



NOTA DE ESTUDIO

AVSEC/FAL/RG/6 — NE/23
03/06/16

SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN (AVSEC/FAL/RG/6)

Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, del 6 al 10 de junio de 2016

Cuestión 9 del
Orden del día

Otros asuntos

SEGURIDAD DE LA CARGA AÉREA

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO

En reconocimiento de que no existe un enfoque de “talla única” que abarque todas las circunstancias, esta nota examina los desarrollos en la seguridad de la carga aérea, incluidos los enfoques de riesgo basados en datos e inteligencia, las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional, información anticipada sobre la carga y el reconocimiento mutuo de los regímenes de seguridad de la carga.

Acción:	La acción sugerida se presenta en la Sección 3.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad de la aviación y facilitación

1. Introducción

1.1 Las tendencias globales en la cadena de suministro de la carga aérea involucrarán el desarrollo y la implementación de marcos e iniciativas basados en riesgos que incluyen:

- Mitigación del riesgo fijando objetivos de vasto alcance;
- Reconocimiento mutuo de normas nacionales comunes y apropiadas; y
- Desarrollo adicional de iniciativas que minimicen el impacto de las interrupciones de las operaciones dentro de la cadena de abastecimiento de la carga.

1.2 Aunque todas estas iniciativas son generalmente inconfundibles en cuanto a su propósito, todas comparten un fundamento común – cada una requiere un nivel importante de alianza y compromiso entre gobiernos anfitriones e industria, y eso incluye compartir información en la medida de lo posible. La Administración de Seguridad en el Transporte (TSA) permanece dedicada a este ideal y espera establecer nuevas asociaciones acentuando a la vez las existentes.

2. Discusión

2.1 Las Normas 4.6.4. y 4.6.10 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) (Anexo 17, Enmienda 14):

4.6.4 *Cada Estado Contratante asegurará que las medidas de seguridad más elevadas apliquen a la carga y el correo de alto riesgo para mitigar correctamente las amenazas asociadas con ellos.*

2.2 La promulgación de la Enmienda 14, 4.6.4 dio como resultado un aumento en los controles de la seguridad de la carga a nivel global. TSA incorporó un enfoque basado en riesgos al llevar a cabo lo siguiente:

- Implementó mejores métodos de inspección para la carga designada como de alto riesgo;
- Estableció una metodología basada en el riesgo para determinar protocolos apropiados de inspección para cargamentos y expedidores.

2.3 Muchas autoridades nacionales están investigando la viabilidad de implementar controles de seguridad en una fase más temprana de la cadena de suministro. Las autoridades nacionales pueden mitigar la posibilidad de cuellos de botella en las instalaciones de carga de las aerolíneas mediante un enfoque de seguridad de la cadena de suministro.

2.4 La TSA anima a que se compartan las mejores prácticas

4.6.10 *Cada Estado Contratante asegurará que, en los lugares donde se lleva a cabo la inspección de la carga y el correo, la inspección se realice utilizando un método o métodos apropiados, tomando en cuenta la naturaleza de la consignación.*

2.5 El Estado Contratante debería determinar los controles de seguridad apropiados a ser aplicados a cualquier consignación. La inspección correcta de la carga debe llevarse a cabo tomando en cuenta la mercancía para detectar eficazmente la existencia de artículos prohibidos que pudieran poner en peligro a la aeronave. Estas medidas deben ser concebidas para entregar una seguridad eficaz y a la vez facilitar el movimiento de la carga a lo largo de toda la cadena segura de abastecimiento.

2.6 La TSA ha desarrollado especificaciones y requisitos de rendimiento para los equipos de inspección, tomando en cuenta la mercancía involucrada en la carga de acuerdo con los procesos internos de la TSA. La lista del equipo aprobado incluye lo siguiente: Dispositivos de rayos X por tomografía no computarizada de transmisión, dispositivos de detección de trazas de explosivos, dispositivos electrónicos para la detección de metales y sistemas de detección de explosivos. Además, también se incluyen sensores de dióxido de carbono para la detección de polizones en aeronaves exclusivamente de carga. Esta lista se distribuye a todas las entidades reguladas y se actualiza según sea necesario.

2.7 **Información anticipada sobre los envíos de carga:** Los Estados Unidos han iniciado esfuerzos relacionados a información anticipada sobre la carga mediante el programa piloto de Inspección Anticipada de la Carga (ACAS), un esfuerzo conjunto entre la TSA y Aduanas y Protección Fronteriza (CBP) de los EE. UU. La participación de la TSA con ACAS se amplió como consecuencia del incidente yemení de octubre del 2010, en el cual terroristas introdujeron dispositivos explosivos en impresoras que se estaban transportando en aeronaves exclusivamente de carga. Inmediatamente después del incidente yemení, la TSA amplió su presencia en el Centro de Identificación de Objetivos de CBP. En la actualidad, el programa piloto ACAS incluye participantes voluntarios de múltiples nodulos en la cadena de suministro, entre los que se incluyen las líneas aéreas expresas integradas, aerolíneas para pasajeros, expedidores de fletes y operadores de aeronaves exclusivamente de carga. La TSA y el CBP reciben datos de registro de seguridad de carga anticipados de los participantes en el programa piloto en más de 230 países con más de 200 millones de cargamentos procesados por los participantes en el programa piloto. Los participantes de la industria también proveen un subconjunto de elementos de datos en forma voluntaria por medio de requisitos de la Ley de Comercio de 2002 del CBP.

2.8 **Reconocimiento mutuo formal de los programas de seguridad de la carga aérea existentes:** El proceso de reconocimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Carga (NCSP) ha sido una iniciativa clave para que la TSA y la industria cumplan con el mandato del congreso para asegurar una inspección del 100 por ciento de la carga que llega a los Estados Unidos en aeronaves para pasajeros. Aunque fue originalmente desarrollado para operaciones con pasajeros, la TSA ha ampliado su proceso de reconocimiento para incluir las operaciones exclusivamente de carga

2.9 El proceso del NCSP de la TSA involucra una revisión global de los procedimientos de seguridad de la aviación del país. La revisión global cubre específicamente seis pilares clave de la cadena de abastecimiento, los cuales son idénticos a los conceptos de seguridad de la cadena de suministro en el Manual de Seguridad en la Aviación de la OACI (Doc. 8973). Estos seis pilares son los siguientes:

- 1) **La seguridad de la instalación** requiere que las instalaciones de manejo y almacenamiento de la carga tengan barreras físicas y elementos disuasivos que protegen contra el acceso no autorizado.
- 2) **La seguridad del personal** requiere que las entidades de la carga cuenten con procesos para investigar a los posibles empleados y contratistas y realizar periódicamente investigaciones de los empleados actuales que tienen acceso sin escolta a la carga aérea de los pasajeros durante y en seguida de su inspección.

- 3) **La inspección** requiere que las entidades reguladas inspeccionen la carga aplicando medios técnicos u otros cuya finalidad sea identificar y/o detectar armas, explosivos u otros dispositivos peligrosos, junto con artículos o sustancias que puedan ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita. Las aerolíneas se rigen por requisitos relativos a la aceptación e inspección de la carga que se transfiere o que transita a los Estados Unidos.
- 4) **La capacitación** requiere que las entidades de la carga capaciten a todo personal que inspeccione, maneje carga inspeccionada o realice otros deberes relacionados con la inspección/preparación/almacenamiento de la carga aérea.
- 5) **Los procedimientos de la cadena de custodia/tránsito** requieren métodos/procedimientos que prevengan/impidan el acceso no autorizado a la carga mientras esté almacenada o en tránsito entre instalaciones antes de ser cargada a bordo de la aeronave.
- 6) **Las actividades de control de calidad/cumplimiento y supervisión** requieren que las entidades autorizadas involucradas en la seguridad de la carga aérea cumplan con ciertos requisitos para participar en el programa de seguridad, y sean auditadas habitualmente por las autoridades correspondientes identificadas por el gobierno anfitrión para asegurar el cumplimiento continuo de dichos requisitos.

2.10 **Enfoques en la seguridad basados en riesgos:** Bajo el entendido de que la mitigación de riesgos es realizable de forma eficiente en la cadena de abastecimiento global, los socios en los Estados y la industria han reconocido constantemente que la inmensa mayoría de la carga presenta un riesgo bajo, o ninguno para la seguridad del sistema de la carga aérea. El desarrollar métodos para identificar carga de bajo riesgo puede asegurar un proceso más rápido, más eficiente y racionalizado, y a la vez dedicar recursos limitados para aquellos elementos que presentan riesgos elevados. Los esfuerzos e iniciativas recientes en esta área incluyen:

- Establecer parámetros y definiciones para carga de alto riesgo;
- Programas piloto para el uso de información anticipada sobre el embarque de la carga aérea;
- El uso de canes detectores de explosivos en el entorno de la carga aérea; y
- Reconocimiento mutuo de los regímenes de seguridad de la carga aérea del estado.

2.11 A partir de la fecha de entrada en vigor del 3 de diciembre de 2012, la TSA y la industria cumplieron con los requisitos de las Recomendaciones de implementación de la Ley 9/11 que requiere la inspección del 100% de la carga embarcada en aeronaves de pasajeros que llegan a los Estados Unidos. La TSA logra esto mediante un enfoque basado en riesgos.

2.12 **Mirando hacia el futuro:** Las tendencias globales en la seguridad de la cadena de abastecimiento de la carga aérea involucrarán el desarrollo y la implementación de marcos basados en riesgos que incluyen:

- La mitigación del riesgo fijando objetivos de información anticipada;
- El reconocimiento mutuo de normas nacionales apropiadas; y

- Un mayor desarrollo de iniciativas que aumenten la seguridad y minimicen las interrupciones operativas en una cadena segura de abastecimiento.

2.13 Aunque generalmente todas estas iniciativas son inconfundibles en cuanto a su propósito, todas comparten un fundamento común – cada una requiere un nivel importante de participación conjunta y dedicación entre gobiernos e industria, y eso incluye compartir información en la medida de lo posible. La TSA permanece dedicada a este ideal y espera establecer nuevas y fuertes asociaciones a la vez que acentúa las existentes.

3. Acción sugerida

3.1 A este foro se le invita a señalar el contenido de esta presentación y alentar a que los Estados Contratantes fortalezcan la postura global de seguridad para la red de suministro de la carga, dado el volumen de carga que origina y transita por la región.