



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política

SEGURIDAD DE LA CARGA AÉREA Y DEL CORREO

(Nota presentada por Indonesia)

RESUMEN

En la presente nota de estudio se proporciona información y se analiza la implantación de las inspecciones de seguridad de la carga aérea y el correo en Indonesia, incluyendo diversos retos que enfrenta la Dirección General de Aviación Civil de Indonesia para mejorar la seguridad de la carga aérea y del correo y se propone acelerar la adopción de nuevas normas y métodos recomendados (SARPS) en el Anexo 17 sobre la implantación de la cadena de suministros segura que puedan ser aplicadas por todos los Estados miembros.

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

- a) pedir al Consejo que acelere la adopción de nuevas normas y métodos recomendados para la seguridad de la aviación relativas a la implantación de la cadena de suministro segura para su ejecución y aplicación por todos los Estados miembros; y
- b) pedir al Consejo que tenga en cuenta los requisitos aduaneros y de seguridad del correo, de modo que las nuevas SARPS sobre seguridad de la aviación relativa a la implantación de la cadena de suministros segura se armonicen y sinergicen con los requisitos aduaneros y de seguridad del correo aplicables.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B — <i>Seguridad de la aviación.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	Ninguna.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El volumen de carga y correo en Indonesia aumenta considerablemente. Recientemente, la gestión de la seguridad de la carga ha pasado a ser más difícil, especialmente los procesos de vigilancia y control en varios grandes aeropuertos internacionales del país. A efectos de mejorar la seguridad de la aviación, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de Indonesia garantiza la seguridad de los envíos de carga aérea implantando el régimen de agentes acreditados en los procesos de inspección de carga y correo aéreos.

2. **CONDICIONES RECIENTES DE LOS AGENTES ACREDITADOS**

2.1 Como lo requieren los Anexos 17 y 18 de la OACI, Indonesia exige que las líneas aéreas sean responsables por la seguridad de la carga y del correo a bordo de sus aeronaves. Las líneas aéreas pueden delegar la inspección de seguridad en agentes acreditados (RA) o expedidores reconocidos. El régimen de RA se ha implantado desde el 4 de septiembre de 2011.

2.2 En Indonesia, el proceso de inspección de seguridad de la carga se realizará fuera del área restringida de seguridad del aeropuerto por las siguientes razones:

- a) la inspección de grandes volúmenes de carga no es fácil de realizar en el área restringida de seguridad debido a limitaciones de espacio, personal e instalaciones de inspección de carga;
- b) importantes acumulaciones de carga y correo no pueden inspeccionarse eficaz y efectivamente al mismo tiempo sin interferir con el movimiento de carga y de correo aéreos;
- c) los envíos de carga y correo aéreos se relacionan estrechamente con aspectos comerciales que pueden crear conflictos de intereses para la entidad que realiza la inspección;
- d) la inspección de seguridad de artículos de carga y correo se lleva a cabo para asegurar que ningún artículo prohibido se carga y transporta en las aeronaves; y
- e) la carga y el correo en el área restringida de seguridad estará preparada para el transporte, y no en una larga espera para la inspección.

3. **RETOS**

3.1 La DGAC enfrenta frecuentemente retos en la implantación de procesos de seguridad de la carga aérea como los siguientes:

- a) los reglamentos de seguridad de la aviación y los reglamentos aduaneros actuales no están armonizados y deben sincronizarse en términos de sus consecuencias para los agentes acreditados; y
- b) con respecto a la reglamentación 1082/2012 de la UE relativa a “Transportistas de carga aérea o correo que operan en la Unión desde aeropuertos de terceros países” (ACC3), a partir del 1 de julio de 2014, la política de agentes acreditados de Indonesia debe tener en cuenta la nueva situación planteada por los reglamentos de la UE.