



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política

SEGURIDAD BASADA EN EL RIESGO

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

En la presente nota se describen en términos generales las iniciativas relativas a la seguridad basada en el riesgo (RBS) que Estados Unidos está poniendo a prueba y/o implementando para los pasajeros de la aviación civil. Estados Unidos sigue esforzándose por concentrar los recursos y mejorar la experiencia de los pasajeros en los puestos de control de seguridad aplicando procedimientos de seguridad basados en información de inteligencia y el riesgo, y mejorando la utilización de la tecnología. En este enfoque basado en el riesgo, todos los pasajeros deben someterse a inspección, pero los recursos se asignan según el riesgo. El enfoque permite a Estados Unidos lograr máxima eficacia en cuanto a seguridad de la manera más eficiente, centrandos los recursos en grupos de la población menos conocidos y de más alto riesgo.

<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 aplica
<i>Referencias:</i>	No se aplica

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde su creación, la Administración para la Seguridad en el Transporte (TSA) se ha centrado en el acrecentamiento de la seguridad de la aviación mejorando al mismo tiempo la experiencia de los pasajeros. Para lograr este objetivo, la TSA está transformando la aplicación de los procedimientos de seguridad basados en información de inteligencia y riesgo, y perfeccionando la utilización de la tecnología mediante la iniciativa de seguridad basada en el riesgo (RBS). La RBS se apoya en las premisas siguientes: la mayoría de los pasajeros de las líneas aéreas representan bajo riesgo; la TSA puede evaluar mejor a los individuos que viajan por vía aérea en función del riesgo mediante el suministro voluntario de información; y las técnicas de detección de comportamiento y entrevista refuerzan el proceso de seguridad. La RBS permite a la TSA priorizar la asignación de recursos de inspección limitados según el riesgo centrándose en los aspectos “desconocidos” y los pasajeros de alto riesgo al mismo tiempo que se agiliza el proceso de inspección de los pasajeros conocidos y confiables.

1.2 En agosto de 2011, la TSA empezó a hacer pruebas con las técnicas RBS en los aeropuertos estadounidenses. La RBS aplica métodos clave como la inspección previa, la evaluación de amenazas en tiempo real, medidas de seguridad aleatorias e imprevistas y registro físico de pasajeros y pertenencias para establecer un protocolo de seguridad sólido y más eficiente. La RBS se aplica en cierta medida en todos los aeropuertos de Estados Unidos y hace uso de distintas iniciativas que se incorporan en capas de seguridad de la aviación, desde las actividades previas al vuelo hasta los programas de seguridad física en el aeropuerto.

2. ANÁLISIS

2.1 En el contexto de la inspección de los pasajeros, la RBS se centra principalmente en identificar a los pasajeros que presentan bajo riesgo para la seguridad de la aviación y con este fin recurre al análisis de la información requerida sobre los pasajeros además de la información personal proporcionada voluntariamente por los pasajeros participantes para los programas de pasajeros de confianza, como Global Entry, NEXUS y SENTRI. La RBS cuenta además con capacidades de evaluación de amenazas en tiempo real, para lo cual pueden utilizarse, entre otras cosas, perros detectores de explosivos o tecnología de detección de explosivos conjuntamente con oficiales para detección de comportamiento. Los pasajeros a los que se identifica como de bajo riesgo pueden ser elegidos para inspección agilizada en los puestos de control. Desde julio de 2013, más de 12,5 millones de viajeros han participado en diversos programas RBS en los puestos de control. Estos pasajeros incluyen participantes voluntarios, pasajeros habituales elegibles, pasajeros de confianza, personal militar en servicio activo, miembros de la tripulación de vuelo y pasajeros de 75 años de edad y más y de 12 años o menos.

2.2 El programa RBS más visible es el TSA Pre✓™ que se aplica actualmente en 40 aeropuertos de Estados Unidos y permite a individuos elegibles y que previamente han sido objeto de inspección a prestarse como voluntarios para someterse a procedimientos de inspección agilizada. Desde octubre de 2011, más de 12 millones de pasajeros han participado en la inspección TSA Pre✓™. En este momento, el programa se ofrece a los ciudadanos estadounidenses que son miembros de los programas existentes de viajeros de confianza de Aduanas y Protección Fronteriza [Customs and Border Protection (CBP)] de Estados Unidos, entre los que se incluyen Global Entry, Secured Electronic Network for Travelers' Rapid Inspection (SENTRI – acuerdo de facilitación de viaje EEUU-México), y NEXUS (acuerdo de facilitación EEUU-Canadá que permite además a los ciudadanos canadienses ser elegibles para el TSA Pre✓™), y a los viajeros habituales de cinco líneas aéreas estadounidenses. El grupo de pasajeros que se ha incluido más recientemente en el TSA Pre✓™ es el de los miembros del personal militar de las Fuerzas Armadas estadounidenses en servicio activo que son titulares de una Tarjeta de acceso común (CAC) militar, la cual pueden presentar en 10 aeropuertos participantes. Los pasajeros que participan en este programa tienen, de todos modos, que someterse a inspección física de su persona y de

sus pertenencias accesibles; sin embargo, la inspección agilizada TSA Pre✓™ les permite pasar por el puesto de control sin tener que sacar de su equipaje de mano los líquidos contenidos en bolsas de un litro de capacidad ni las computadoras portátiles, o sin tener que sacarse los zapatos, las prendas exteriores livianas/chaquetas y los cinturones. La inspección agilizada de los pasajeros elegibles para TSA Pre✓™ no está garantizada ya que, conforme al principio de inspección aleatoria e imprevista de la TSA, es posible requerir que a estos pasajeros se apliquen protocolos de inspección adicionales. En la medida en que se vuelve operacionalmente viable, el programa TSA Pre ✓™ sigue ampliándose para incluir a otros grupos y líneas aéreas en otros aeropuertos estadounidenses.

2.3 En 2011, la TSA implementó nuevos protocolos de inspección de seguridad para niños de 12 años de edad y menos y, en marzo de 2012, aplicó protocolos similares a los pasajeros de 75 años y más. Estos nuevos procedimientos han reducido, aunque no eliminado, los cacheos que de otro modo se habrían llevado a cabo para resolver alarmas. Ahora, cuando se trata de resolver alarmas, los pasajeros de 12 años y menos y de 75 años y más no tienen que sacarse los zapatos durante la inspección y pueden pasar más de una vez por el detector de metales y aparatos de tecnología avanzada de procesamiento de imágenes (AIT), además, pueden ser sometidos a inspección utilizando más la tecnología de detección de trazas de explosivos (ETD). Se permite que los pasajeros de 12 años y menos usen los carriles para TSA Pre✓™ cuando viajan con un pasajero elegible. Aun cuando todas las alarmas exigen resolución, estos nuevos procedimientos garantizan la eficacia de la seguridad y permiten al mismo tiempo que la TSA centre sus recursos de manera más eficiente y haga que la experiencia de viaje de los pasajeros de bajo riesgo sea mejor.

2.4 El programa de “miembro de la tripulación conocido” [Known Crewmember (KCM)] de la TSA es parte de la iniciativa RBS que permite a los funcionarios encargados de seguridad en el transporte verificar positivamente la identidad y la situación de empleo de los miembros de las tripulaciones de vuelo con el objetivo de ofrecerles pasar por procedimientos de inspección agilizada. Actualmente, cerca de 40 líneas aéreas estadounidenses participan activamente en el programa KCM en alrededor de 30 aeropuertos de Estados Unidos. En noviembre de 2012, la TSA aprobó la segunda etapa del KCM para ofrecer inspección más eficiente al personal auxiliar de vuelo empleado por las líneas aéreas estadounidenses. Este grupo de miembros de la tripulación se vuelve elegible para el KMC en la medida que éste se torna operacionalmente viable para los transportistas aéreos.

2.5 La TSA ha establecido como meta para fines de 2013, aplicar inspección física agilizada al 25% de los individuos que pasan por inspección de seguridad, y al 50%, para fines de 2014. En un esfuerzo por lograr este objetivo, la TSA ha implantado en determinados aeropuertos la iniciativa de “Managed Inclusion” (inclusión gestionada), la cual hace uso de múltiples capas de seguridad para identificar a los pasajeros que pueden ser objeto de inspección agilizada. Con “Managed Inclusion”, se evalúa indirectamente y en tiempo real, mediante los perros para inspección de pasajeros y los oficiales de detección de comportamiento, la amenaza que representan los pasajeros con el fin de permitir que aquellos a los que se ha identificado como de bajo riesgo puedan pasar por inspección agilizada en los carriles de TSA Pre✓™.

2.6 Estados Unidos continúa identificando maneras de aumentar el número de viajeros que pueden ser elegibles para participar en los programas de RBS, con el objetivo de proporcionar la inspección de seguridad más eficaz de la manera más eficiente posible. Esto incluye la ampliación de la elegibilidad para el TSA Pre✓™ a otros grupos tales como los pasajeros de bajo riesgo en vuelos internacionales de salida, que se implementó el 7 de mayo de 2013, y la inclusión de los ciudadanos canadienses miembros de NEXUS en noviembre de 2012. Si bien la inspección agilizada facilita el movimiento de los pasajeros individualmente por los puestos de control, atendiendo a la eficiencia en función del caudal global de pasajeros, se requiere que los carriles de TSA Pre✓™ se utilicen adecuadamente, en particular durante las horas de máxima actividad. Por consiguiente, la TSA está

considerando además la forma de fusionar distintos programas RBS para funcionar con cohesión y aumentar el caudal de pasajeros en los carriles de inspección específicos del TSA Pre✓™, y los procedimientos para ofrecer inspección agilizada a los viajeros elegibles en los aeropuertos donde no es posible contar con TSA Pre✓™.

3. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información aquí presentada.

— FIN —