

**NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/9)**

(Asunción, Paraguay, del 13 al 15 de marzo de 2002)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Seguridad de la aviación. Nuevas medidas.
Tareas Nos. 2 del Comité Ejecutivo y 13 de la Secretaría

Creación de la administración de seguridad del transporte

(Nota informativa presentada por Estados Unidos)

RESUMEN

Continuando con los esfuerzos por mejorar la seguridad del transporte luego de los ataques terroristas del 11 de setiembre de 2001, el Congreso de Estados Unidos aprobó la Ley sobre Seguridad en la Aviación y el Transporte. El 19 de noviembre de 2001, el Presidente Bush la ratificó. Entre las disposiciones de la Ley está el mandato de crear la Agencia de Seguridad del Transporte (TSA) dentro del Departamento de Transporte, asignándole la responsabilidad de la seguridad en todas las modalidades de transporte. Con el fin de supervisar a la TSA, se creó el puesto de sub-Secretario de Seguridad del Transporte.

1. INTRODUCCION

A raíz de los eventos del 11 de setiembre, el Presidente Bush firmó la Ley sobre Seguridad en la Aviación y el Transporte, que introdujo cambios fundamentales en la manera como se define, suministra y supervisa la seguridad del transporte aéreo dentro de Estados Unidos. Para contribuir a este proceso, se creó la Administración de

Seguridad del Transporte (TSA), bajo la dirección de un nuevo sub-Secretario de Transporte para la Seguridad, con el objeto de abordar los problemas de seguridad en todas las modalidades de transporte en Estados Unidos. Ahora, las aeronaves y los pasajeros no sólo estarán protegidos por una sola organización, sino que se está adoptando medidas para evitar que las aeronaves sean utilizadas como armas. Las operaciones de la TSA garantizarán que todos los componentes del sistema aeronáutico de Estados Unidos, incluyendo aquellos no cubiertos anteriormente, sean regulados desde el punto de vista de la seguridad. La coordinación con la Administración Federal de Aviación (FAA) será un aspecto importante de las operaciones de la TSA para que las políticas y operaciones aeronáuticas interconectadas no se vean comprometidas o disminuidas en el futuro.

2. DISCUSION

2.1 La Ley sobre Seguridad en la Aviación y el Transporte establece la implantación de ciertos elementos de la ley en un lapso de 30 y 60 días de la fecha de su promulgación, así como la asignación a la TSA de la responsabilidad por las operaciones de seguridad de la aviación en Estados Unidos a partir del 17 de febrero de 2002. Esta responsabilidad incluye las funciones de seguridad de la aviación bajo la FAA y la inspección del transporte de pasajeros en los aeropuertos estadounidenses. El personal de la TSA y de la FAA están trabajando en forma muy estrecha para llevar a cabo estas tareas y, a la fecha, se ha cumplido con todos los plazos establecidos por la nueva ley.

2.2 Dentro de los 30 días de su promulgación, se tomó las acciones estipuladas para eliminar las restricciones en el espacio aéreo de Clase B mejorada; se estableció normas de calificación para los futuros inspectores; se presentó un informe sobre la seguridad de la aviación general; y se publicó los procedimientos de reclamo para el reembolso de los costos directos de seguridad incurridos por los explotadores de aeropuertos y ciertos proveedores. Al cumplirse los 60 días, ya se había publicado los principios de orientación para las tripulaciones de vuelo que enfrentan amenazas a bordo de una aeronave; y se presentó un nuevo plan de instrucción de inspectores, el cual fue elaborado con aportes de connotados expertos en instrucción del sector gubernamental y privado.

2.3 Uno de los mayores retos fue cumplir con el requisito de contar, a más tardar el 18 de enero, con un sistema para inspeccionar todo el equipaje facturado en todos los aeropuertos de Estados Unidos. Actualmente, se inspecciona todo el equipaje facturado. Los transportistas aéreos pueden establecer una diversidad de métodos para cumplir con este requisito, y lo que ahora se está aplicando cambiará gradualmente conforme se vaya instalando más equipo para cumplir el plazo de fin del año calendario para la inspección de todas las maletas facturadas con sistemas de detección de explosivos (EDS).

2.4 Otro reto fue el requisito de que la TSA asuma, a más tardar el 17 de febrero, la supervisión de los contratos de las líneas aéreas con las compañías de inspección de pasajeros y el equipo apropiado utilizado para dicha inspección. Esta exitosa transición constituye el primer paso hacia la contratación, capacitación y ubicación de inspectores

federales de seguridad en todos los aeropuertos de Estados Unidos a más tardar el 18 de noviembre de 2002.

2.5 Al mismo tiempo, la TSA se hizo responsable por las funciones de seguridad de la aviación de la FAA. Aproximadamente, 1,400 miembros del personal de seguridad de la aviación de la FAA se convirtieron en la principal fuerza laboral de la TSA, pero se necesita miles más. Se calcula que la cifra de inspectores de seguridad, supervisores y agentes de la ley que serán contratados y ubicados en aeropuertos de todo el país llegaría tal vez a 40,000, y se está entrenando y desplegando una fuerza ampliamente incrementada de alguaciles federales aeronáuticos (FAM). Se asignará Directores Federales de Seguridad a los aeropuertos para que supervisen a los inspectores y agentes y garanticen la efectiva aplicación de las medidas de seguridad en dichos aeropuertos.

2.6 La TSA tiene tres objetivos principales para el corto plazo. En primer lugar, construir la nueva organización lo más pronto posible. En segundo lugar, hacerlo de manera tal que ni los empleados de la TSA ni la industria pierdan de vista el hecho que la amenaza a la aviación sigue a su más alto nivel de la historia, y que la comunidad aeronáutica no puede permitirse bajar la guardia. En tercer lugar, asegurar que la nueva organización de la TSA mantenga los vínculos existentes o desarrolle nuevos vínculos con la FAA, de manera que las políticas y operaciones aeronáuticas interconectadas no se vean comprometidas o disminuidas en el futuro.

4. CONCLUSION

4.1 El establecimiento de una nueva agencia federal del gobierno estadounidense representa una tarea enorme que no se ha intentado desde la Segunda Guerra Mundial. La TSA enfrenta un reto increíble, especialmente considerando que las tareas arriba mencionadas sólo se refieren al componente aeronáutico de la TSA. Cuando la TSA esté en pleno funcionamiento, será responsable por todas las modalidades de transporte.

4.2 La creación de la TSA agrega un nuevo elemento a la integración de los temas relacionados con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la eficiencia. Tanto la TSA como la FAA reconocen que, si no son debidamente estudiados y ejecutados, podrían afectar la eficiencia del sistema. Si no existe coordinación entre éstos y la instrucción y los procedimientos de la tripulación, y si no se toma en cuenta los temas relacionados con la certificación de aeronaves, la seguridad operacional podría verse afectada. La TSA y la FAA se han comprometido a trabajar juntas para garantizar que la integridad del sistema aeronáutico sólo experimente mejoras.