reducir sus efectos nocivos sobre el medio ambiente, sin por ello aumentar sus costos.

Desde la firma del Acuerdo Bilateral de Libre Comercio de 1989 (que luego se complementó con la creación del NAFTA, en 1994) el comercio entre Estados Unidos y Canadá se duplicó, estableciendo una fuerte interdependencia comercial y de complementación entre los sectores industriales de ambos países como por ejemplo en el caso de los automotores. Asimismo, cabe mencionar que el 42% del comercio entre EE.UU y Canadá es intraempresas que intercambian piezas producidas en ambos países. Esto es particularmente importante en el sector automotor y de maquinarias.

Luego del 11 de septiembre del 2001, los EE.UU han puesto como prioridad en lo que implica su relación con Canadá reforzar la seguridad interior de los EE.UU. Este tema es particularmente importante con Canadá por el hecho que con ese país comparte una muy extensa frontera terrestre y lacustre (8.893 Km.), marítima y un vasto espacio aéreo. Por ello, estiman fundamental hacer más estrictos los controles migratorios, fronterizos y de comercio a fin de evitar cualquier infiltración terrorista desde Canadá, pero simultáneamente evitando que esto perjudique su muy importante comercio bilateral.

Procurar que Canadá continúe colaborando en la guerra contra el terrorismo, tal como lo esta haciendo, a través de la cooperación en inteligencia; en la lucha contra el lavado de dinero, otorgue apoyo político a los EE.UU. en la lucha antiterrorista en los organismos internacionales; que siga participando en la reconstrucción de Afganistán de sus instituciones y de su sociedad civil, etc. EE.UU. desearía que Canadá tome la

decisión política de proveer un mayor número de tropas de alto nivel de especialización e Inter-operables con las estadounidenses. Asimismo que, en la medida de lo posible, extienda también la mencionada cooperación técnica a la reconstrucción de Irak.

Canadá desea mantener una política exterior independiente de los EE.UU, basada en el multilateralismo y en la defensa del interés nacional canadiense, sin que esto le genere conflictos con la principal potencia mundial.

Mantener y eventualmente incrementar el altísimo nivel del comercio bilateral (como se recordará el 84% de las exportaciones canadienses van a los EE.UU). Pues el eventual cierre de las fronteras de EEUU por tiempo indeterminado en caso de otro atentado, tal como sucedió por pocos días luego del 11-9-2001, podría ser un desastre económico para Canadá. Por ello este país debe mantener un adecuado funcionamiento de los diferentes esquemas acordados con los EE.UU para el fortalecimiento de la seguridad fronteriza.

Concientizar a la opinión pública de los EE.UU sobre el rol clave que está cumpliendo Canadá en la protección de la frontera binacional y la importancia que ello tiene en la guerra contra el terrorismo. Se muestran ya restricción en las libertades civiles. Se han colocado puestos de revisión más estrictos de migración en las fronteras y aeropuertos que para transitar son necesarias identificaciones oficiales. En los primeros días, más de 200 mil personas no pudieron ingresar a EU por no cambiar el pasaporte según los nuevos requerimientos. En algunos aeropuertos han llegado a solicitar algún documento que acredite la religión no musulmana.

Luego de la reapertura de la frontera común (que fuera cerrada por los incidentes del 11 de septiembre de 2001), Canadá y EE.UU. acordaron en diciembre de 2001 una Declaración de “Fronteras Inteligentes” y un “Plan de Acción” de 30 puntos. Estos Acuerdos tenían por objeto fortalecer el control de la frontera bilateral, pero procurando que esto no perjudicara el comercio. Desde el 11 de septiembre de 2001 hasta el presente, Canadá invirtió en reforzar su frontera aproximadamente 9, 5 mil millones de

dólares canadienses. Los mencionados convenios de seguridad fronteriza fueron posteriormente actualizados y expandidos a nuevas temáticas en función de las necesidades; particularmente durante la reunión Trilateral de abril en Waco, Texas, entre el Presidente George W. Bush, el Primer Ministro Paul E. Martin y el Presidente de México, Vicente Fox.

Dentro de este contexto debemos tener presente que las aeronaves de última tecnología son 75% mas eficientes en consumo de combustible de aviación, dentro de un mercado como el sudamericano, cuyo parque aéreo está compuesto en un 70% con aeronaves antiguas, cuyos consumos constituyen sobrecostos anticompetitivos para su subsistencia en el mercado de transporte aéreo internacional, lo que debe llevar a las naciones a poner en vigencia una aeropolítica gestora del bien común y que salvaguarde los puestos de trabajo de la industria aérea regional y para ello se deberán encontrar mecanismos financieros blandos que permitan modernizar el equipamiento nuestras líneas aéreas especialmente la de aquellos países de la región y de los países en desarrollo que padecen la asimetría de un orden internacionalmente injusto.

La toma de conciencia en los distintos actores de la sociedad internacional de la importancia que tiene la seguridad de aeropuertos en la prevención de actos terroristas contra las terminales aéreas y los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil internacional, nos permite afirmar que el transporte aéreo luego de la última publicación de la OACI las normas y métodos recomendados del anexo 17 al Convenio sobre aviación civil internacional suscrito en Chicago de 1944 sobre seguridad y seguida en líneas generales por los países miembros es el medio de transporte más seguro estadísticamente hablando que ha creado el hombre.

Sin embargo, este rol que tiene que desempeñar la industria aérea mundial dentro de un crecimiento sostenido del mercado puede peligrar si los gobiernos y los organismos internacionales y regionales de aviación civil como la Organización de Aviación Civil Internacional, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil CLAC, la Comisión Europea de Aviación Civil, la International Air Transport Association y otros no

encuentran la ruta para superar la posible crisis que se extiende en la economía mundial del transporte aéreo por el aumento de la gasolina de aviación, la prevención de actos terroristas contra las terminales aéreas, los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil internacional, el impacto de la industria sobre el medio ambiente y los costos gubernamentales que asfixian la aviación civil, lo que hace pensar que estos temas son algunos de los retos que se tendrán que agendar para lograr en una conferencia mundial o regional de transporte aéreo para que los éxitos alcanzados por la industria no retrocedan y que la aeropolítica global pueda enmendar el rumbo de la economía del transporte aéreo a fin de que la industria logre la rentabilidad, eficiencia y seguridad que esperan las naciones.

ANEXO 1.

APARTADO 1.3

Lista de miembros y claves de IATA.

Todas las compañías miembros de la IATA.

Nombre de la Aerolínea	De designación de clave IATA	3 dígitos del código de IATA	De la OACI designación de código	País
<u>Adria Airways</u>	JP	165	ADR	Eslovenia
<u>Aegean Airlines</u>	A3	390	AEE	Grecia
<u>Aer Lingus</u>	EI	053	EIN	Irlanda
<u>Aero República</u>	P5	845	Las prácticas comerciales restrictivas	Colombia
<u>Aeroflot</u>	SU	555	AFL	Federación de Rusia
<u>Aerolíneas Argentinas</u>	AR	044	ARG	Argentina
<u>AEROMEXICO</u>	AM	139	AMX	México
<u>Aerosvit Airlines</u>	VV	870	AEW	Ucrania
<u>Afriqiyah</u>	8U	546	AAW	Jamahiriya Árabe Libia
<u>Aigle Azur</u>	ZI	439	AAF	Francia
<u>Air Algerie</u>	AH	124	DAH	Argelia
<u>Air Astana</u>	KC	465	KZR	Kazajstán
<u>Air Austral</u>	UU	760	REU	Reunión
<u>Air Baltic</u>	BT	657	IAV	Letonia
<u>Air Berlin</u>	AB	745	REC	Alemania
<u>Air Canada</u>	AC	014	ACA	Canadá
<u>Air China Limited</u>	CA	999	CCA	República Popular China (República Popular de)
<u>Air Europa</u>	UX	996	AEA	España
<u>Air France</u>	AF	057	AFR	Francia
<u>Air India</u>	IA y IC	098 y 058	AIC y la IAC	India
<u>Air Jamaica Limited</u>	JM	201	AJM	Jamaica
<u>Air Koryo</u>	JS	120	KOR	República Popular Democrática de Corea
<u>Air Macau</u>	NX	675	UMA	La RAE de Macao, China
<u>Air Madagascar</u>	MD	258	ODM	Madagascar
<u>Air Malta p.l.c.</u>	KM	643	AMC	Malta
<u>Air Mauritius</u>	MK	239	MAU	Mauricio
<u>Air Moldova</u>	9U	572	MLD	Moldova, República de

Nombre de la Aerolínea	De designación de clave IATA	3 dígitos del código de IATA	De la OACI designación de código	País
<u>Air Namibia</u>	SW	186	NMB	Namibia
<u>Air New Zealand</u>	NZ	086	ANZ	Nueva Zelanda
<u>Air Niugini</u>	PX	656	ANG	Papua Nueva Guinea
<u>Air Nostrum</u>	YW	694	ANE	España
<u>Air One SpA</u>	AP	867	ADH	Italia
<u>Air Pacific</u>	FJ	260	CRI	Fiji
<u>Air Seychelles</u>	HM	061	SEY	Seychelles
<u>Air Tahiti</u>	VT	135	VTA	Polinesia francés
<u>Air Tahiti Nui</u>	TN	244	THT	Polinesia francés
<u>Air Transat</u>	TS	649	TSC	Canadá
<u>Air Vanuatu</u>	NF	218	AVN	Vanuatu
<u>Air Zimbabwe</u>	UM	168	AZW	Zimbabwe
<u>Aircalin</u>	SB	063	ACI	Nueva Caledonia
<u>Airlink</u>	4Z	749		Sudáfrica
<u>Alaska Airlines</u>	AS	027	ASA	Estados Unidos
<u>Alitalia</u>	AZ	055	AZA	Italia
<u>All Nippon Airways</u>	NH	205	ANA	Japón
<u>American Airlines</u>	AA	001	AAL	Estados Unidos
<u>Arkia Israeli Airlines Ltd</u>	IZ	238	AIZ	Israel
<u>Armavia</u>	U8	669	RNV	Armenia
<u>Asiana</u>	OZ	988	AAR	De Corea, República de
<u>Atlas Air</u>	5Y	369		Estados Unidos
<u>Atlasjet Airlines</u>	KK	610	FAQ	Turquía
<u>Austral</u>	AU	143	AUT	Argentina
<u>Austria</u>	OS	257	AUA	Austria
<u>AVIANCA</u>	AV	134	AVA	Colombia
<u>Azerbaijan Airlines</u>	J2	771	AHY	Azerbaiyán
<u>B & H Airlines</u>	JA *	995	BON	Bosnia y Herzegovina
<u>Bangkok Airways Co., Ltd.</u>	PG	829	BKP	Tailandia
<u>Belavia - Belarús Airlines</u>	B2	628	BRU	Belarús
<u>Bellview Airlines</u>	B3 *	208	BLV	Nigeria
<u>Biman</u>	BG	997	BBC	Bangladesh
<u>Binter Canarias</u>	NT	474	IBB	España
<u>Blue Panorama</u>	BV	004	BPA	Italia
<u>Blue Wings</u>	QW	049	BWG	Alemania
<u>Blue1</u>	KF	142	BLF	Finlandia

Nombre de la Aerolínea	De designación de clave IATA	3 dígitos del código de IATA	De la OACI designación de código	País
<u>bmi</u>	BD	236	BMA	Reino Unido
<u>British Airways</u>	BA	125	BAW	Reino Unido
<u>Brussels Airlines</u>	SN	082	DAT	Bélgica
<u>Aire Bulgaria</u>	FB	623	LZB	Bulgaria
<u>C.A.L. Airlines Cargo</u>	5C	700	ICL	Israel
<u>Cargojet Airways Ltd.</u>	W8	489	CJT	Canadá
<u>Cargolux S.A.</u>	CV	172	CLX	Luxemburgo
<u>Caribbean Airlines</u>	BW	106	BWA	Trinidad y Tobago
<u>Carpatair</u>	V3	021	KRP	Rumania
<u>Caspian Airlines</u>	RV	879	PCN	Irán, República Islámica del
<u>Cathay Pacific</u>	CX	160	CPA	RAE de Hong Kong, China
<u>CCM Airlines</u>	XK	146	MCP	Francia
<u>China Airlines</u>	CI	297	CAL	Taipei Chino
<u>China Cargo Airlines Ltd.</u>	CK	112		República Popular China (República Popular de)
<u>China Eastern</u>	MU	781	CES	República Popular China (República Popular de)
<u>China Southern Airlines</u>	CZ	784	CSN	República Popular China (República Popular de)
<u>Cimber Sterling A / S</u>	P	647	CIM	Dinamarca
<u>Cirrus Airlines</u>	C9	251	RUS	Alemania
<u>CityJet</u>	WX	689	BCY	Irlanda
<u>Comair</u>	MN	161	CAW	Sudáfrica
<u>Condor</u>	DE	881	CFG	Alemania
<u>Condor Berlín</u>	Ninguno	Ninguno		Alemania
<u>Continental Airlines</u>	CO	005	COA	Estados Unidos
<u>Continental Micronesia</u>	CS	596	CMI	Guam
<u>COPA AIRLINES</u>	CM	230	CMP	Panamá
<u>Corsair</u>	SS	923	CRL	Francia
<u>Croatia Airlines</u>	OU	831	CTN	Croacia
<u>Cubana</u>	CU	136	CUB	Cuba
<u>Cyprus Airways</u>	CY	048	CYP	Chipre
<u>Aerolíneas Checas</u>	OK	064	CSA	República Checa
<u>Delta Air Lines</u>	DL	006	DAL	Estados Unidos
<u>Denim Air</u>	3D	490	DNM	Países Bajos
<u>DHL Air Ltd.</u>	D0		DHK	Reino Unido
<u>DHL International E.C.</u>	ES *	155	DHX	Bahrein

Nombre de la Aerolínea	De designación de clave IATA	3 dígitos del código de IATA	De la OACI designación de código	País
<u>Dragonair</u>	KA	043	HDA	RAE de Hong Kong, China
<u>Dubrovnik Airline Ltd.</u>			DBK	Croacia
<u>Egyptair</u>	MS	077	MSR	Egipto
<u>EL AL</u>	LY	114	ELY	Israel
<u>Emiratos</u>	EK	176	Emiratos Árabes Unidos	Emiratos Árabes Unidos
<u>Estonian Air</u>	OV	960	ELL	Estonia
<u>Ethiopian Airlines</u>	ET	071	ETH	Etiopía
<u>Etihad Airways</u>	EY	607	ETD	Emiratos Árabes Unidos
<u>Eurofly</u>	GJ	736	ZEE	Italia
<u>European Air Transport</u>	QY	615	BCS	Bélgica
<u>Eurowings</u>	EW	104	EWG	Alemania
<u>EVA Air</u>	BR	695	EVA	Taipei Chino
<u>Federal Express</u>	FX	023	FDX	Estados Unidos
<u>Finnair</u>	AY	105	FIN	Finlandia
<u>flybe</u>	BE	267	BEE	Reino Unido
<u>Freebird Airlines</u>	Ninguno	Ninguno	FHY	Turquía
<u>Garuda</u>	GA	126	GIA	Indonesia
<u>Gulf Air</u>	GF	072	GFA	Bahrein
<u>Hahn Aire</u>	HR *	169	HHN	Alemania
<u>Hainan Airlines</u>	HU	880	CHH	República Popular China (República Popular de)
<u>Hapag Lloyd</u>	HF	617	Foro de Alto Nivel	Alemania
<u>Hawaiian Airlines</u>	HA	173	HAL	Estados Unidos
<u>Hellas Jet</u>	HJ	681	SEJ	Grecia
<u>Hemus Air</u>	DU	748		Bulgaria
<u>Hong Kong Express Airways Limited</u>	UO	128	HKE	RAE de Hong Kong, China
<u>IBERIA</u>	IB	075	OIE	España
<u>Icelandair</u>	FI	108	ICE	Islandia
<u>Interair</u>	D6	625	ILN	Sudáfrica
<u>Iran Air</u>	IR	096	IRA	Irán, República Islámica del
<u>Irán Aseman Airlines</u>	EP	815	IRC	Irán, República Islámica del
<u>Israir</u>	6H	818	ISR	Israel
<u>JALways Co. Ltd</u>	JO	708	JAZ	Japón
<u>Japan Airlines</u>	JL	131	JAL	Japón
<u>JAT Airways</u>	JU	115	JAT	Serbia

Nombre de la Aerolínea	De designación de clave IATA	3 dígitos del código de IATA	De la OACI designación de código	País
<u>Jet Airways</u>	9W	589	JAI	India
<u>Jet Lite (India) Limited</u>	S2	705		India
<u>Jordania Aviación</u>	R5	151		Jordania
<u>JSC Donavia</u>	D9	733	DNV	Federación de Rusia
<u>Kenya Airways</u>	KQ	706	KQA	Kenya
<u>Kingfisher Airlines Ltd</u>	IT	090	KFR	India
<u>Kish Air</u>	Y9	780	IRK	Irán, República Islámica del
<u>KLM</u>	KL	074	KLM	Países Bajos
<u>Corea del Aire</u>	KE	180	DSI	De Corea, República de
<u>Kuwait Airways</u>	KU	229	KAC	Kuwait
<u>LACSA</u>	LR	133	LRC	Costa Rica
<u>LAM</u>	TM	068	LAM	Mozambique
<u>Aerolínea Lan</u>	LA	045	LAN	Chile
<u>Lan Argentina</u>	4M	469		Argentina
<u>Lan Chile Cargo</u>	UC	145	LCO	Estados Unidos
<u>Lan Perú</u>	LP	544	LPE	Perú
<u>LanEcuador</u>	XL	462		Ecuador
<u>Lauda Air</u>	GN	231	LDA	Austria
<u>Libyan Airways</u>	LN	148	LAA	Jamahiriya Árabe Libia
<u>LOT Polish Airlines</u>	LO	080	LOT	Polonia
<u>LTU</u>	LT	266	LTU	Alemania
<u>Lufthansa</u>	LH	220	DLH	Alemania
<u>Lufthansa Cargo</u>	LH	020	GEC	Alemania
<u>Lufthansa CityLine</u>	CL	683	CLH	Alemania
<u>Luxair</u>	LG	149	LGL	Luxemburgo
<u>Mahan Air</u>	W5	537	IRM	Irán, República Islámica del
<u>Malaysia Airlines</u>	MH	232	MAS	Malasia
<u>MALÉV</u>	MA	182	MAH	Hungría
<u>Malmö Aviation</u>	TF	276	SCW	Suecia
<u>Mas Air</u>	M7	865	MAA	México
<u>MEA</u>	ME	076	MEA	Líbano
<u>Meridiana</u>	IG	191	ISS	Italia
<u>Mexicana</u>	MX	132	MXA	México
<u>MIAT</u>	OM	289	MGL	Mongolia
<u>Montenegro Airlines</u>	YM	409	MGX	Montenegro
<u>Nippon Cargo Airlines (NCA)</u>	KZ	933	NCA	Japón

Nombre de la Aerolínea	De designación de clave IATA	3 dígitos del código de IATA	De la OACI designación de código	País
<u>Oman Air</u>	WY	910	De la OEA	Omán
<u>Onur Air</u>	8Q	066	OHY	Turquía
<u>PAL</u>	PR	079	PAL	Filipinas
<u>Pegasus Airlines</u>	H9	624	PGT	Turquía
<u>PGA-Portugalia Airlines</u>	NI	685	PGA	Portugal
<u>PIA</u>	PK	214	PIA	Pakistán
<u>PLUNA</u>	PU	286	PUA	Uruguay
<u>De aire de precisión</u>	PW	031	PRF	Tanzania, República Unida de
<u>Qantas</u>	QF	081	QFA	Australia
<u>Qatar Airways</u>	QR	157	QTR	Qatar
<u>Rossiya - Russian Airlines</u>	FV	195	SDM	Federación de Rusia
<u>Royal Air Maroc</u>	AT	147	RAM	Marruecos
<u>Royal Brunei</u>	BI	672	RBA	Brunei Darussalam
<u>Royal Jordanian</u>	RJ	512	RJA	Jordania
<u>AEA</u>	SA	083	AEA	Sudáfrica
<u>Safair</u>	FA *	640	SFR	Sudáfrica
<u>SAS</u>	SK	117	SAS	Suecia
<u>SATA Air Açores</u>	SP	737	Sáb	Portugal
<u>Saudi Arabian Airlines</u>	SV	065	SVA	Arabia Saudita
<u>Shandong Airlines Co., Ltd.</u>	SC	324	CDG	República Popular China (República Popular de)
<u>Shanghai Airlines</u>	FM	774		República Popular China (República Popular de)
<u>Shenzhen Airlines Co. Ltd.</u>	ZH	479		República Popular China (República Popular de)
<u>SIA</u>	SQ	618	SIA	Singapur
<u>De carga de SIA</u>	SQ		SIA	Singapur
<u>Siberia Airlines</u>	S7	421	OSE	Federación de Rusia
<u>Sichuan Airlines Co. Ltd.</u>	3U	876		República Popular China (República Popular de)
<u>SilkAir</u>	MI	629	SLK	Singapur
<u>Skyways</u>	JZ	752	SKX	Suecia
<u>South African Express Airways</u>	XZ		SAX	Sudáfrica
<u>Spanair</u>	JK	680	JKK	España
<u>SriLankan</u>	UL	603	ALK	Sri Lanka
<u>Sudan Airways</u>	SD	200	SUD	Sudán
<u>Surinam Airways</u>	PY	192	SLM	Suriname

Nombre de la Aerolínea	De designación de clave IATA	3 dígitos del código de IATA	De la OACI designación de código	País
<u>SUIZA</u>	LX	724	CA	Suiza
<u>Syrianair</u>	RB	070	SYR	República Árabe Siria
<u>TAAG - Angola Airlines</u>	DT	118	DTA	Angola
<u>TACA</u>	TA	202	TAI	El Salvador
<u>TACA Perú</u>	T0	530	TPU	Perú
<u>TACV Cabo Verde Airlines</u>	VR	696	TCV	Cabo Verde
<u>TAM - Transportes Aéreos del Mercosur Sociedad Anónima</u>	PZ	692	LAP	Paraguay
<u>TAM Linhas Aéreas</u>	JJ *	957	TAM	Brasil
<u>TAME - Línea Aérea del Ecuador</u>	EQ	269	TAE	Ecuador
<u>TAP - Air Portugal</u>	TP	047	TAP	Portugal
<u>TAROM S.A.</u>	RO	281	ROT	Rumania
<u>Tailandia Airways International</u>	TG	217	THA	Tailandia
<u>THY - Turkish Airlines</u>	Los conocimientos tradicionales	235	THY	Turquía
<u>TNT Airways S.A.</u>	3V	756	TAY	Bélgica
<u>Transaero</u>	De las Naciones Unidas	670	TSO	Federación de Rusia
<u>TransAsia Airways</u>	GE	170	TNA	Taipei Chino
<u>Túnez Aire</u>	TU	199	TAR	Túnez
<u>Ukraine International Airlines</u>	PS	566	AUI	Ucrania
<u>United Airlines</u>	UA	016	UAL	Estados Unidos
<u>UPS Airlines</u>	5X	406	UPS	Estados Unidos
<u>EE.UU. Airways, Inc.</u>	EE.UU.	037	EE.UU.	Estados Unidos
<u>Aire UT</u>	UT	298	UTA	Federación de Rusia
<u>Vietnam Airlines</u>	VN	738		Viet Nam
<u>Virgin Atlantic</u>	VS	932	VIR	Reino Unido
<u>Virgin Nigeria</u>	VK	786	VGN	Nigeria
<u>Vladivostok Aire</u>	XF	277	VLK	Federación de Rusia
<u>Volaris</u>	Y4 *		VOI	México
<u>Volga-Dnepr Airlines</u>	VI *	412	VDA	Federación de Rusia
<u>Widerøe</u>	WF	701	WIF	Noruega
<u>Xiamen Airlines</u>	MF *	731	CXA	República Popular China (República Popular de)
<u>Yemenia</u>	IY	635	Año Internacional del Ecoturismo	Yemen

Fuente: IATA información de febrero de 2010. http://www.iata.org/membership/airline_members_list

ANEXO 2.

CONVENIO DE VARSOVIA.

Contrato de transporte aéreo.

Si el viaje del pasajero termina o tiene una escala en un país que no sea el de salida, puede aplicarse el Convenio de Varsovia, rigiendo dicho convenio y, en la mayoría de los casos, limitando la responsabilidad de los transportistas por muerte o lesiones personales, así como por pérdida de equipaje o daños del mismo. Véase también el aviso titulado “Aviso a los Pasajeros Internacionales sobre la limitación de Responsabilidad” y “Aviso sobre limitaciones de Responsabilidad por Equipaje”. Además de lo establecido en el aviso y en las condiciones del contrato consignadas, este transporte puede regirse por los Protocolos 1, 2 y 4 de Montreal de 1975, los que disponen un límite de responsabilidad de hasta 16.600 DEG en caso de lesión o muerte del pasajero y 17 DEG por kilogramo de equipaje transportado.

CONDICIONES DEL CONTRATO: 1. A los efectos de este contrato, “billete” significa “billete de pasaje y talón de equipaje”, o este Itinerario/Recibo en su caso, si se trata de un billete electrónico, del que forman parte las presentes condiciones y avisos; “transportista” significa todo transportista aéreo que transporte o se comprometa a transportar al pasajero o su equipaje en virtud de este contrato, o que realice cualquier otro servicio relacionado con dicho transporte aéreo, “billete electrónico” significa el Itinerario/Recibo emitido por o en nombre del transportista, los Cupones Electrónicos y, en su caso, un documento de embarque. “Convenio de Varsovia” significa el Convenio para la Unificación de ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929, o dicho convenio tal como fue modificado en La Haya el 28 de Septiembre de 1955, según sea el caso.

2. El transporte realizado en virtud de este contrato está sujeto a las normas y limitaciones relativas a responsabilidad establecidas por el Convenio de Varsovia.

3. En tanto no se halle en contraposición con lo anterior, todo transporte realizado y demás servicios prestados por cada transportista estarán sometidos a: 1) las disposiciones que figuran en este billete, 2) las tarifas aplicables, 3) las condiciones de transporte establecidas por el transportista y las reglamentaciones conexas que forman parte de este contrato (y que pueden ser consultadas en las oficinas del transportista), excepto en el caso de transporte realizado entre un punto de los Estados Unidos o Canadá y cualquier punto fuera de dichos países, para el cual serán de aplicación las normas vigentes en dichos países.

4. El nombre del transportista puede aparecer abreviado en el billete, siempre que el nombre completo, y su abreviatura figuren en los manuales, condiciones de transporte, reglamentos u horarios del transportista; la dirección del transportista es la del aeropuerto de salida que figura en el billete frente a la primera abreviatura del nombre del transportista; las escalas convenidas son aquellos puntos que se indican en este billete, o que figuren en los horarios del transportista como escalas previstas en el itinerario del pasajero; el transporte a realizar en virtud de este contrato por varios transportistas sucesivos se considerará como una sola operación.

5. El transportista que emite un billete para transporte por las líneas de otro transportista, actúa sólo como agente de éste.

6. Cualquier exclusión o limitación de responsabilidad del transportista se aplicará y beneficiará a sus agentes, empleados y representantes, y a cualquier persona cuya aeronave utilice el transportista para el transporte, y a sus agentes, empleados y representantes.

7. El equipaje facturado será entregado al portador del talón de equipaje. En el caso de daños al equipaje en transporte internacional, deberá presentarse por escrito la oportuna reclamación al transportista inmediatamente después de descubrirse el daño, y a lo sumo, dentro de los 7 días siguientes a la fecha de entrega en caso de retraso, la

reclamación deberá presentarse dentro de los 21 días siguientes a la fecha en que fuera entregado el equipaje. Véanse los manuales o condiciones aplicables para el transporte no internacional.

8. Este billete es válido por un año desde la fecha de emisión, a menos que se estipule otra cosa en el propio billete, en los manuales de tarifas del transportista, en las condiciones de transporte o en los reglamentos aplicables. La tarifa para el transporte realizado en virtud del presente contrato está sujeta a modificación antes de iniciarse el viaje. El transportista puede negarse a efectuar el transporte si la tarifa aplicable no ha sido pagada.

9. El transportista se compromete a esforzarse todo lo posible por transportar al pasajero y equipaje con diligencia razonable. Las horas indicadas en los horarios o en cualquier otra parte no se garantizan ni forman parte de este contrato. En caso de necesidad y sin previo aviso, el transportista puede hacerse sustituir por otros transportistas, utilizar otros aviones y modificar o suprimir escalas previstas en el billete. Los horarios están sujetos a modificación sin previo aviso. El transportista no asume la responsabilidad de garantizar los enlaces.

10. El pasajero deberá cumplir los requisitos gubernamentales del viaje y presentar los documentos de salida, entrada y demás exigidos, así como llegar al aeropuerto a la hora señalada por el transportista o, si no se hubiera fijado ninguna, con la antelación suficiente que le permita cumplimentar los trámites de salida.

11. Ningún agente, empleado o representante del transportista tiene autoridad para alterar, modificar o renunciar a cualquiera de las disposiciones de este contrato.

AVISO A LOS PASAJEROS INTERNACIONALES SOBRE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD: Se informa a los pasajeros que realicen viajes en los que el punto de destino o una o más escalas intermedias se efectúen en país que no sea el de origen de su vuelo, que pueden ser de aplicación a la totalidad de su viaje, incluida cualquier parte del mismo comprendida íntegramente dentro de los países de origen o

de destino, las disposiciones del Convenio de Varsovia. Para aquellos pasajeros que viajan hacia, desde o con una escala prevista en los Estados Unidos de América, dicho Convenio y las especiales condiciones del transporte incorporados a las tarifas aplicables establecen que la responsabilidad de los transportistas que han suscrito esos contratos especiales, está limitada, en la mayoría de los casos de muerte o lesiones personales de los pasajeros, a daños comprobados que no excedan de US\$ 75.000 por pasajero*, y que esa responsabilidad hasta el límite mencionado, no dependerá de negligencia por parte del transportista. En el caso de aquellos pasajeros que viajan utilizando los servicios de un transportista que no haya suscrito dicho contrato especial, o en un viaje que no origine, finalice o tenga una parada prevista en algún lugar de los Estados Unidos de América la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones de un pasajero está limitada, en la mayoría de los casos, a aproximadamente 10.000 ó 20.000 dólares americanos (us dlls).

Los nombres de los transportistas que han suscrito dichos contratos especiales están a disposición del público en todas las oficinas de billetes de dichos transportistas y podrán ser examinados previa solicitud. Por lo general, se puede conseguir una protección adicional suscribiendo una póliza de seguros con una compañía privada del ramo. Este seguro no está afectado por limitaciones de responsabilidad del transportista derivadas del Convenio de Varsovia o de dichos contratos especiales de transporte. Para obtener información complementaria le rogamos consulte a su compañía aérea o a su compañía de seguros.

*Nota: En el límite de responsabilidad citado de 75.000 us dlls están incluidos las costas y honorarios, excepto en los casos de demandas presentadas en Estados donde las sentencias fijen por separado dichas costas y honorarios, en los que el límite será la suma de 58.000 us dlls con exclusión de costas y honorarios.

AVISO SOBRE LIMITACIONES DE RESPONSABILIDAD POR EQUIPAJE: La responsabilidad por pérdida, retraso o daño del equipaje está limitada a menos que se haya declarado un valor más alto y hayan sido pagados los cargos adicionales. Para la

mayoría de los viajes internacionales (incluidos tramos domésticos de recorridos internacionales) el límite de responsabilidad es aproximadamente 9,07 US\$ por libra (20,00 US\$ por Kilo) para el equipaje facturado y 400 US\$ por pasajero para el equipaje no facturado. Para viajes realizados totalmente entre puntos de los Estados Unidos el límite mínimo de responsabilidad es de 1.250 US\$ por pasajero. Para ciertos tipos de artículos no puede declararse una valoración superior. Puede obtenerse información adicional del transportista.

AVISO SOBRE IMPUESTOS Y TASAS ESTABLECIDOS POR EL GOBIERNO: El precio del billete puede incluir impuestos y tasas que son gravados por las autoridades gubernamentales sobre el transporte aéreo. Estos impuestos y tasas que pueden presentar una parte significativa del costo del viaje aéreo, están incluidos en la tarifa o están reflejados por separado en la/s casilla/s de impuestos del billete. También puede ser Ud. requerido al pago de impuestos o tasas no cobrados con anterioridad.

Además de lo establecido en el aviso y en las condiciones del contrato consignadas más arriba, este transporte puede regirse por los Protocolos 1, 2 y 4 de Montreal de 1975, los que disponen un límite de responsabilidad de hasta 16.600 DEG en caso de lesión o muerte del pasajero y 17 DEG por Kilogramo de equipaje transportado.

RECONFIRMACIÓN: La línea aérea se reserva el derecho de cancelar la reserva de no mediar reconfirmación 72 horas antes de la partida del vuelo. La presente condición no rige para viajes enteramente dentro de Europa.

EQUIPAJE REGISTRADO LIBRE DE CARGO: Un par de zapatos de esquí, un par de esquíes y bastones, una bolsa con palos de golf, un equipo de pesca. El siguiente aviso no se aplica a los billetes de pasaje vendidos en los Estados Unidos de Norte América para transporte originado en los Estados Unidos.

EMBARQUE DENEGADO POR SOBREVENTA: En aquellos países donde se encuentran vigentes las regulaciones referidas a Compensación por Embarque

Denegado, los transportadores aplican planes de compensación para pasajeros con reservas confirmadas a quienes les es negado el embarque en virtud de la falta de disponibilidad de asientos ocasionados por sobreventa. Detalles de estos planes están disponibles en las oficinas de los transportadores.

ARTICULOS PELIGROSOS: Por razones de seguridad su equipaje no debe contener los siguientes tipos de artículos restringidos:

- Gases comprimidos, inflamables, no inflamables o venenosos, como gas para camping, butano, oxígeno, propano o botellas de aire comprimido para bucear.
- Corrosivos, como ácidos, álcalis, acumuladores eléctricos húmedos, mercurio o instrumentos que contengan mercurio.
- Explosivos, municiones, fuegos artificiales o bengalas.
- Líquidos y sólidos inflamables, como combustibles para encendedores o calentadores, fósforos o artículos fácilmente inflamables.
- Tampoco son aceptables los encendedores no recargables.
- Materiales radioactivos
- Carteras o maletines con sistemas de alarma incorporados.
- Materiales oxidantes, como cloruro de cal o peróxidos.
- Venenos, como arsénico, cianuros, insecticidas o herbicidas.
- Sustancias infecciosas, como bacterias o cultivos de virus.
- Otros artículos peligrosos, como material imantado o materiales desagradables o irritantes.
- Pueden facturarse o llevar en cabina medicinas, artículos de aseo y bebidas alcohólicas en cantidades limitadas, máximo 2 litros ó 2 Kilogramos.
- Armas cortas, municiones y hielo seco pueden ser transportados en cantidades limitadas y bajo ciertas condiciones. Solicite a la Línea Aérea cualquier información complementaria. No se permite llevar armas de fuego en la cabina.

EQUIPAJE DE MANO – AVISO IMPORTANTE: Como medida de precaución y seguridad se le permite llevar en cabina una sola pieza de equipaje, cuyo tamaño no exceda de 50 x 40 x 25 cms. También puede llevar los siguientes objetos:

- Un bolso de señora o una cartera pequeña.
- Un abrigo, una capa o una manta de viaje.
- Un paraguas o un bastón.
- Un par de muletas.
- Una cámara fotográfica pequeña o unos prismáticos.
- Una cuna portátil o una silla de ruedas totalmente plegable, que a título gratuito normalmente se lleva en bodega de equipajes.

ANEXO 3
APARTADO 2.1.
CRONOLOGÍA DE LOS ATENTADOS MÁS GRANDES EN
AERONAVES.

16 de diciembre de 1973. Un comando palestino ataca con granadas un Boeing 707 de Panamá cuando iba a despegar hacia Beirut del aeropuerto de Roma, causando 29 muertos. Los terroristas se dirigieron después a Atenas en un avión de Lufthansa con los rehenes y, antes de que el gobierno de Grecia accediera a su petición de excarcelar a presos palestinos, mataron a cuatro rehenes.

6 octubre 1976. Un avión de Cubana en pleno vuelo explota luego de que el terrorista cubano Luis Posada Carriles colocara una bomba en el avión. Mueren 76 personas.

13 de octubre de 1977. Cuatro palestinos secuestran un Boeing 737 de Lufthansa, con 87 personas a bordo, que vuela entre Mallorca y Francfort. Tras hacer escalas en Roma, Chipre y Bahrein, aterrizan en el emirato de Dubai, asesinan al piloto alemán y se dirigieron después a Somalia, donde un comando alemán libera al pasaje y mata a los terroristas seis días después.

14 de junio 1985. Dos terroristas de la Yihad Islámica secuestran un Boeing 727 de la TWA estadounidense que volaba de Atenas a Roma y lo desviaron hacia Beirut. Los secuestradores, que exigen la excarcelación de presos chiíes en Israel, matan a un “marine” estadounidense.

19 junio 1985. La explosión de una bomba en el aeropuerto de Francfort (Alemania) causa la muerte a tres personas y heridas a 42, en un atentado atribuido al grupo radical palestino de Abu Nidal.

1 julio 1985. Atacadas con bomba y ametralladas las sedes de las compañías aéreas British Airways y la israelí Alia en Madrid (España) . En el primero de los atentados

muere una española y hay 25 heridos. “Septiembre Negro”, entre otras organizaciones árabes, asume la acción.

23 de noviembre 1985. Un Boeing 737 de la compañía Egypt Air es secuestrado por un comando árabe cuando se dirigía a El Cairo procedente de Atenas (Grecia). Tras ser desviado el avión a Malta, son asesinados seis pasajeros. En la operación de rescate mueren 60 personas, de ellas cuatro terroristas.

27 diciembre 1985. Dieciséis personas fallecen en el aeropuerto de Roma (Italia) y cuatro en el de Viena (Austria) en dos atentados simultáneos de la organización palestina de Abu Nidal en las terminales de la compañía israelí El Al, que causan un centenar de heridos.

24 de julio 1987. Un chii libanés que exigía la liberación de dos terroristas en Alemania plagia un DC-10 de la compañía Air Africa, que cubría el trayecto Brazaville-París. El aparato es desviado a Ginebra (Suiza), donde el terrorista mató a un pasajero francés.

21 de diciembre 1988. Un avión de la compañía Pan Am, con ruta Londres-Nueva York, explota sobre la localidad escocesa de Lockerbie causando 270 muertos (259 pasajeros y 11 en tierra). En 2001 es condenado el libio Abdel Baset al Megrahi y, dos años después, el gobierno de Libia admite su responsabilidad.

11 septiembre 2001. Cuatro aviones son secuestrados en Estados Unidos. Dos de ellos se estrellan en las Torres Gemelas de Nueva York, uno en el Pentágono y otro, que se dirige a Washington, cae en Pennsylvania. Mueren casi 3 mil personas. Este es el ataque terrorista aéreo con más muertes.

22 diciembre 2001. El musulmán británico Richard Reid es detenido durante un vuelo de American Airlines Paris-Miami, cuando intenta encender la mecha de los explosivos escondidos en sus zapatos. Ee condenado a cadena perpetua en EEUU en enero 2003.

20 marzo 2003. Un DC-3 de la aerolínea cubana "Aerotaxi", con 37 personas a bordo, es secuestrado por seis cubanos, que obligaron a desviar el avión a Miami. Aviones de Estados Unidos escoltan el aparato hasta Cayo Hueso, donde los seis acusados son encarcelados. Estos son sentenciados en Florida a penas de 20 y 24 años de cárcel.

29 marzo 2003. Un avión de "Turkish Airways" con 203 ocupantes es secuestrado por un turco de 22 años, con síntomas de desequilibrio mental. El aparato es desviado a Atenas (Grecia), donde el secuestrador es detenido y los pasajeros.

1 abril 2003. El cubano Adermis Wilson González secuestra un bimotor de Cubana de Aviación con 46 ocupantes, cuando hacía la ruta Isla de la Juventud-La Habana. El aparato aterriza por falta de combustible en La Habana, donde se libera a algunas personas, y sigue su viaje hacia Estados Unidos, con 31 ocupantes, para aterrizar en Cayo Hueso. Es condenado a 20 años de cárcel.

24 agosto 2004. Al estallar en el aire dos aviones que despegan de Moscú (Rusia): un Tupolev Tu-134 que cayó a 300 kilómetros al sur de Moscú con 43 ocupantes, y un Tu-154, que cae en la región de Rostov, en el sur de la Rusia europea, con 46 personas. El doble atentado fue atribuido a dos mujeres suicidas chechenas. El atentado deja 89 muertos

GLOSARIO DE CONCEPTOS Y SIGLAS

Abordaje aéreo: Es toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento.

La aeronave está en movimiento:

- Cuando se encuentran en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con la tripulación, pasaje o carga abordo;
- Cuando se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz;
- Cuando se halla en vuelo.

La aeronave se halla en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido del aterrizaje. Se consideran también abordajes los casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento o a personas o bienes a bordo de las mismas por otra aeronave en movimiento, aunque no haya una verdadera coalición.

Acuerdos de cielos abiertos: Acuerdos que celebran dos o más Estados, por los cuales la explotación de servicios aéreos se realiza entre ellos libremente por las líneas aéreas designadas por los respectivos gobiernos en cuanto a capacidad ofrecida, frecuencias y tipos de aeronaves.

Aerodinámica: Rama de la mecánica de fluidos que se ocupa del movimiento del aire y otros fluidos gaseosos, y de las fuerzas que actúan sobre los cuerpos que se mueven en dichos fluidos. Algunos ejemplos del ámbito de la aerodinámica son el movimiento de un avión a través del aire, las fuerzas que el viento ejerce sobre una estructura o el funcionamiento de un molino de viento.

Aeródromo: Cualquier área definida de tierra o agua, destinada total o parcialmente para la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeropuerto: Son estaciones para los pasajeros de aerolíneas y para el transporte de mercancías, con instalaciones permanentes dedicadas al transporte aéreo

comercial. Ahí los aviones reciben combustible, mantenimientos y son reparados.

ALADA: Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial.

Aviación: Término aplicado a la ciencia y la práctica del vuelo de las aeronaves más pesadas que el aire, incluyendo aviones, planeadores, helicópteros, ornitópteros, autogiros, aeronaves VTOL (despegue y aterrizaje vertical) y STOL (despegue y aterrizaje corto). Se distinguen de los aparatos más ligeros que el aire (por lo general esféricos), los cautivos (casi siempre alargados) y los dirigibles.

Avión: Avión del francés avión y del latín avis, ave. También denominado aeroplano, es una aeronave más pesada que el aire, provisto de alas fijas y un cuerpo de carga capaz de volar propulsado siempre por uno o más motores. Según la definición de la OACI es un aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

CEAC: Conferencia Europea de Aviación Civil.

CFMU: Central Floor Management Unit.

Charter: Es el alquiler de un avión a una aerolínea con el fin de no ceñirse a los horarios de las rutas comerciales, o también puede llamarse al alquiler de un avión con el fin de transportar un grupo de personas en ruta y horarios exclusivos.

Código de aeropuertos IATA: Es un código de tres letras que designa a cada aeropuerto en el mundo. Estos códigos son establecidos por la IATA. Las letras mostradas en las etiquetas del equipaje usadas en las mesas de embarque de los aeropuertos son una muestra del uso de estos códigos.

Compartimentación: Separar o dividir en compartimentos.

Espacio aéreo: Con el nacimiento y desarrollo de la aviación los cielos pudieron ser utilizados por los Estados. En un principio se produjo discusión para definir la soberanía del Estado sobre lo que se llamó el Espacio Aéreo. Adoptado en la Convención franco-alemana de 1913 y es consagrado en la Convención de París de 1919, que señala los dos principios fundamentales en que se basaría la navegación aérea: a) soberanía plena y exclusiva de cada Estado sobre su espacio aéreo, b) la libertad de paso inofensivo de las aeronaves privadas de los Estados contratantes. Inspiradas en los mismos principios, entramos a la Convención Iberoamericana de Madrid de 1926 y la Convención de Chicago de 1944 que afirma en su artículo I:

“los Estados contratantes reconocen de que cada Estado tiene la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico encima de su territorio”.

Los Estados no tienen soberanía sobre el espacio aéreo que no se encuentre encima de su territorio terrestre y de aguas, es decir, el situado sobre alta mar.

EUROCONTROL: European Organisation for the Safety of Air Navigation.

FAA: Federal Aviation Administration (Agencia Federal de Aviación).

Franjas Horarias: Es cada una de las 24 partes de 15° de longitud en que se divide la tierra por medio de meridianos y comenzando en el meridiano de Greenwich. Puesto que la tierra gira oeste a este al pasar de una franja horaria a otra en dirección este habría que sumar una hora. Por el contrario al pasar de oeste a este habría que restar una hora.

El huso horario o franja horaria se encuadra dentro de los meridianos, la zona horaria es la región por la que se extiende una misma hora. Un país puede tener en su territorio dos husos horarios y regirse por la misma hora local oficial, o encontrarse en huso horario pero regirse por una hora más o menos.

IATA: Asociación del Transporte Aéreo Internacional por sus siglas en inglés International Air Transport Association.

INS: Servicio de Inmigración y Naturalización de Estados Unidos por sus siglas en inglés Immigration and Naturalization Service.

Itinerario: En latín itinerarium (plural: itineraria) es un mapa de carreteras de la Antigua Roma. El término también se aplica a las guías medievales escritas para viajeros, de las que la mayoría son peregrinaciones a Tierra Santa. Para la IATA un itinerario es el establecimiento de rutas, recorrido y horarios establecidos para la transportación de personas o mercancías a través de aerolíneas comerciales. Importancia que vemos reconocida en La Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y Oportunidades de la Liberación. Celebrada en Montreal en marzo de 2003, donde se trabajó en la asignación de franjas horarias para la coordinación de itinerarios de aerolíneas y optimizar las conexiones entre los mismos a nivel internacional.

JAR: Joint Aviation Regulation.

Libertades del aire comerciales: Derecho a desembarcar pasajeros, correo y carga ingresados o abordados en el territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave. Derecho de tomar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros estados. Derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial entre otros dos estados vía su propio territorio. Derecho a que el operador de un estado transporte tráfico comercial dentro del territorio de otro estado. Permiso referido a aerolíneas de un estado para operar en régimen de 7ª libertad a partir del tercer estado más allá de su territorio.

Libertades del aire técnicas: El derecho a volar sobre otro territorio sin aterrizar y el derecho de aterrizar en otro territorio por razones técnicas.

Libertades del aire: Según el Derecho Aeronáutico se establecen para garantizar a las aerolíneas de un estado ingresar al espacio aéreo de otro y aterrizar en este. Se dividen en técnicas y comerciales.

Mercancías Peligrosas: Según la OACI las mercancías peligrosas son todo artículo o sustancia capaz de constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad, cuando se transportan por vía aérea.

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

Pasajero: Es todo ser humano, hombre, mujer o niño, que pagan una cuota en dinero para ser transportados; en avión, autobús, barco, carreta, automóvil o cualquier medio de transporte.

Tráfico aéreo: El tránsito de las aeronaves en el espacio aéreo y en los aeropuertos.

Transportación de mercancías peligrosas: El transporte de mercancías peligrosas está sujeto a las distintas regulaciones de los principales organismos internacionales OACI y IATA en el ámbito del transporte aéreo. Las cuales siguen las recomendaciones del Comité de Expertos en Mercancías Peligrosas de las Naciones Unidas. En una aeronave, una mercancía peligrosa debe soportar los cambios de presión, temperatura, humedad, así como vibraciones.

Tripulación: Se conforma por un número de personas que trabajan en una tarea común, generalmente bajo una estructura jerarquizada. Especialmente se le designa tripulación al personal de conducción y de servicios de una nave o aeronave.

UTC: Tiempo universal coordinado o UTC, conocido como tiempo civil, es el tiempo de la zona horaria de referencia respecto a la cual se calculan todas las otras zonas del mundo.

Bibliografía.

- Álvarez Guzmán, Miriam Fanny. Seguridad Nacional de México y Estados Unidos en le contexto ASPAN: Alianza Para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (2001-2007). Tesis para obtener el grado de Licenciatura en Relaciones Internacionales. Facultad de Estudios de Estudios Superiores Aragón FES. Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM. México 2009.
- Díaz Cortés, Karla. La seguridad nacional de México y Estados Unidos después de los ataques del 11 de septiembre de 2001: implicaciones para el tema migratorio. Tesis para obtener el grado de licenciatura en Relaciones Internacionales Facultad de Ciencias Políticas y Sociales FCPyS, Universidad Nacional Autónoma de México UNAM, México 2009.
- Flores Cuevas, Edna Catalina. Seguridad nacional y refugio en México después del 11 de septiembre de 2001. Tesis para obtener el grado de Maestría en Relaciones Internacionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales FCPyS, Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM. México 2008.
- García Rojas, Argelia. La migración internacional: el caso de México-Estados Unidos y los efectos de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001. Tesis para obtener el grado de Licenciatura en Relaciones Internacionales UNAM Facultad de Estudios de Estudios Superiores Aragón FES. Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM. México 2007.
- Garduño Juárez, Paola. Los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 y sus repercusiones en el sector aeronáutico comercial mexicano. Tesis para obtener el grado de Licenciatura en Relaciones Internacionales UNAM Facultad de Estudios de Estudios Superiores Aragón FES. Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM. México 2006.
- Lugo Barranco, Germán Fermín. La seguridad nacional de México luego de los atentados del 11 de septiembre en Estados Unidos: implicaciones y perspectivas . Tesis para obtener el grado de licenciatura en Relaciones Internacionales

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales FCPyS. Universidad Nacional Autónoma de México UNAM, México 2005.

- Perucchi, Héctor A. Interceptación de Aeronaves Civiles. Editora A-Z, Mar de la Plata, Argentina, 1990, 354pp.
- Seara Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. Ed. Porrúa, México, 13ª. Edición, 1991, 733 pp.
- Taboada Villasana, Rosalía. La seguridad fronteriza en el marco de la alianza de la seguridad y prosperidad de América del norte (ASPAN) 2001-2008. Tesis para obtener el grado de licenciatura en Relaciones Internacionales Facultad de Ciencias Políticas y Sociales FCPyS, Universidad Nacional Autónoma de México UNAM, México 2009.
- Villalba Hidalgo; César. La Seguridad Nacional de México en el marco del proceso de integración de América del Norte. Hacia el surgimiento de una seguridad regional. Tesis para obtener el grado de Maestría en Relaciones Internacionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales FCPyS, Universidad Nacional Autónoma de México UNAM, México 2004.
- Zavaleta Hernández, Sandra Kanety. La evolución del concepto de seguridad internacional: del enfoque tradicional militar al de la seguridad humana. Tesis para obtener el grado de doctorado en Relaciones Internacionales Facultad de Ciencias Políticas y Sociales FCPyS, Universidad Nacional Autónoma de México UNAM, México 2007.

Hemerografía.

- Acuerdo Para el Fomento de la Seguridad en la Aviación. Senado de la República; Comunicación Social. México 08 de octubre de 2009;
- Bárcena Caqui, Martha. “La reconceptualización de la seguridad: el debate contemporáneo”, en *Revista Mexicana de Política Exterior IMRED*, México, no. 59 febrero de 2000, pág. 11-12.
- Poder Ejecutivo Nacional. Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes. Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 Secretaría de Comunicaciones y Transportes SCT. México 28 de Noviembre de 2007.

Fuentes Electrónicas.

- “A las 8:57 de la mañana empezó el peor ataque terrorista contra EE.UU.”; en *Diario de Yucatán* del 12 de septiembre de 2001; México; http://especiales.yucatan.com.mx/especiales/atentado_eeuu/26100102.asp
- “Acepta juez demanda contra aerolíneas por atentados 11-S”; en *El Siglo de Durango.com.mx*; 10 de septiembre de 2003 Durango, México; <http://www.elsiglodedurango.com.mx/noticia/11205.siglo>
- “Antecedentes históricos del nacimiento de la aviación comercial en México”; Academia de Historia Aeronáutica de México; (sin fecha) México; <http://www.colegiodepilotos.org.mx/cabina/bolet27/16-19.pdf>
- “Cinco años después del 11 de septiembre de 2001 normas más estrictas y aumento de la seguridad”; en *Comunicado de prensa de la OACI*; 06 de septiembre de 2006 Montreal, Canadá; http://www.icao.int/icao/en/nr/2006/pio200613_s.pdf
- “Firman México y Estados Unidos Convenio sobre Cooperación en Ciencia y Tecnología para temas de seguridad”. 21 de abril de 2008; sala de prensa del gobierno federal; <http://www.presidencia.gob.mx/prensa/?contenido=35088>
- “Firman México y EU convenio para mejorar seguridad”; en *El Universal.com.mx*; agencia Notimex, lunes 21 de abril de 2008; México; <http://www.eluniversal.com.mx/notas/500586.html>
- “Historia de la aviación civil-El transporte aéreo-Seguridad aérea”. El nacimiento de la IATA. Página consultada el 29 de septiembre de 2009. [www.seguridadaerea.es/AESA/LANG CA/SISTEMA/HISTORIA/nacimiento iata.htm](http://www.seguridadaerea.es/AESA/LANG_CA/SISTEMA/HISTORIA/nacimiento_iata.htm)
- “OACI reporta 2009 como pero año de tránsito aéreo”; en *Centro de noticias ONU* 30 de diciembre de 2009; <http://www.un.org/spanish/News/fullstorynews.asp?newsID=17374&criteria>

-
- “OACI subraya la importancia de la aviación en la economía mundial”; Centro de noticias de la ONU página consultada el 23 de enero de 2010; <http://www.un.org/spanish/News>
 - “Recomendaciones Relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas. Reglamento Modelo”; en Comité de Expertos en Transporte de Mercaderías Peligrosas, del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas; (sin fecha) documento publicado por primera vez en 1956. http://www.matpelytransporte.com.ve/matpel_tte.htm
 - Aviation Security Programme. Organización de Aviation Civil internacional OACI; (sin fecha); [http://www2.icao.int/en/avsec/pages/default.aspx/](http://www2.icao.int/en/avsec/pages/default.aspx)
 - Benítez Manaut, Raúl y Sánchez, Georgina; “Avances y límites de la participación de México en la seguridad hemisférica a inicios del Siglo XXI”; Universidad Nacional Autónoma de México UNAM (2004) página consultada el 29 de octubre de 2009; http://www.ndu.edu/CHDS/journal/PDF/2004/Benitez-Sanchez_article-edited.pdf
 - Benítez Manaut, Raúl, (27 de marzo de 2003); “La seguridad de México después del 11 de septiembre”; Red de Seguridad y Defensa de América Latina RESDAL <http://www.resdal.org/Archivo/d000019f.htm>
 - Burgoa, Francisco. “¿Seguridad aeroportuaria?”; en el blog *Carpe diem* del 10 de septiembre de 2009; <http://fburgoa.blogspot.com/2009/09/seguridad-aeroportuaria.html>
 - Garza Jr., Antonio O. “Relaciones México-Estados Unidos: Retos y oportunidades”; en *Revista Inter.-Forum*; México 21 de febrero de 2003; http://www.revistainterforum.com/espanol/articulos/030303soc_relacion_mexico.html
 - González, María de la Luz. “México exige ante la OACI reanudación de vuelos suspendidos”; en *El Universal.com.mx* 11 de mayo de 2009; México; <http://www.eluniversal.com.mx/notas/597322.html>
 - <http://mexicoyelmundo.cide.edu/2006/RepMexEsp1.pdf>
 - <http://www.cinu.org.mx/onu/estructura/mexico/org/oaci.htm>

-
- http://comunicacion.senado.gob.mx/index.php?option=com_content&task=view&id=12092&Itemid=80
 - http://www.dinac.gov.py/v1/index.php?option=com_content&view=article&id=62:misa-en-recordacion-de-aniversario-de-la-seguridad-aeroportuaria&catid=1:noticias&Itemid=75
 - [http://www.e-comunicacionesytransportes.gob.mx/documentosdescargablesDGAC/Aviacion Mexicana en Cifras 1989-2008.pdf](http://www.e-comunicacionesytransportes.gob.mx/documentosdescargablesDGAC/Aviacion_Mexicana_en_Cifras_1989-2008.pdf)
 - <http://www.ehu.es/ceinik/tratados/21TRATADOSOBREAVIACION>
 - http://www.icao.int/icao/en/atb/atconf5/docs/ATConf5_wp027_sp.pdf
 - http://www.icao.int/icao/en/pres/kobeh/20061106_lacacxvii_es.pdf
 - <http://www.paginasprodiqy.com/mcrosas>
 - [http://www.seguridadaerea.es/AESA/LANG CASTELLANO/SEGURIDAD AEREA/AUTORIDADES/](http://www.seguridadaerea.es/AESA/LANG_CASTELLANO/SEGURIDAD_AEREA/AUTORIDADES/)
 - Moreno, Tania M. “Canadá golpea a operadores de turismo”; en *CNNEXPANSION.com*; 17 de julio de 2007; <http://www.cnnexpansion.com/economia/2009/07/17/visa-a-canada-golpe-al-turismo-mexicano>
 - Palacín Fernández, Julián. “Seguridad de los aeropuertos después de los atentados terroristas contra las torres gemelas”; 03 de julio de 2008; en *Aeronoticias*; Perú; <http://aeronoticias.com.pe/blogsjulian/?p=86>
 - Pipes, Daniel. “U.S. Improvising on security five years after 9/11”; en *La Razón*; 10 de septiembre de 2006; <http://es.danielpipes.org/3944/improvisando-la-seguridad-tras-el-11-de-septiembre>
 - Ruiz Romero, Manuel; (1999), “Historia de la DGAC”; Secretaria de Comunicaciones y Transportes-Universidad Nacional Autónoma de México; México; página consultada el 28 de diciembre de 2009; http://www.e-comunicacionesytransportes.gob.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=183:42-historia-de-la-dgac&catid=89:dgac&Itemid=18

-
- Villegas Soto, Álvaro. “De Waco a Mérida: México en el esquema de seguridad interna de Estados Unidos”; (sin fecha); página consultada el 29 de septiembre de 2009; <http://ierd.prd.org.mx/coy143/AVS1.htm>
 - Yaryura, Cinitia. “Derecho internacional y derecho nacional en materia de seguridad aérea”; (sin fecha); página consultada el 25 de septiembre de 2009; <http://www.azc.uam.mx/publicaciones/alegatos/61/61-3.pdf>