



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO)
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)
LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION (LACAC)



**TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN
(AVSEC/FAL/RG/3)**

Lima, Perú, 17 al 21 de junio de 2012

AVSEC/FAL/RG/3 — NE/19
12/06/13

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Seguridad de la Aviación (AVSEC)

SEGURIDAD BASADA EN RIESGOS (RBS)

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN

Esta Nota de Estudio presenta una perspectiva de las iniciativas de Seguridad Basada en Riesgos (RBS), por sus siglas en inglés que Estados Unidos está probando en programas piloto y/o implementado para los pasajeros de la aviación civil. Estados Unidos continúa realizando esfuerzos para concentrar recursos y mejorar la experiencia de los pasajeros en los puntos de control de seguridad mediante la aplicación de procedimientos de seguridad impulsados por inteligencia y basados en los riesgos y mejorando el uso de la tecnología. En este enfoque basado en los riesgos, todos los pasajeros pasan por una revisión física, pero los recursos se asignan de acuerdo con el riesgo existente. Este enfoque permite que Estados Unidos proporcione la seguridad más eficaz de la manera más eficiente posible, concentrando los recursos en las poblaciones menos conocidas y de mayor riesgo.

**Objetivos
Estratégicos**

Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B de la OACI.

1. Introducción

1.1 Desde su formación, la Administración para la Seguridad del Transporte (TSA, por sus siglas en inglés) se ha concentrado en elevar la seguridad en la aviación a la vez que mejora la experiencia de los pasajeros. A fin de lograr esta meta, la TSA está cambiando su aplicación de procedimientos impulsados por inteligencia, basados en los riesgos y mejorando el uso de la tecnología a través de la iniciativa Seguridad Basada en Riesgos (RBS). La RBS se basa en las siguientes premisas: la mayoría de los pasajeros de las líneas aéreas son de bajo riesgo; la TSA puede evaluar mejor la población que viaja por avión en términos de riesgo mediante la presentación de información voluntaria; y las técnicas de la

detección de comportamiento y de entrevistas fortalecen el proceso de seguridad. La RBS permite que la TSA priorice la asignación de recursos de detección limitados de acuerdo con los riesgos concentrándose en “lo que no se sabe” a la vez que agiliza el proceso de control para los viajeros conocidos y de confianza.

1.2 En agosto de 2011, la TSA empezó a probar técnicas de RBS en aeropuertos estadounidenses. La RBS utiliza métodos clave tales como pre-control, evaluaciones de amenazas en tiempo real, medidas de seguridad al azar e impredecibles y el control físico de pasajeros y bienes para lograr un protocolo de seguridad sólido y más eficiente. Hasta cierto punto, la RBS se usa en todos los aeropuertos estadounidenses y se compone de varias iniciativas incluidas en capas de seguridad en la aviación, desde las actividades previas al vuelo hasta los programas de seguridad física en el aeropuerto. En 2012, el 8% de los 1.8 millones de pasajeros que viajaban a día en los Estados Unidos disfrutaron de un nivel de viaje facilitado a través de varios programas de RBS.

2. Discusión

2.1 La RBS se concentra principalmente en la identificación de pasajeros que presentan bajo riesgo para la seguridad en la aviación mediante el análisis de la información de pasajeros requerida además de la información personal entregada voluntariamente que proporcionan los pasajeros participantes. Además, la RBS también incorpora evaluaciones de amenazas en tiempo real, que incluyen el uso de perros de detección de explosivos, así como también la capacitación en detección de comportamiento para todos los trabajadores del campo en todo el país. Entonces, los pasajeros que se determina que son de bajo riesgo pueden ser elegibles para recibir un control rápido en los puntos de control. Para el mes de enero de 2013, casi 44 millones de pasajeros han participado en varios programas de RBS en los puntos de control de pasajeros. Entre estos pasajeros se encuentran participantes voluntarios así como también aquellos que vuelan con frecuencia, viajeros de confianza, miembros de las fuerzas armadas en servicio activo, miembros de la tripulación de vuelo y pasajeros de 75 años de edad y mayores y de 12 años de edad y menores de dicha edad.

2.2 El programa de RBS más visible es el TSA Pre✓™, que se ha implementado en 40 aeropuertos estadounidenses y que permite a las personas elegibles, previamente controladas que se ofrezcan como voluntarios para pasar por procedimientos de control agilizados. En la actualidad, el programa está disponible a los ciudadanos estadounidenses que son miembros de los programas Viajeros Confiables de Protección de Aduanas y Fronteras de los Estados Unidos (CBP, por sus siglas en inglés), entre ellos, Entrada Global (Global Entry, en inglés) Red Electrónica Segura para la Inspección Rápida de Viajeros (SENTRI, por sus siglas en inglés) (Secured Electronic Network for Travelers' Rapid Inspection) (un acuerdo de facilitación de viaje entre Estados Unidos y México) y NEXUS (un acuerdo de facilitación entre Estados Unidos y Canadá, que también permite que los ciudadanos canadienses sean miembros del TSA Pre✓™), así como a los viajeros frecuentes de cinco líneas aéreas estadounidenses. La población de pasajeros más nueva a ser incluida en Pre✓™ son los miembros del servicio activo de las Fuerzas Armadas estadounidenses que tengan una Tarjeta de Acceso Común (CAC, por sus siglas en inglés) válida expedida por las Fuerzas Armadas. Los pasajeros participantes como quiera deben pasar por el control físico de su persona y de sus pertenencias accesibles; sin embargo, el control agilizado Pre✓™ permite que los pasajeros pasen a través del punto de control sin tener que sacar los líquidos permitidos y las computadoras portátiles de su equipaje de mano ni quitarse los zapatos, casacas/chaquetas ligeras y cinturones. Los pasajeros que cuentan con la aprobación Pre✓™ no tienen garantizado el control agilizado; el principio de control al azar e impredecible de TSA podría exigir que un pasajero pase por protocolos de control adicionales. El TSA Pre✓™ sigue expandiéndose para incluir a otros grupos y miembros de programas de viajeros frecuentes de líneas aéreas en aeropuertos estadounidenses adicionales a medida que se torna operacionalmente factible.

2.3 En 2011, la TSA implementó protocolos de control de seguridad para niños de 12 años de edad y menores y en marzo de 2012, ofreció protocolos similares a pasajeros de 75 años de edad y mayores. Estos procedimientos nuevos han reducido, más no eliminado, los cacheos/registros que de otro modo se han llevado a cabo para resolver alguna alarma. Ahora, a los pasajeros de 12 años de edad y menores y a los de 75 años y mayores se les permite quedarse con los zapatos puestos durante el control, se les permite pasar múltiples veces a través de los detectores de metales y dispositivos de tecnología de imágenes avanzada (AIT, por sus siglas en inglés) y pueden estar sujetos a pasar por mayor control de tecnología de detección de rastros de explosivos (ETD, por sus siglas en inglés) para eliminar cualquier tipo de alarma. Los pasajeros de 12 años de edad y menores también son elegibles para que usen las colas de TSA Pre✓™. Aunque todas las alarmas todavía requieren resolución, estos procedimientos nuevos aseguran la seguridad eficaz a la vez que le permiten a la TSA concentrar los recursos de manera más efectiva y a mejorar la experiencia de viaje de los viajeros de bajo riesgo.

2.4 El Programa de Miembro de Tripulación Conocido de la TSA (KCM, por sus siglas en inglés) es parte de la iniciativa de RBS que permite que los agentes de seguridad del transporte verifiquen de forma positiva la identidad y el estado de empleo de los miembros de las tripulaciones de vuelo y por lo tanto, les ofrecen pasar por procedimientos de control agilizados. En la actualidad, casi 40 líneas aéreas estadounidenses participan activamente en el Programa KCM en alrededor de 30 aeropuertos estadounidenses. En julio de 2012, la TSA aprobó la segunda etapa de KCM, la cual ofrece controles de seguridad más eficaces y eficientes a los asistentes de vuelo verificados que trabajan para líneas aéreas estadounidenses. Esta población adicional de tripulantes de vuelo se está volviendo elegible para el KCM a medida que éste se torna operacionalmente factible para las líneas aéreas.

2.5 Estados Unidos continúa identificando formas de ampliar el número de viajeros que pueden ser elegibles para participar en programas de RBS a fin de proveer el control de seguridad más eficaz de la manera más eficiente posible. Esto incluye la expansión de la elegibilidad para recibir el Pre✓™ a poblaciones de pasajeros de bajo riesgo adicionales. Aunque los controles de seguridad agilizados facilitan el movimiento de los pasajeros individuales por los puntos de control, la eficacia general exige que se usen apropiadamente las colas de Pre✓™ especialmente durante las horas de mayor tráfico de pasajeros. Por lo tanto, la TSA también está considerando la manera de fusionar varios programas de RBS para trabajar de manera cohesiva y aumentar el rendimiento de los pasajeros en las colas de control exclusivas de Pre✓™.

3. Acción Sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a tomar nota de la información incluida en este Documento.