



# NOTICIA

No: 50

## **Visión para una Seguridad Aérea Inteligente -Respuesta Coordinada Para la Seguridad del Transporte de Carga-**

**2 de noviembre de 2010 (Fráncfort)** – La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) hizo un llamamiento a los reguladores de seguridad de todo el mundo aludiendo la necesidad de trabajar juntos para conseguir un mayor nivel de seguridad en el transporte de carga y recopilación de datos. IATA reveló sus planes para dirigir un esfuerzo mundial con el fin de conseguir el control de seguridad aeroportuario del futuro, que refuerce la seguridad y no cause tantos problemas a los pasajeros.

“Disfrutamos de un nivel de seguridad mayor que en 2001, pero aún podemos seguir mejorando”, declaró Giovanni Bisignani, Director General y CEO de IATA durante la apertura de AVSEC World, en Fráncfort, Alemania. Bisignani identificó aquellas áreas que requieren un mayor esfuerzo para mejorar la seguridad aérea, y puntualizó sobre los aspectos que más molestan a los pasajeros:

### **Seguridad del Transporte de Carga:**

“Los hechos ocurridos en Yemen nos han obligado a priorizar la seguridad del transporte de carga. El transporte de carga aéreo dirige la economía mundial. Los productos transportados representan el 35% del valor total del comercio internacional de mercancías. En 2009, las aerolíneas transportaron 26 millones de toneladas de carga internacional. Hacia 2014, esta cantidad se incrementará hasta los 38 millones. Garantizar un transporte seguro y eficiente es fundamental”, señaló Bisignani, que felicitó a los gobiernos por su respuesta rápida, focalizada y coordinada. Bisignani resaltó cuatro principios básicos para los programas de seguridad del transporte de carga.

**Planteamiento de la Cadena de Suministro:** “La totalidad de la cadena de suministro, desde el fabricante hasta el aeropuerto, debe asumir la responsabilidad de la seguridad en el transporte. El planteamiento de la cadena de suministro debe estar dirigido por la cooperación de gobiernos e industria en materia de inversión, procesos, tecnología y consultoría de riesgos. Muchos países, incluidos Reino Unido y Estados Unidos, han adoptado soluciones avanzadas en la cadena de suministro. La industria está comprometida. El programa de Seguridad del Transporte de Carga de IATA está ayudando a resolver este punto crítico para conseguir una mayor seguridad”, explicó Bisignani.

**Tecnología:** “No debemos considerar al sistema de escáner de los aeropuertos como nuestra primera línea de defensa, pero sí como un complemento efectivo junto a otras soluciones para la seguridad de la cadena de suministro y una seguridad inteligente. En la actualidad, no existe ningún sistema con una certificación oficial que sea capaz de escanear los palés de tamaño estándar ni productos de gran tamaño. El estudio está en marcha pero, aún, falta mucho para llevarlo del laboratorio al aeropuerto. Debemos darnos prisa en este proceso”, apuntó Bisignani.

**E-freight:** El programa e-Freight de IATA ofrece una importante herramienta de información para los gobiernos. “La conversión de 20 documentos de carga en un formato electrónico, mejora la eficiencia y ofrece una herramienta precisa para inspeccionar al transportista, la mercancía que

transporta y su destino. A medida que el uso de e-Freight aumenta en el sector, los gobiernos deben extender su aplicación en el transporte dentro y fuera de sus fronteras, y aprovechar estos datos para gestionar de manera inteligente la seguridad del transporte de carga”, dijo Bisignani.

**Riesgo:** El sector ha cooperado con los gobiernos para ayudar a diluir los riesgos identificados a través de sus sistemas inteligentes. “Pero las soluciones efectivas no se consiguen de forma unilateral ni precipitada. Hemos sido testigos de muchos casos en los que no se han conseguido los resultados deseados. Aún es temprano. El sector coopera con las directivas de los gobiernos para llevar a cabo acciones en el transporte de carga procedente de Yemen. Si hay que realizar ajustes a largo plazo, debemos tener en cuenta todos los hechos y tomar medidas específicas para combatir riesgos específicos”, manifestó Bisignani.

**Control de Seguridad en el Futuro:** IATA hizo un llamamiento a los reguladores y al sector para colaborar en la modernización de los sistemas de escáner aeroportuarios que ya tienen 40 años de antigüedad. IATA tiene una visión a corto y largo plazo para el control de seguridad de la próxima generación. A corto plazo, IATA trabaja, ya, en los conceptos y nuevos procesos.

“Cinturones, zapatos y champús no son el problema. Debemos centrarnos en buscar objetos peligrosos que nos lleven a los terroristas. Y para ser eficientes, necesitamos inteligencia y tecnología en el control de seguridad. La gran cantidad de datos recogidos de los pasajeros pueden ayudarnos a identificar los riesgos. Todo el proceso debe ser mucho más rápido y más preciso. No podemos consentir que los pasajeros sean tratados como terroristas hasta que su inocencia sea probada”, dijo Bisignani.

“En cuanto a mi visión a largo plazo, el camino desde que el pasajero entra en el aeropuerto hasta que llega al avión, debe ser un proceso ininterrumpido y sin obstáculos”, expuso Bisignani.

**Recogida de Datos Estandarizada:** La recogida de datos es crítica para la seguridad aérea ya que ofrece a los gobiernos la posibilidad de examinar a los pasajeros e identificar posibles amenazas. A través de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), los gobiernos acordaron unos estándares comunes a nivel global en cuanto a datos y procesos para la recogida de información. No todos los gobiernos siguen estos estándares que se suman a los 5.900 millones de dólares que las aerolíneas gastan anualmente en seguridad. El coste de instalación de sistemas de seguridad que no cuentan con los requerimientos estandarizados para la solicitud de datos, es de 1 millón de dólares. La incorporación de un sólo un elemento no estándar al sistema de recopilación de datos, tiene un coste de 50.000 dólares. Bisignani destacó la preocupación desatada por los nuevos requisitos en recogida de datos en India, China, Corea del Sur y Méjico. “Todas estas excepciones representan un gasto de dinero y de recursos que no aportan una mejora en la seguridad o control de aduanas. Tenemos el reto de trabajar con los gobiernos para implementar sistemas estandarizados”, dijo Bisignani.

Bisignani informó, también, sobre el avance a lo largo del año a raíz del ataque terrorista frustrado del 25 de diciembre del año pasado, en un avión de Delta Airlines con destino a Detroit. En enero de 2010, IATA organizó una cumbre de seguridad en Ginebra para lanzar una nueva era de cooperación y acción entre gobierno y sector. Durante la cumbre, IATA y consejeros delegados de las aerolíneas presentaron cinco principios a la Secretaria del Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos, Janet Napolitano, y al Secretario General de OACI, Raymond Benjamin. “Nuestras acciones deben tener un enfoque basado en el riesgo, contar con la colaboración global coordinada de los socios del sector, conciliar las mejores prácticas a través de las fronteras, deben implementarse fácilmente, y deben centrarse estratégicamente en los objetivos definidos”, manifestó Bisignani.

IATA expuso cinco recomendaciones basadas en estos principios:

1. Implementación de consultorías formales con todas las aerolíneas, incluyendo las compañías no estadounidenses.
2. Perfeccionar los pedidos de emergencia existentes para hacer frente al entorno internacional.
3. Agilizar el proceso de recopilación de datos.
4. Fortalecer el alcance de los gobiernos para conseguir una mayor coordinación y conciliación.

5. Comenzar el desarrollo de un nuevo control de seguridad de nueva generación.

“El año pasado, la secretaria Napolitano y otros líderes gubernamentales entendieron que el único camino para seguir hacia adelante es trabajar juntos. Estados Unidos ha creado, recientemente, un grupo de trabajo internacional para la seguridad aérea, y el comité ejecutivo de OACI acordó, el pasado mes, que los objetivos de la industria y los gobiernos deben estar alineados. Hemos vivido el comienzo de una nueva era de cooperación. Pero el progreso en palabras no significa nada si no llevan a cabo acciones”, dijo Bisignani.

“Hemos realizado un mayor progreso en los últimos 10 meses gracias a las respuestas coordinadas de la industria y gobierno trabajando en colaboración, que desde los trágicos hechos de 2001. Los gobiernos y la industria persiguen, ahora, un objetivo común. Debemos aprovechar este momento para pasar de las palabras y los acuerdos a la acción y a las soluciones”, declaró Bisignani.

– IATA –

**Contacto:**

Anthony Concil  
Director Corporate Communications  
Tel: + 41 22 770 2967  
Email: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

**Notas para los Editores:**

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 230 líneas aéreas, que suponen el 93% de tráfico aéreo regular internacional.
- Puedes seguirnos en <http://twitter.com/iata2press> con noticias especialmente dirigidas a los medios.