



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS)

Montreal, 12 al 14 de septiembre de 2012

**Cuestión 8 del
orden del día: Promoción de los avances tecnológicos e innovación**

INSPECCIÓN DE PRÓXIMA GENERACIÓN

[Nota presentada por el Canadá, los Países Bajos, el Reino Unido, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), el Consejo de Coordinación Internacional de las Asociaciones de las Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

RESUMEN

En la presente nota se propone a las partes interesadas, que deseen elaborar un puesto de control de próxima generación para la inspección de pasajeros, una hoja de ruta de alto nivel para la investigación de componentes en la que se describe una gama de opciones que los Estados pueden considerar y adaptar a sus necesidades y capacidades precisas. La hoja de ruta se basa en los avances logrados por los sectores públicos y privados que participan en la elaboración de iniciativas relativas a la inspección de próxima generación. Se presenta dicho marco como base para los futuros textos de orientación y la instrucción ofrecida por los Estados miembros. El reconocimiento de dichos avances facilitará y acelerará la elaboración e implantación de futuros componentes.

Las medidas propuestas a la HLCAS figuran en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación civil seguirá confrontándose con la necesidad de perfeccionar las prácticas de inspección de pasajeros para hacer frente a nuevas amenazas a la seguridad de la aviación, atendiendo al mismo tiempo a la eficacia operacional, especialmente considerando el crecimiento previsto del tráfico.

1.2 La comunidad de seguridad de la aviación prefiere, cada vez más, soluciones flexibles, centradas en los resultados y basadas en los riesgos, respecto a todos los niveles del sistema de seguridad de la aviación, incluida su etapa más visible y simbólica, es decir, el puesto de inspección de pasajeros.

¹ Las traducciones de la versión original en inglés son proporcionadas por la IATA.

2. AVANCES DE LA INDUSTRIA

2.1 En el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, la IATA invitó a la Asamblea a apoyar la implantación de un puesto de inspección de seguridad de próxima generación, elaborado conjuntamente por el gobierno y la industria, que integraría la tecnología de inspección con la información recopilada, el análisis del comportamiento y los datos sobre los pasajeros². La Asamblea convino en que se armonizaran las funciones de la industria y los gobiernos en materia de seguridad de la aviación y se elaborara un “puesto de control del futuro”.

2.2 En consonancia con la orientación dada en reuniones subsecuentes por el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación de la OACI, las partes interesadas de todos los sectores gubernamentales y la industria se han dedicado a definir la evolución de la inspección de seguridad de los pasajeros. La Secretaría de la OACI, el presidente del Grupo asesor técnico sobre la inspección de próxima generación (TAG NGen) de la OACI, Estados, aeropuertos, líneas aéreas, fabricantes, organismos de investigación y otros participaron en diversos grupos de trabajo de expertos en diferentes regiones y de diversas maneras y siguen preparando la definición del estado actual y el final previsto, la validación de las capacidades de evolución y el establecimiento de posibles calendarios de implantación.

2.3 Este esfuerzo colectivo ha dado lugar a la hoja de ruta propuesta en la que se indican componentes que podrían contribuir a la evolución de los procedimientos y tecnologías de inspección de pasajeros durante el próximo decenio, desde las capacidades a corto (2014) y medio plazo (2017) hasta el posible estado final (2020+). Se trata de un plan flexible que abarca componentes que pueden implantarse en diversos grados de conformidad con las necesidades, requisitos legales y aptitudes de los Estados. Las partes interesadas reconocen también que la disponibilidad y la asequibilidad de las tecnologías influirán en los calendarios y la implantación. La hoja de ruta propuesta figura como apéndice a la presente nota; se invita a los Estados a seguir aportando a la misma por intermedio del TAG NGen de la OACI, con el apoyo de grupos de la industria. Además, dichas partes interesadas están preparando la validación de conceptos y características a corto plazo de la hoja de ruta propuesta. Durante el próximo año los principales componentes se someterán a prueba en una amplia gama de entornos operacionales.

2.4 La continuación del perfeccionamiento de la hoja de ruta propuesta y los resultados de las pruebas operacionales permitirán definir las actividades para 2013 y años posteriores.

3. AVANCES DE LOS ESTADOS

3.1 Algunos Estados, entre ellos Canadá, Estados Unidos y los Países Bajos han introducido o están considerando iniciativas en que se aplica la inspección de pasajeros basada en el riesgo. Dichas iniciativas, orientadas hacia el futuro, son muy valiosas, por lo que se invita a otros Estados a realizar pruebas semejantes.

3.2 Actualmente, sin embargo, los marcos reglamentarios en numerosos Estados impiden semejante enfoque. Para que la inspección de pasajeros de próxima generación pueda progresar, los Estados deben concentrarse en reglamentar los resultados en materia de seguridad en lugar de adoptar procedimientos preceptivos y redundantes. Deben participar en dicho enfoque los sectores de seguridad del Estado.

3.3 Se alienta a los Estados a proporcionar información, por intermedio del TAG NGen de la OACI, sobre las medidas tomadas para que avancen las prácticas de seguridad de la aviación y a crear un mecanismo de colaboración para recopilar e intercambiar información que permitirá elaborar

² A37-WP/252, “Reforzamiento de la seguridad de la aviación mundial aprovechando la capacidad operacional y los conocimientos técnicos de la industria.”

oportunamente textos de orientación, contribuir a un amplio plan mundial de seguridad futuro y establecer mejores prácticas.

3.4 Deben adoptarse medidas para implantar la inspección de próxima generación en el marco de un amplio reconocimiento mutuo de modo que no se necesiten medidas adicionales de seguridad en las puertas de embarque o los puntos de tránsito o transbordo.

4. CONCLUSIÓN

4.1 Se invita a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación a concluir que la industria, junto con los Estados y otras partes interesadas, ha progresado significativamente en la elaboración de un marco para la próxima generación de puestos de control e inspección de pasajeros.

4.2 Se invita a la HLCAS a que recomiende que:

- a) los Estados reconozcan la importancia de modernizar los marcos de reglamentación a fin de permitir la introducción de reglamentación basada en el riesgo y los resultados en materia de seguridad;
- b) los Estados examinen y apoyen en principio la hoja de ruta propuesta y convengan en que ésta necesita mayor desarrollo por intermedio del TAG NGen de la OACI, con el apoyo de grupos de la industria;
- c) la OACI apoye el TAG NGen como foro importante para intercambiar información y mejores prácticas entre los Estados y las partes interesadas de la industria y coordinar la elaboración de textos de orientación con miras a implantar la próxima generación de componentes de seguridad; y
- d) los Estados y la industria intercambien información relativa a los procedimientos y tecnologías de inspección de pasajeros, en constante evolución.

APÉNDICE

HOJA DE RUTA DE ALTO NIVEL DE INVESTIGACIÓN SOBRE COMPONENTES

Se describen a continuación los componentes y su disponibilidad según la posible evolución de los procedimientos y tecnologías de inspección de pasajeros a corto (2014), medio (2017) y largo plazo (2020+).

Componentes

Datos sobre los pasajeros

Los datos sobre los pasajeros, incluidos el registro de nombres de los pasajeros (PNR), la información anticipada sobre los pasajeros (API) y la información obtenida en el mostrador de presentación constituyen fuentes de datos existentes que podrían utilizarse para evaluar los riesgos antes de la llegada de los pasajeros al puesto de control de seguridad: deberá considerarse una amplia gama de fuentes de datos. El nivel de evaluación podría variar. El organismo gubernamental responsable, la línea aérea, o ambos, podrían evaluar los riesgos; el objetivo común consistirá en integrar la información en el procedimiento de inspección de pasajeros a fin de respetar las exigencias de la confidencialidad y las restricciones legales.

Viajeros reconocidos

Podría realizarse una evaluación adicional de los riesgos como parte de un programa previo a la inspección, lo que permitiría a los organismos gubernamentales verificar detalladamente los antecedentes de un subgrupo de pasajeros que participaría voluntariamente en un programa. Además, podría considerarse el caso de personas que cuentan ya con permisos relativos a la seguridad, tales como los miembros de las fuerzas armadas, u otras circunstancias especiales semejantes; en tales casos, los Estados podrían permitir la participación “automática” en programas para viajeros reconocidos. A más largo plazo, podría establecerse un programa común, aceptado mundialmente, para viajeros reconocidos.

Gestión de la identidad

La gestión de la identidad permitiría la automatización y el mejoramiento de los procedimientos y podría, además, constituir un mecanismo para cotejar la identidad de un pasajero con la correspondiente evaluación de riesgos en el puesto de control. Se prevé recopilar y verificar los datos biométricos y, al mismo tiempo, evaluar los datos del pasajero y los riesgos, a fin de asegurarse de que se verifique su identidad, se valide su paso por el control de seguridad y se aplique el nivel de inspección apropiado.

Análisis del comportamiento

Se considera el análisis del comportamiento como componente adicional de la evaluación de riesgos, que podría combinarse con otros elementos o utilizarse solo. Dicha aplicación puede variar desde la interrogación individual hasta una más amplia observación de los desplazamientos del pasajero por el aeropuerto. Los resultados del análisis pueden combinarse con otras evaluaciones a fin de determinar el nivel de inspección que debe aplicarse.

Otras medidas

La selección al azar, la inspección a distancia antes de la llegada al puesto de control y la utilización de perros para la detección de explosivos constituyen, todas, medidas adicionales o medidas que pueden reemplazar los componentes de evaluación de riesgos descritos anteriormente.

Mejor capacidad de detección

Según la evolución de la tecnología, podría ser posible mejorar los procedimientos y reducir la necesidad de que los pasajeros se desvistan en el puesto de control. En la hoja de ruta se propone una evolución gradual hacia el objetivo a largo plazo de una inspección que se limitaría al paso de los pasajeros por el puesto de control, conservándose en una bolsa los aparatos electrónicos personales y los líquidos y eliminándose la necesidad de que los pasajeros se quiten sus abrigos y calzados. Algunas medidas no se aplicarían a todos los niveles de inspección.

Consecuencias para los pasajeros

El tiempo de espera en las filas y el número de pasajeros despachados podrían mejorarse, aun a corto plazo, implantando sistemas de evaluación y gestión de los puestos de control, basados en las mejores prácticas. A medio plazo, el análisis del rendimiento de los puestos de control, mediante equipo vídeo, permitiría automatizar su gestión, proporcionando información sobre los períodos de mayor actividad, las necesidades en materia de dotación de personal y la eficacia de los procedimientos.

Acceso y salida

A corto plazo, podrían aplicarse ciertas recomendaciones existentes, basadas en mejores prácticas, para mejorar el acceso y la salida, incluida la configuración de las mesas para la ropa de los pasajeros, la instrucción del personal sobre gestión de bandejas y la información destinada a los pasajeros.

Planificación y dotación de personal

Podrían implantarse mejoras y la automatización de procedimientos para mayor eficacia de la evaluación y la planificación, lográndose una gestión más eficaz de la dotación de personal en los puestos de control.

Procesamiento no secuencial

Si se separa el registro manual de los pasajeros del de su equipaje (pero permitiendo al inspector conservar una imagen completa), podría reducirse significativamente, a medio plazo, la duración del procesamiento. A largo plazo, la inspección que se limitaría al paso de los pasajeros por el puesto de control podría reemplazar al procesamiento no secuencial.

Procesamiento remoto de imágenes

La inspección de las imágenes en un punto central y no en cada hilera permitiría utilizar más eficazmente el material técnico y el personal.

Diseño de las hileras

Podría aumentarse, a corto plazo, el número de pasajeros despachados mediante equipo mejorado y procedimientos automatizados, utilizando hileras flexibles que permitan ajustar la sensibilidad de la inspección según la evaluación de riesgos, lo que está previsto para 2020.

HOJA DE RUTA PROPUESTA

Los componentes podrían implantarse según las necesidades, requisitos legales y capacidad del Estado, el entorno del aeropuerto en que está situado el puesto de control y la disponibilidad, eficacia y asequibilidad de las tecnologías.

Componente/Opción	Corto plazo (2014)	Medio plazo (2017)	Largo plazo (2020+)
Datos sobre los pasajeros	Evaluación de riesgos básica		
		Evaluación de riesgos basada en una más amplia gama de datos, centros nacionales para determinar objetivos	
			Organismos mundiales, nacionales, internacionales, acuerdos multilaterales, intercambio de datos, interfuncionamiento
Viajeros reconocidos	Evaluación de riesgos mediante programas nacionales y bilaterales de viajeros reconocidos		
		Acuerdo bilateral más amplio de programas para viajeros reconocidos con reconocimiento mutuo de evaluación de riesgos	
			Programa común internacional para viajeros reconocidos, con reconocimiento mutuo de evaluación de riesgos
Gestión de la identidad	Captura de datos biométricos, autenticación automatizada de documentos		
		Confirmación de la identidad en el puesto de control, enlace con la decisión sobre inspección	
			Utilización de pasaportes electrónicos para autenticar la identidad
Análisis del	Interrogación directa		

Componente/Opción	Corto plazo (2014)	Medio plazo (2017)	Largo plazo (2020+)
comportamiento	Observación del comportamiento (por especialistas)	Detección automática del comportamiento	Observación de características del comportamiento (en todo el aeropuerto)
		Integración automatizada con evaluación de riesgos	
Otras medidas	Perros para detección de explosivos		
	Selección al azar para inspección de riesgo elevado		
		Detección de trazas en los documentos	Inspección independiente mediante tecnologías de inspección a distancia
Mayor capacidad de detección		Inspección de líquidos sin necesidad de entregarlos	
		Inspección de pizarras y libros electrónicos sin necesidad de entregarlos	Inspección de todos los aparatos electrónicos sin necesidad de entregarlos
	Detección automatizada de armas	Mayor automatización de la detección de explosivos	Automatización perfeccionada de la detección de explosivos
		Conservar abrigos y chaquetas, pero quitarse los elementos metálicos	Conservar abrigos y chaquetas, sin quitarse los elementos metálicos
		Ajuste dinámico de la sensibilidad del equipo (hileras flexibles)	
	Mejora de procedimientos para cinturones y calzados	Aplicación dinámica de algoritmos de detección (explosivos, líquidos, armas, cuchillos, etc.), basada en los riesgos	
Consecuencias para los pasajeros	Sistema de evaluación y gestión de los puestos de control		
		Vídeos para registrar, medir y evaluar el rendimiento de los puestos de control	
	Armonizar normas y métodos		

Componente/Opción	Corto plazo (2014)	Medio plazo (2017)	Largo plazo (2020+)
	para la conexión del equipo de seguridad		
Acceso y salida	Mejor estructura de las filas para utilizar eficazmente las hileras y despachar un mayor número de pasajeros		
	Incrementar el conocimiento de las normas y procedimientos de seguridad para reducir las demoras causadas por el incumplimiento		Normas simplificadas mediante automatización y procedimientos mejorados
Planificación y dotación de personal		Mejor práctica de dotación de personal (p. ej., equipos, recursos flexibles) para reducir el tiempo de espera de los pasajeros y las hileras no utilizadas	Prever mejores prácticas para aumentar la capacidad y satisfacer la demanda
Procesamiento no secuencial		Separación de los procedimientos de inspección de pasajeros y equipaje para reducir su dependencia y aumentar el número de pasajeros despachados	
Procesamiento remoto de imágenes	Maximizar la utilización de personal y material		
Diseño de las hileras	Equipo mejorado y procedimientos automatizados para aumentar el número de pasajeros despachados	Diseño de hileras flexibles para mayor eficacia operacional	