

E-PASSPORT. SU RELACION CON LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y LA SEGURIDAD EN LA AVIACION CIVIL. NORMATIVA

Pastura Sabrina*

Los días 7 y 8 de Julio de 2010, bajo la organización de OACI-CLAC, se celebró en Montevideo, Uruguay, el PRIMER SEMINARIO REGIONAL SOBRE DVLM, TECNOLOGIA BIOMETRICA, Y NORMAS DE SEGURIDAD PARA AMERICA.

El desarrollo de la agenda fue intenso, completo y muy dinámico. Se contó la participación de los delegados de Estados Miembros de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Honduras, Jamaica, México, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay, y de los siguientes Estados no miembros, Alemania, España, Estados Unidos, Francia, Malasia, Suriname, Trinidad y Tobago, Zimbabwe, asimismo, concurrieron activamente las Organizaciones Internacionales Gubernamentales como CARICOM, CLAC, INTERPOL, OACI, y destacadas empresas internacionales.

La sala de trabajo tuvo el honor de presenciar las ponencias de reconocidos expertos y especialistas, entre otros, se señala a Mauricio Siciliano, Programa OACI MRTD; Barry Keauver, Experto OACI TAG/MRTD, International Organization for Standardization (ISO) United Kingdom; y Malcolm Cuthbertson, Experto OACI TAG/MRTD, International Organization for Standardization (ISO) United Kingdom. Quienes facilitaron información, documental y estuvieron muy bien dispuestos a escuchar particulares problemáticas y asesorar en detalle a los estados presentes.

En consecuencia del éxito de este primer encuentro y las necesidades inminentes en esta materia, los organizadores han decidido fijar nuevas fechas para las próximas e inmediatas jornadas, las mismas podrán encontrarlas en el website de ICAO.

Concluyendo en líneas generales, se trataron las nuevas tecnologías aplicables a los documentos electrónicos, así como también, los sistemas de protección de datos fuentes y la nueva tendencia hacia el registro civil único; junto a un análisis exhaustivo del Documento OACI 9303/80, sus métodos recomendados y principios prescriptos por los Anexos 9 y 17 de la Convención de Chicago de 1944.

En cuanto a la seguridad migratoria, lo expositores entendidos sólo se refirieron a la fecha de vencimiento internacional de los pasaportes de lectura mecánica y su

obligatorio reemplazo por los nuevos pasaportes electrónicos; plazo que oscila el mes de noviembre de 2015.

Para un mejor entendimiento, se debatieron los conceptos y/o diferenciación entre pasaportes electrónicos y pasaportes de lectura mecánica. Los primeros, son todos aquellos que llevan insertos en su cuaternación un chip de seguridad sin contacto, se puede añadir en forma opcional no obligatoria a éstos, sistemas biométricos de control. En cuanto a este análisis biométrico, su estudio se limita a fiscalizar el rostro del portador (algunas empresas ofrecen a los Estados una foto facial de sus ciudadanos en 3D mediante un grabado láser en policarbonato, asegurando en una misma imagen ambos perfiles y el frente del individuo nacional documentado), huellas dactilares (Ejemplo, Sistema Biométrico AFIS), y reconocimiento de iris. Los segundos en cambio, son todos aquellos pasaportes que en la actualidad se están utilizando con cumplimiento de la normativa OACI sobre medios de fiscalización digital y de impresión; que son pasibles de ser leídos mecánicamente en virtud del código de barras que los individualiza y protege contra las artes gráficas tecnológicas de los delincuentes falsificadores.

Un excelente punto de reflexión se unió a la discusión de los observadores con el panel cuando una vez finalizada la exposición de Carlos Vargas Mérida, Oficial Especialista, Experto Forense, Examinador de Documentos para INTERPOL, Francia; un participante solicitó se le explicara por qué las compañías aéreas no cooperan con los aeropuertos estatales y/o concesionados en el cumplimiento de las funciones oficiales de migraciones. A lo que Mauricio Sciliano resaltó en respuesta, que la seguridad en la aviación civil se caracteriza por detectar los peligrosos “objetos” y no al peligroso “sujeto” que los embarca a la aeronave. Otro observador, de nacionalidad paraguaya y funcionario de seguridad aeronáutica del estado de su nacionalidad, aclaró que su personal de control está capacitado sólo para verificar en los puntos de filtro los objetos pasibles de actos de interferencia ilícita y que ellos no tienen por fin acreditar la identidad ni los antecedentes de los usuarios de transporte aéreo. Entendiendo todos los presentes, qué se trataba de una extraña ridícula paradoja. Todo lo planteado en este debate, vale aclarar, no se encuentra disponible en ningún sitio web, no fue grabado ni decodificado para su publicación, al contrario, es materia pendiente de estudio y desarrollo para las jornadas a celebrarse en los meses subsiguientes a Julio 2010.

* Especialista en Derecho Aeronáutico y Espacial.

Entonces, como una importante conclusión, se afirmó la necesidad de recomendar a los Estados, como a IATA y ACI, la celebración de acuerdos sobre cooperación entre los aeropuertos y las compañías aéreas contra la falsificación de documentos de viaje y los actos de interferencia ilícita; todo ello a favor de la seguridad aeronáutica aeroportuaria.

En cuanto a las nuevas tecnologías biométricas, sobre el reconocimiento del iris ocular, éstas dejan un abanico de lagunas en cuanto a su aplicación en países subdesarrollados. Para su correcta ejecución, se requiere un lineamiento con bases de datos diferentes a las del registro civil. Serán absolutamente requeridos el manejo interestatal instantáneo de los datos médicos,

específicamente oftalmológicos. Esto se debe a que el iris puede sufrir variaciones en su materialidad, con lo cual, una persona operada quirúrgicamente de cataratas puede ser rechazada ante los controles migratorios y no resultando suficiente una constancia médica y/o copia de su historia clínica para acreditar su identidad.

Latente e imperiosa es la tarea de eliminar los riesgos en la materia que nos ocupa, asimismo, y siempre presente en la agenda de ICAO prevenir y combatir el fraude y el robo de identidades; los sistemas biométricos constituyen en la actualidad, la única forma de individualizar a los pasajeros, con miras, no ya de facilitación, sino de la preferente seguridad aeronáutica aeroportuaria.