

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/73-NE/04
05/06/08

LXXIII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Bogotá, Colombia, 17 de junio de 2008)

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Informes de la I y II Reunión del Grupo FAL/AVSEC y I Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 27 y 29 de mayo de 2008).

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

1. De conformidad al Programa de trabajo aprobado por la XVII Asamblea () los temas de Facilitación y Seguridad se vienen trabajando conjuntamente y el Punto Focal de esta Macrotarea es Bolivia. En ese sentido, en lo que va desde la anterior reunión del Comité Ejecutivo ampliado y la presente se han realizado dos reuniones del Grupo de Expertos FAL/AVSEC y la Primera Conferencia Latinoamericana de la misma materia. En ese sentido, se acompaña a la presente lo siguiente:

- a) Informe de la I Reunión del Grupo de Expertos FAL/AVSEC, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 30 de julio de 2007 (**Adjunto 1**)
- b) Informe de la II Reunión del Grupo de Expertos FAL/AVSEC, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 27 de mayo de 2008 (**Adjunto 2**)
- c) Información sobre la I Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 28 y 29 de mayo de 2008 (**Adjunto 3**)

Medidas propuestas a la reunión

2. Se invita a los Estados miembros a tomar conocimiento de la información proporcionada y acoger favorablemente los informes respectivos.

I REUNIÓN DEL GRUPO FAL/AVSEC DE LA CLAC

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia 30 de julio de 2007)

INFORME

Coordinación, lugar y fecha de la reunión

1. Bajo la coordinación de la Sra. Shirley Mackay, Experta en Facilitación de Bolivia, se celebró la Primera Reunión del Grupo FALAVSEC de la CLAC, el 30 de julio de 2007, en el salón Magnolia del Centro de Convenciones de Los Tajibos en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia.

Secretaría y Participantes

2. La Secretaría estuvo a cargo del Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron 44 delegados representando a 12 Estados miembros, 01 Estado no miembro y 04 Organismos Internacionales. La lista completa de participantes figura como **Adjunto** al presente informe.

Orden del Día

3. El Grupo adoptó el siguiente Orden del Día:

1. Términos de referencia puntos FAL/AVSEC.
2. Resoluciones y Recomendaciones de Facilitación y Seguridad / CLAC.
3. Base de datos de coordinadores FAL/AVSEC.
4. Implementación de documentos de viaje de lectura mecánica.
5. Utilización de Lista de Chequeo FAL/AVSEC en los Estados miembros.
6. Notas de estudio FAL/AVSEC de la CLAC para el 36° Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI.
7. Propuestas de Bolivia (Punto Focal) sobre los siguientes temas:
 - Normas, reglamentos y procedimientos FAL/AVSEC en la región
 - Tecnología FAL/AVSEC en la región
 - Cronograma de actividades FAL/AVSEC bienio 2007-2008
 - Propuesta de formulario único para sobrevuelo y salida de aeronaves

8. Elaboración del Orden del Día y arreglos para la Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC.

9. Otros asuntos.

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Términos de referencia puntos FAL/AVSEC

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/02-Secretaría

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/12-Bolivia

4. La Secretaría presentó la Nota de Estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC-NE/02 elaborada por la Secretaría, en la que, entre otras cosas, se detallaba el avance del trabajo del GRUAVSEC, en función a sus Términos de Referencia; esto con el propósito de que el Grupo incluya y armonice las tareas relativas a la facilitación.

5. Seguidamente, la Experta de Bolivia presentó la Nota de Estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC-NE/12, en la que se proponían Términos de Referencia en materia FAL/AVSEC, a fin de establecer una política regional de coordinación, cooperación y armonización de las actividades que desarrollan los Estados miembros de la CLAC en estas materias.

6. Los Expertos pasaron revista a la información presentada por la Secretaría y propuesta de Bolivia, sugiriendo algunos cambios respecto a las auditorías, la necesidad de contar con una “Guía para el equilibrio FAL/AVSEC”, el establecimiento de una política regional de capacitación FAL/AVSEC, así como tomar en cuenta el control de calidad dentro de los Términos de Referencia.

Conclusión

7. El Grupo tomó nota de las sugerencias vertidas por los Expertos y acordó:

a) aprobar los siguientes Términos de Referencia para el Grupo FAL/AVSEC:

OBJETIVO GENERAL: Establecer una política regional en materia de facilitación del transporte aéreo internacional (FAL) y seguridad de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita (AVSEC), que permita la coordinación, cooperación y armonización de las actividades que desarrollan los Estados miembros de la CLAC en estas áreas. Para tal efecto, se debe tomar en cuenta el equilibrio que debe existir entre la facilitación del transporte aéreo y la seguridad.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Analizar a nivel regional, los proyectos de normas, métodos recomendados, manuales y documentos complementarios de la OACI, previo a su aprobación, con el propósito de asumir una posición regional en los foros pertinentes.
2. Implementar un mecanismo de coordinación y cooperación en materia FAL/AVSEC con el propósito de que los Estados miembros de la CLAC puedan intercambiar información y experiencias sobre la base de acuerdos regionales, garantizando su confidencialidad y eficiencia.

3. Establecer un mecanismo regional que posibilite disponer de una base para “aplicación común” de las normas de los Anexos 9 y 17 al Convenio sobre aviación civil internacional.
 4. Establecer una política regional de capacitación FAL/AVSEC, sobre la base de las necesidades propias de la región, buscando alternativas de apoyo intrarregional y considerando la utilización de expertos de la propia región, unificando los programas de capacitación de cada Estado.
 5. Establecer un mecanismo de coordinación y cooperación entre los Estados miembros de la CLAC en materia de adquisición, intercambio y donación de equipos en las áreas de facilitación y seguridad.
 6. Desarrollar una metodología básica que permita a los Estados miembros de la CLAC definir los niveles de amenaza y su armonización.
 7. Desarrollar un mecanismo para el seguimiento e intercambio de los resultados de las auditorías FAL/AVSEC de la OACI en los Estados de la región.
 8. Establecer una política regional para la organización, funcionamiento y cumplimiento de la normativa internacional de los Comités Nacionales y de los Comités Aeroportuarios de facilitación y seguridad.
 9. Desarrollar un mecanismo de intercambio de auditorías de carácter regional a largo plazo, visitas y asistencias en materia FAL/AVSEC entre los Estados miembros de la CLAC, conforme lo especificado en el Anexo 9 al Convenio sobre aviación civil internacional.
 10. Desarrollar una política de cooperación, para el cumplimiento de la norma 3.10 del Anexo 9 Facilitación sobre la implementación de los Documentos de Viaje de Lectura Mecánica DVLM.
 11. Desarrollar una “Guía de Orientación para mantener el equilibrio FAL/AVSEC”, que permita a los Estados miembros como herramienta para desarrollar el transporte aéreo.
 12. Evaluar la situación regional en materia de control de calidad de los servicios FAL/AVSEC.
- b) elaborar una Nota de Estudio para ser presentada durante el 36° período de la Asamblea de la OACI, en la que se solicite que, de manera urgente, la OACI promulgue el Manual de Facilitación del Transporte Aéreo.

Cuestión 2 del
Orden del Día:

Resoluciones y Recomendaciones de Facilitación y Seguridad

Nota de estudio CLAC/FAL/AVSEC/01-NE/03-Secretaría
Nota de estudio CLAC/FAL/AVSEC/01-NE/13-Bolivia

8. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/03, a la que adjuntaba todas las Decisiones vigentes de la CLAC sobre los temas FAL y AVSEC, con el objetivo de que el Grupo trabaje en su unificación, para llegar a la próxima Asamblea de la CLAC con documentos y propuestas conjuntas en ambas materias.

9. Seguidamente, la Experta de Bolivia presentó la Nota de Estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE13, con la que propuso un cuestionario para obtener un diagnóstico sobre la situación FAL/AVSEC en la región.

10. Los Expertos pasaron revista a la documentación presentada y sugirieron la creación de un Grupo *ad hoc*, el mismo que quedó conformado por Expertos de Bolivia, Brasil, Chile y República Dominicana. Este Grupo *ad hoc* se encargaría de realizar una evaluación de todas las Decisiones y su implementación, a efectos de presentar en la próxima Asamblea de la CLAC un nuevo conjunto de Resoluciones y Recomendaciones que contengan los temas FAL/AVSEC.

11. Asimismo, se concluyó que la evaluación y seguimiento de las Decisiones estaría en función de la respuesta de la encuesta que se circulará a los Estados, con lo que sólo así se observará si se aplican o no en los Estados. Por otro lado, se acordó que, aprovechando la Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC, el Grupo *ad hoc* presente este trabajo elaborado, de modo que el próximo año se presenten los proyectos de Decisión al Comité Ejecutivo y ulteriormente a la Asamblea.

Conclusión

12. El Grupo tomó nota de las propuestas presentadas y acordó lo siguiente:

- a) crear un Grupo *ad hoc* conformado de la siguiente manera: Bolivia (Ponente), Brasil, Chile y República Dominicana, que deberá analizar todas las Decisiones disponibles en la CLAC y unificar los temas FAL/AVSEC, para someterlas a consideración de la próxima Asamblea; y,
- b) encargar a Bolivia que replantee el cuestionario propuesto, haciendo mayor énfasis en el desarrollo de los Planes FAL y AVSEC, y enviarlo a la Secretaría para su circulación entre los Estados.

Cuestión 3 del

Orden del Día:

Base de datos de coordinadores FAL/AVSEC

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/04- Secretaría

13. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/FAL/AVSEC/01-NE/04, en la que dio a conocer la información disponible sobre los Especialistas FAL/AVSEC en cada Estado y manifestó que hasta esa fecha sólo se había recibido datos de 17 Estados miembros (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela), 2 Estados no miembros (Canadá y Estados Unidos de Norteamérica) y de 2 organismos internacionales (ACI/LAC y ALTA). Seguidamente, invitó a los Expertos a sugerir las modificaciones, si las hubiese, adoptar las medidas necesarias para que esta base de datos se mantenga actualizada.

Conclusión

14. El Grupo tomó conocimiento de la información presentada y exhortó a los Estados a revisar y actualizar la base de datos presentada por la Secretaría y enviar sus comentarios, si lo hubiese.

Cuestión 4 del

Orden del Día:

Implementación de documentos de viaje de lectura mecánica

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/05-Bolivia

15. El Experto de Bolivia dio lectura a la nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/05 relativa a la Implementación de documentos de viaje de lectura mecánica, en la que hizo referencia al acuerdo del GEPEJTA de solicitar a los Estados que envíen a la Secretaría información referente a los avances y tecnología aplicada en la región sobre DVLM.

16. Por otro lado, se encargó a la Secretaría programar un Seminario DVLM. Asimismo, se acordó desarrollar un cuestionario sobre los procedimientos y tecnologías aplicadas en los Estados miembros sobre DVLM y exhortó a los Estados a enviar la información solicitada, para poder determinar las acciones correspondientes.

Conclusión

17. El Grupo tomó conocimiento de las opiniones vertidas y acordó:

- a) solicitar a los Estados que envíen a la Secretaría información referente a los avances y tecnología aplicada en la región sobre DVLM;
- b) encargar a la Secretaría programar un Seminario DVLM; y,
- c) encargar al Punto Focal el desarrollo de un cuestionario sobre los procedimientos y tecnologías aplicadas en los Estados miembros sobre DVLM.

Cuestión 5 del

Orden del Día:

Utilización de la Lista de Chequeo FAL/AVSEC en los Estados miembros

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/06-Bolivia

18. El Experto de Bolivia presentó la Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/06, recordando que en ocasión del GEPEJTA/19 (Río de Janeiro, Brasil, 25 al 27 de abril de 2007) su Administración había presentado una Nota de Estudio sobre el tema de control de calidad FAL/AVSEC, proponiendo como herramienta principal de trabajo la aplicación de la lista de chequeo FAL/AVSEC, a lo que los Estados se habían comprometido hacer llegar sus resultados y comentarios con el propósito de establecer un diagnóstico de la situación de la región. En ese orden de ideas, exhortó a los Estados a presentar su lista de chequeo unificada debidamente completada y emitir sus comentarios. Asimismo, solicitó a la Secretaría que informe sobre la presentación del registro de los Estados que hayan cumplido con lo dispuesto anteriormente.

19. Por otro lado, recomendó a los Expertos a comprometer sus esfuerzos para lograr una estandarización eficiente de los elementos de coordinación FAL/AVSEC, así como participar y prestar su cooperación en las medidas que se convenga para mejorar su implementación, informando a la Secretaría sobre el avance de las medidas y, finalmente, revisar el contenido de la Lista de chequeo para poder implementarlo en la región.

20. Al respecto, los Expertos consideraron necesario actualizar la Lista de chequeo de acuerdo a las últimas enmiendas realizadas, por lo que coincidieron en que este tema sea también analizado por el Grupo *ad hoc* que trabajará en la revisión y actualización de las Decisiones vigentes de la CLAC.

21. El Experto de República Dominicana, por su parte, indicó que estaban realizando un análisis comparativo en función de la enmienda anterior con la actual enmienda del Anexo 17 al Convenio

sobre aviación civil, para así poder actualizar la Lista de Chequeo; y se comprometió a enviarlo a la Secretaría.

Conclusión

22. En consideración de lo expuesto, el Grupo acordó:
- a) encargar a República Dominicana que envíe a la Secretaría el análisis comparativo de las Enmiendas 10 y 11 del Anexo sobre seguridad, no más tarde del día 31 de agosto de 2007;
 - a) encargar a Bolivia que envíe a la Secretaría el análisis comparativo de la enmienda del Anexo sobre Facilitación; y,
 - c) solicitar a los Estados que envíen a la Secretaría la lista de chequeo FAL/AVSEC debidamente completada.

Cuestión 6 del

Orden del Día: **Notas de estudio FAL/AVSEC de la CLAC para el 36° Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI**

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/07 - Bolivia

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/14 - República Dominicana

23. La Experta de Bolivia presentó la Nota de Estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/07 recordando lo acordado por el GEPEJTA/19 (Río de Janeiro, Brasil, 25 al 27 de abril de 2007), en el sentido de incluir los temas FAL/AVSEC en la Guía de orientación de la CLAC para el 36° Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI, y al encargo que, en su calidad de Punto Focal, elabore un proyecto de nota de estudio y lo someta a consideración del Comité Ejecutivo. En ese sentido, invitó a los Expertos a revisar los comentarios presentados en la Guía de orientación.

24. Seguidamente, el Experto de República Dominicana presentó la Nota de Estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/14 relativa a conveniencia de la elaboración de textos de orientación y procedimientos que faciliten a los Estados el trabajo orientado a lograr la integración FAL/AVSEC, con miras a ser adoptada por el Comité Ejecutivo y elevada ante la Asamblea de la OACI. Para tal efecto, propuso sugerir al Comité Ejecutivo que se incluya en la Nota de Estudio una solicitud a la Asamblea de la OACI para que sea creado un Grupo de Tarea (“*Task Force*”) FAL/AVSEC de la OACI, con el mandato de producir un documento contentivo de los Textos de Orientación para la Integración FAL/AVSEC en los Estados Contratantes; y ofrecer a la OACI, a través del Comité Ejecutivo de la CLAC, la contribución del Grupo FAL/AVSEC de la misma, para trabajar en la elaboración de los señalados Textos de orientación.

25. Con relación a la Nota de Estudio presentada por República Dominicana, la Experta de Bolivia se ofreció a colaborar en su ampliación y mejora, según los criterios de los Estados. Respecto a la Conferencia Latinoamericana sobre FAL/AVSEC de la CLAC, sugirió presentar una nota informativa a la Asamblea de la OACI, sobre la base del debate durante la reunión.

26. Al respecto, el Grupo concordó en que la nota de estudio debía apuntar a que la Secretaría de la OACI adopte las medidas necesarias para otorgar Directrices o Guía de orientación a los Estados en

lo referente a trabajar conjuntamente los temas FAL/AVSEC. Asimismo, que se solicite a la OACI la promulgación del Manual en materia de Facilitación.

Conclusión

27. El Grupo tomó nota de las opiniones vertidas por los Expertos y encargó a los Experto de Bolivia y República Dominicana la modificación de la Nota de Estudio presentada, para presentarla en la reunión del Comité Ejecutivo, de tal forma que se incluya en las notas que presentará la CLAC en la Asamblea de la OACI.

Cuestión 7 del

Orden del Día:

Propuestas de Bolivia (Punto Focal) sobre los siguientes temas:

- Normas, reglamentos y procedimientos FAL/AVSEC en la región
- Tecnología FAL/AVSEC en la región
- Cronograma de actividades FAL/AVSEC bienio 2007-2008
- Propuesta de formulario único para sobrevuelo y salida de aeronaves

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/08 -Bolivia

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/10 – Bolivia

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/11- Bolivia

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/15- Bolivia

28. Con relación al tema de normas, reglamentos y procedimientos FAL/AVSEC en la región, el Experto de Bolivia dio lectura de la Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/08, en la que propuso un cuestionario para que ser completado por los Estados y analizado en coordinación con la Secretaria de la CLAC. Posteriormente, se propondrían las acciones pertinentes.

29. Al respecto, se recordó que este tema había sido visto por el Grupo AVSEC de la CLAC, por lo que se acordó centralizar el análisis en los planes nacionales FAL y AVSEC, elementos importantes y básicos.

30. Seguidamente, el Experto de Bolivia dio lectura de la Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/10 relativa a la Tecnología FAL/AVSEC en la región, a la que se adjuntó una propuesta de cuestionario para la consideración del Grupo y con la finalidad de recolectar la información sobre la tecnología aplicada en los Estados miembros sobre FAL/AVSEC.

31. Sobre este particular, se consideró necesario tener en cuenta el trabajo realizado en AVSEC respecto al cuestionario desarrollado sobre equipamiento y que, en el caso de la facilitación se apuntaba a la implementación de DVLM, puesto que en algunos Estados no se tiene mayor conocimiento sobre el tema. Por otro lado, se sugirió conocer los equipos que se utiliza en los aeropuertos y sus características, así como la forma en que se elaboran los pasaportes, entre otros. También se señaló que se debe tener en cuenta a todos los organismos que intervienen en estos temas, como: cancillerías, autoridad aeronáutica, etc.

32. De igual manera, se consideró necesario ser más específicos, particularmente en los equipos de control de pasajeros, equipaje de mano, equipaje despachado, migraciones, tipo de equipo se utiliza, aduanas, entre otros. Asimismo, teniendo en cuenta que el control de fronteras, aduanas, migración

y policía están a cargo de organismos gubernamentales, se consideró necesario encontrar el modo más apropiado de evaluar los servicios que prestan.

33. Seguidamente, la Experta de Bolivia dio lectura a la Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/11 en la que propuso un Cronograma general de actividades FAL/AVSEC (Bienio 2007/2008) y solicitó que la Secretaría apoye en el tema de la programación de reuniones para el grupo.

34. El Grupo pasó revista a la propuesta presentada y acordó actualizar el Cronograma en función a los Términos de Referencia aprobados y que, una vez actualizado, se circule a los miembros del Grupo para recibir sus comentarios en un plazo perentorio.

35. Finalmente, la Experta de Bolivia presentó la Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/01-NE/15 relativa a los Procedimientos comunes para la emisión de autorizaciones de ingreso y salida de aeronaves en vuelos no regulares internacionales e invitó a los Expertos a revisar el cuestionario propuesto para contar con información relativa a los procedimientos y requisitos de cada Estado, respecto a la emisión de dichas autorizaciones.

36. De igual manera, señaló que en el ingreso de sobrevuelo, algunas líneas aéreas no tienen los controles que deberían tener al salir de sus Estados, lo que genera una preocupación, puesto que llegan aeronaves con seguros vencidos, certificados de aeronavegación vencidos, y otros documentos que no corresponden. Añadió que este tema pone en serio cuestionamiento cuando se realice el procedimiento vía fax, preocupación que fue analizada junto con Paraguay. Para terminar, señaló que en la propuesta presentada se pretendía conocer la normativa, legislación, procedimientos que se efectúan en cada uno de los países y proponer a los Estados este procedimiento que pueda ser de utilidad a los operadores y garantizar el cumplimiento de las normas.

37. Al respecto, el Grupo consideró que este tema debía ser previamente analizado por el GEPEJTA, ya que abarca aspectos políticos, económicos y jurídicos.

Conclusiones

38. En consideración de lo expuesto, el Grupo acordó:

- a) encargar a Bolivia que replantee el cuestionario sobre normas, reglamentos y procedimientos FAL/AVSEC en la región, haciendo mayor énfasis al desarrollo de los Planes FAL y AVSEC, y enviarlo a la Secretaría para su circulación;
- b) encargar a Bolivia que replantee el cuestionario sobre Tecnología FAL/AVSEC en la región, haciéndolo más específico y tomando el detalle de las características del equipo que utilizan los Estados y su tecnología. En lo concerniente a pasaportes de lectura mecánica, que se detalle el equipo que utilizan los Estados;
- c) encargar a Bolivia que actualice el cronograma general de actividades para el Grupo FAL/AVSEC (bienio 2007 – 2008) en función de los Términos de Referencia y enviarlo a los Estados para recibir sus comentarios;
- d) encargar a Bolivia que en el próximo GEPEJTA, presente una Nota de Estudio relativa a los “procedimientos comunes para la emisión de autorizaciones de ingreso y salida de aeronaves en vuelos no regulares internacionales”, para su análisis.

Cuestión 8 del
Orden del Día:

Elaboración del orden del Día y arreglos para la Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC01-NE/11 - Secretaría

39. Dentro de este punto del Orden del Día, el Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC01-NE/11 relativa a la elaboración del orden del día y arreglos para la Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC prevista a realizarse del 7 al 9 de noviembre de 2007, en Bolivia. Asimismo, indicó que la finalidad de esta Conferencia es evaluar la situación actual de la facilitación y la seguridad de los Estados miembros; así como planificar las mejoras necesarias para los desafíos a futuro. Señaló que habría que definir los temas a ser incluidos en la Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC y que, aprovechando este evento, sería conveniente realizar un panel o seminario/taller como introducción.

40. La Experta de Colombia comentó que, posterior a la Asamblea de la OACI iba a llevarse a cabo un seminario sobre DVLM, por lo que sugirió observar su temática y expositores. También informó que ALADA, está organizando un curso sobre FAL/AVSEC, en Buenos Aires, Argentina, en donde se podría observar también a los conferencistas.

41. Durante el debate, los Expertos sugirieron analizar los siguientes temas durante la Conferencia:

- Control de calidad de la seguridad, su modo de aplicación, su seguimiento y su definición.
- Seguimiento a los planes AVSEC
- Evaluación de riesgos
- Capacitación a distancia
- Procedimientos de certificación de equipos
- Detección de explosivos de alto costo y bajo costo
- Sistemas regionales de vigilancia FAL/AVSEC
- Amenazas emergentes contra FAL/AVSEC y su impacto económico / aeronáutico en el país
- Cadena de seguridad (Carga)
- Procedimientos de transporte de líquidos y geles entre los Estados
- Cumplimiento de itinerarios de las empresas aéreas y la problemática de acumulación en horas punta
- SMS (*Safety Management System*) vinculado a AVSEC
- Factores humanos & recursos humanos en FAL/AVSEC
- Líquidos, geles y aerosoles
- Inversiones en infraestructura y su uso óptimo
- Última revisión del Manual de seguridad de la OACI y el cambio de filosofía respecto a sus auditorías
- Manejo de crisis y facilitación
- Tecnología en los DVLM

42. Asimismo, se sugirieron los siguientes expositores:

- Rogerio Benevides Carvalho de Brasil para el tema de seguimiento a los planes AVSEC
- Billy Vincent de República Dominicana en el tema relativo a equipos
- Manuel Castillo de México para el tema de factores humanos & recursos humanos en FAL/AVSEC

43. Al respecto, organismos como ACI/LAC e IATA ofrecieron su apoyo para colaborar con expertos en algunos de los temas propuestos.

Conclusión

44. Luego de tomar nota de las opiniones vertidas por los Expertos, el Grupo encargó al Punto Focal que, en coordinación con la Secretaría, elabore la agenda para la próxima Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC.

Clausura

45. Para finalizar la reunión, el Secretario agradeció la colaboración de las Autoridades de la República de Bolivia por el apoyo brindado en la realización de la reunión y el éxito alcanzado, resaltando la unidad latinoamericana como contribución a la integración del transporte aéreo regional.

GRUPO DE EXPERTOS FAL/AVSEC
(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 30 de julio de 2007)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

Luis Eduardo Leppen
Presidente de la Comisión FAL
Subsecretaría de Transporte Aéreo
Hipólito Irigoyen 250
1310 Buenos Aires
luisleppen@hotmail.com

BOLIVIA

Ricardo Javier García Soruco
Director Ejecutivo de Aeronáutica Civil
DGAC – Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Santa Cruz 1278
Palacio de las Comunicaciones, Piso 4
Casilla Postal 2237, La Paz
T: (5912) 2374142
F: (5912) 2115519
jgarcia@dgac.gov.bo

Juan Urrutia Plaza
Director de Transporte Aéreo
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Santa Cruz 1278, Piso 4
Palacio de las Comunicaciones
Casilla Postal 2237, La Paz
T: (5912) 2374142
F: (5912) 2115519
urrutia@dgac.gov.bo

Shirley Mackay
Encargada de Unidad de Facilitación
Aeroportuaria
DGAC – Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Santa Cruz 1278, Piso 4
Palacio de las Comunicaciones
Casilla Postal 2237, La Paz
T : (5912) 2115515 / 237 9060 Ext. 2731
F (5912) 211 6323
smackay@dgac.gov.bo

Mauricio Pacheco Quiroga
Encargado de Unidad de Seguridad
Aeroportuaria
DGAC – Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Santa Cruz 1278, Piso 4
Palacio de las Comunicaciones
Casilla Postal 2237, La Paz
T : (5912) 2115515
F : (5912) 211 6323
mpacheco@dgac.gov.bo

Jorge Pardo Bejar
Jefe Regional Santa Cruz
DGAC – Dirección General de Aeronáutica Civil
Calle Teniente Vega 263, Santa Cruz
T: (5912) 3395331
F: (5912) 3395342
jpardo@dgac.gov.bo

Roxana Soliz
Asistente ODECO
Superintendencia de Transportes
Aeropuerto Viru Viru, Santa Cruz
T: (5912) 3852480
rsolizc@hotmail.com

Juan Marco Delgadillo Raña
Director de Seguridad
Aerolíneas Sudamericanas
Moseñor Santiestevan 510, Santa Cruz
T: (5912) 3396160

Jorge Rivera Guachalla
Gerente General
TAM Bolivia
Velasco 700, Santa Cruz
T: (5912) 3371999
F: (5912) 333650
jorgerivera@acelerate.com

BRASIL

Rogerio Benevides Carvalho
Gerente General de Facilitación y Seguridad
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Rua Santa Luzia 559, SL515
Rio de Janeiro CEP - 20030-040
T: (55 21) 3814 6944 /6750/7070/6720/7069
F: (55 21) 3814 6828
segfal@anac.gov.br / benevides@anac.gov.br

Fernando Nepomuceno Cerdeira
Asesor de Facilitación
Rua Santa Lucia Nº 651
Río de Janaiero- Brasil, Cep 22610-070
T: (5521) 38297013
F: (5521) 38166903
cerdeira@anac.gov.br

CHILE

José Oscar Bustos Cabrera
Especialista AVSEC
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (562) 4392472
jbustos@dgac.cl

Sergio Gallo Rosales
Asesor FAL
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Apartado 3, Correo 9, Providencia, Santiago
T: (562) 4392350
F: (562) 4392454
sgallo@dgac.cl

Christian Fajardo Rubio
Asesor Técnico
JAC - Junta de Aeronáutica Civil
Av. Amunátegui 139, 7° Piso, Santiago
T: (562) 421 3702
F: (562) 698 3148
cfajardo@mtt.cl

COLOMBIA

Fernando Sanclemente Alzate
Director General
UAEAC - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Int. El dorado, Piso 4, Apartado Aéreo 12307, Santa Fe de Bogotá
T: (571) 4139894 / 4139276
F: (571) 4138586
fernando.sanclemente@aerocivil.gov.co / fsanclemente@aerocivil.gov.co

Ilva Restrepo Arias
Secretaria General Aeronáutica Civil
UAEAC - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Int. El dorado, Piso 4, Apartado Aéreo 12307, Santa Fe de Bogotá
T: (571) 4139894
F: (571) 4138586
ilva.restrepo@aerocivil.gov.co

Jazmín Alexandra Palomino Pineda
Abogado Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios Oficina de Transporte Aéreo
UAEAC - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Int. El dorado, Piso 4, Apartado Aéreo 12307, Santa Fe de Bogotá
T: (571) 266 3919
F: (571) 266 3779
apalomin@aerocivil.gov.co

CUBA

Mayda Molina Martínez
Vicepresidenta
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana
T: (537) 830 6046
F: (537) 83445453
mayda.molina@iacc.avianet.cu / vpmmolina@iacc.avianet.cu

Amilcar Silveira Carranza
Asesor Presidencia
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil
Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución, Apartado Postal 6215, La Habana
T: (537) 8363301
F: (537) 8306046
Amilcar.silveira@iacc.avianet.cu

Concepción Martínez Miranda
Especialista de Transporte Aéreo
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana
T: (537) 8381170
F: (537) 8344577
concepcion.martinez@iacc.avianet.cu

Joanka Acosta Ortiz
Asesora Jurídica
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil
Calle 23 No. 64, Vedado, La Habana
T: (537) 8381131
F: (537) 8344577
dju@iacc.avianet.cu /
joanka.acosta@avianet.cu

NICARAGUA

Jimena Acuña Bayadares
Coordinadora enlace OACI
INAC - Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil
Ministerio de Transporte, Apartado Postal 4936, Managua
T: (505) 2768589
F: (505) 2768588
eoaci@inac.gob.ni

José Alejandro Canda Dávila
Registrador Aeronáutico
INAC - Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil
Ministerio de Transporte, Apartado Postal 4936, Managua
T: (5052) 2768580
josecanda@inac.gob.ni

PANAMÁ

Lilmarie Langmaid
Subdirectora de Transporte Aéreo
AAC - Autoridad de Aeronáutica Civil
Edificio 805, Albrook
Ciudad de Panamá
T: (507) 5019073
F: (507) 5019079
lilmarie@aeronautica.gob.pa

PARAGUAY

Eduardo Osvaldo Miers Schiavo
Presidente
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal López y 22 de Septiembre, Asunción
T: (595 21) 204887
F: (595 21) 213 406
presiden@dinac.gov.py

Ceferino Farías Servin
Subdirector de Transporte y Asuntos Internacionales
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal López y 22 de Septiembre, Asunción
T: (595 21) 213365
staai@dinac.gov.py

María Liz Viveros de Bazán
Gerente de Transporte Aéreo y Regulación Aerocomercial
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal López y 22 de Septiembre, Asunción
T: (59521) 210764
F: (59521) 213365
gta_rac@dinac.gov.py
fal@dinac.gov.py

Carlos Vicente Cairet
Jefe del Departamento AVSEC
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal López y 22 de Setiembre 3 Piso, Asunción
T: (59521) 645 600 /5 Int. 203-251
F: (59521) 646 078
vicentcairet@yahoo.com.ar

Arnaldo Costa
Gerente de Asuntos Internacionales
Línea Aérea TAM MERCOSUR
Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi
Hangar Arpa/Tam Luque
T: (59521) 645 500 / 646 000
F: (59521) 645 408
internacionalpz@tam.com.py

REPÚBLICA DOMINICANA

Luis P. Rodríguez Ariza
Presidente
JAC - Junta de Aeronáutica Civil
Av. México esq. 30 de Marzo, San Carlos,
Santo Domingo
T: (1 809) 221 7909 Ext. 244 Y 466
F: (1 809) 687 6616
lrodriguezariza@hotmail.com /
lrodriguezariza@yahoo.es

Osiris Ramírez Ponce de León
Secretario
JAC - Junta de Aeronáutica Civil
Av. México esq. 30 de Marzo, San Carlos,
Santo Domingo
T: (1 809) 221-7909 Ext. 237
F: (1 809) 221-8616
morpl_@yahoo.com / omrpl-1@hotmail.com

URUGUAY

Diego Gil
Apoderado
Línea Aérea TAM MERCOSUR
Poloña 820, Montevideo
T: (5982) 9018451
d.gil@tam.com.uy

VENEZUELA

David Alfonso Blanco Carrero
Gerente General de Transporte Aéreo
INAC -Instituto Nacional de Aviación Civil
Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche
Urb. Altamira Sur, Torre Británica de Seguros
Piso 5, Caracas 1060
T: (58212) 2774537
F: (58212) 2774507
d.blanco@inac.gov.ve

Isvelis Barrera
Jefe Oficina de Relaciones con la Aviación
INAC -Instituto Nacional de Aviación Civil
Av. José Félix Sosa, Torre Británica, Piso 2
Altamira Sur, Caracas
T: (58212) 2774435
F: (58212) 2774438
j.barrera@inac.gov.ve

ESTADOS NO MIEMBROS

ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA

Cecilia Capestany
Acting Director, Western
Hemisphere Office
FAA - Federal Aviation Administration
FOB 10B, Floor 6, 800 Independence Ave.,
SW, Washington, DC 20591
T: (1202) 3858864
F: (1202) 2675032
cecilia.capestany@faa.gov

Melvin Cintrón
Manager, Flight Standards International
Programs and Policy Division
FAA - Federal Aviation Administration
800 Independence Ave. SW
FoB10B, 6ª Floor, Washington, DC 20591
T: (1202) 385 8070
mel.o.cintron@faa.gov

Krista Berquist
International Aviation Operations Specialist
Western Hemisphere Division
FAA - Federal Aviation Administration
800 Independence Ave. SW
FoB10B, 6ª Floor, Washington, DC 20591
T: (202) 3858877
F: (202) 2675032
Krista.berquist@faa.gov

Victor Guardia
Representante para Centro América
TSA – Transportation Security Administration
300 SW 148th Ave, Suite 200
Miramar, Florida 33027
T: (1954) 431 7708
F: (954) 431 7972
victor.guardia@dhs.gov

Brent Pernak
International Analyst, Western Hemisphere,
International Plans & Policy, Department of
Homeland Security
TSA – Transportation Security Administration
Arlington VA 22202 No. 601, South 1st Street
T: (1 571) 227 3571
F: (1 571) 227 2577
Brent.Pernak@dhs.gov

Brian J. Hedberg
Negociador de Latinoamérica y Caribe
Departamento de Transporte, Oficina de
Aviación Internacional
1200 New Jersey Ave., SE Room W86 440,
Washington DC 20590
T: (1202) 3667783
F: (1202) 3666780
Bian.hedberg@dot.gov

**IATA - International Air Transport
Association**

Eduardo Chacín
Gerente de Relaciones Gubernamentales
703 Walerford Way, Suite 600
T: (1 305) 7799836
F: (1 305) 2667718
chacine@iata.org

ORGANIZACIONES
INTERNACIONALES
GUBERNAMENTALES

**CLAC – Comisión Latinoamericana de
Aviación Civil**

Marco Ospina Yépez
Secretario
(Centro Empresarial Real, Vía Principal 102)
Edificio Real Cuatro, Piso 3, Víctor Andrés
Belaunde 147, Lima 27, Perú
Apartado Postal 27032, Lima, Perú
T: (511) 422 6905/ 4229367
F: (511) 4228236
clacsec@lima.icao.int

ORGANIZACIONES
INTERNACIONALES NO
GUBERNAMENTALES

**ACI/LAC – Airport Council Internacional /
Latin America & Caribbean**

Eduardo Flores del Castillo
Secretario Regional
Aeropuerto Internacional de Mérida (M.
Crescencio Rejón)
Piso 2, Oficina ACI LAC Mérida, Yucatán
México C.P. 97291
T: (52999) 946 1258 / 3454 / Ext. 2216
F: (52999) 946 1264
efloresdc@aci-lac.aero

**ALTA – Asociación Latinoamericana de
Transporte Aéreo**

Gonzalo Yelpe
General Counsel
Colonia 1066, Piso 3, Montevideo, 11100
Uruguay
T: (5989) 9436430
F : (5982) 9084115
gyelpe@alta.aero

II REUNIÓN DEL GRUPO FAL/AVSEC DE LA CLAC

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 27 de mayo de 2008)

INFORME

Coordinación, lugar y fecha de la reunión

1. Bajo la coordinación del Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC, se celebró la Segunda Reunión del Grupo FAL/AVSEC de la CLAC, el 27 de mayo de 2008, en el salón Magnolia del Centro de Convenciones del Hotel Los Tajibos en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia.

Participantes

2. Participaron 39 delegados representando a 8 Estados miembros, y 01 Organismo Internacional. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 1** al presente informe.

Orden del Día

3. El Grupo adoptó el siguiente Orden del Día:

1. Revisión de términos de referencia (Secretaría)
2. Base de datos de especialistas FAL/AVSEC (Secretaría)
3. Reglamentación Regional FAL/AVSEC (Expertos y Secretaría)
4. Análisis de resultados de cuestionario DVLM y Programa de cooperación (Expertos y Secretaría)
5. Cuestionario sobre Decisiones CLAC – FAL/AVSEC (Expertos y Secretaría)
6. Modificaciones de lista de chequeo unificada AVSEC/FAL (Expertos y Secretaría)
7. Informe del Grupo ad hoc sobre unificación de Decisiones FAL/AVSEC (Grupo ad hoc)
8. Cronograma de actividades del Grupo FAL/AVSEC, 2008 – 2009 – 2010 (Secretaría)

9. Preparación para la “I Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC”, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 28 y 29 de mayo de 2008 (Secretaría)
10. Otros Asuntos

Cuestión 1 del
Orden del Día:

Revisión de Términos de referencia puntos FAL/AVSEC

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/02-Secretaría

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/03-Bolivia

4. La Secretaría presentó la Nota de Estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC-NE/02 con una tabla (**Adjunto 2**) para establecer con claridad el objetivo general y las tareas a desarrollar, así como los responsables, la documentación y el tiempo en que deberían cumplirse las mismas, esto con el propósito de ordenar el trabajo, de tal forma, que se incluyan todos los temas que se vienen discutiendo y evitar duplicaciones innecesarias.

5. También sugirió que, para que el Grupo pueda continuar con su trabajo, es necesario que se vayan desarrollando las tareas, asignando prioridades y encargando la responsabilidad de cada una de ellas a sus miembros, ya sea individualmente o con la conformación de Grupos *ad hoc*, los cuales no necesariamente se reúnen sino que trabajan vía electrónica. Este procedimiento permitirá que se cumpla adecuadamente el Plan Estratégico de trabajo de la Comisión, sobre la base de un cronograma que delimite el tiempo para completar las actividades propuestas.

6. De esta manera, se presentó la primera tarea: *Analizar a nivel regional, los proyectos de normas, métodos recomendados, manuales y documentos complementarios de la OACI, previo a su aprobación, con el propósito de asumir una posición regional en los foros pertinentes.* Tarea que no fue cumplida y a la que sólo Brasil y Chile hicieron llegar sus comentarios.

7. Se manifestó que este tema es de especial importancia, pues había que analizar previamente los documentos antes de enviarlos, se recalcó que de ser posible se debería negociar con la Comisión Europea, Comisión Africana y Comisión Árabe, con quienes había ya Acuerdos de Cooperación cuando se trate intereses comunes o del análisis de algún tema que afecte a las señaladas regiones.

8. Seguidamente, se hizo referencia a que en la anterior reunión, se acordó crear un Grupo *ad hoc* conformado por Bolivia (Ponente), Brasil, Chile y República Dominicana, para analizar las decisiones disponibles de la CLAC, unificar los temas AVSEC/FAL y armonizarlos para disponer de un solo documento de Facilitación-Seguridad. En esta documentación, se recomendaba incluir las Resoluciones y Recomendaciones CLAC y de ser pertinente documentación OACI, para mejorar o modificar las mismas.

9. En la segunda tarea: *Implementar un mecanismo de coordinación y cooperación en materia FAL/AVSEC con el propósito de que los Estados miembros de la CLAC puedan intercambiar información y experiencias sobre la base de acuerdos regionales, garantizando su confidencialidad y eficiencia.* El Secretario de la CLAC expuso el concepto de “Cooperación Horizontal”, por medio del cual un Estado que necesita alguna información de otro Estado puede solicitarla, a través de la Secretaría.

10. Se agregó además, que en el procedimiento se debería incluir los pasos a seguir para requerir la asistencia de un Estado o qué se debe hacer para recibir asistencia de Estado a Estado a través de la Secretaría, en qué tiempo se lo debe hacer, cómo, dónde, etc.

11. En cuanto a la tercera tarea: *Establecer un mecanismo regional que posibilite disponer de una base para “aplicación común” de las normas de los Anexos 9 y 17 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional*. Al no encontrarle objetividad a esta tarea, se procedió a eliminarla.
12. En lo que corresponde a la tarea número cuatro, el Grupo resolvió que se la incluya en la Cuestión 2 del orden del día, por tratarse de la Base de Datos de Especialistas.
13. Respecto a la quinta tarea: *Establecer un mecanismo de coordinación y cooperación entre los Estados miembros de la CLAC en materia de adquisición, intercambio y donación de equipos en las áreas de Facilitación y Seguridad*, se observó que esta tarea tenía como objetivo tratar de llegar a un Acuerdo entre Estados para realizar adquisiciones conjuntas que a veces son excesivamente caras y, por tanto, hacer economías de escala que permitan abaratar costos.
14. En cuanto a la sexta tarea: *Desarrollar una metodología básica que permita a los Estados miembros de la CLAC definir los niveles de amenaza y su armonización*, se observó que este tema viene siendo trabajado por Chile, a quien se le pidió actualizar el documento presentado en la anterior reunión AVSEC, para poder disponer de información. La metodología básica está dirigida a estandarizar el nivel de amenaza de los diferentes Estados.
15. En lo referido a la tarea número siete: *Desarrollar un mecanismo para el seguimiento e intercambio de los resultados de las auditorias FAL/AVSEC de la OACI en los Estados de la región*. Se manifestó que sería viable que un Estado entregue los resultados de su auditoria a otro, previo un acuerdo entre los Estados partícipes, para lo que se podría crear un Acuerdo Multilateral Tipo aprobado por una resolución de la CLAC, al que puedan adherirse los Estados que deseen abrir su confidencialidad.
16. Acto seguido, se revisó la tarea nueve y, por considerarla que estaba incluida en la anterior, se acordó eliminarla.
17. Así, se retomó el análisis de la tarea número ocho: *Establecer una política regional para la organización, funcionamiento y cumplimiento de la normativa internacional de los Comités Nacionales y de los Comités Aeroportuarios de Facilitación y Seguridad*, resolviéndose esperar la presentación de Bolivia, sobre este tema.
18. Se presentó la tarea doce: *Evaluar la situación regional en materia de control de calidad de los servicios FAL/AVSEC* y se observó que sólo Brasil y Uruguay cuentan con un sistema o mecanismo de control de calidad.
19. Seguidamente, la Experta Bolivia presentó la Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/03, mediante la cual se analizaban también los Términos de Referencia del Grupo, coincidiendo con el criterio de la Secretaría en la necesidad de reducir los Objetivos Específicos (Tareas) a nueve, toda vez que se advirtió que algunos se encontraban inmersos en otros. Los nuevos términos de referencia se acompañan como **Adjunto 3**.

Conclusión

20. El Grupo tomó nota de las opiniones vertidas por los Expertos y acordó:
- a) programar tiempos para realizar el análisis de los proyectos de normas, métodos, manuales y documentos CLAC, poniendo como fecha límite el 30 de

julio 2008 para que los miembros del Grupo *ad hoc*, hagan llegar al Ponente la documentación pertinente y todo el mes de agosto para los comentarios finales, antes de enviarlo a la Secretaría;

- b) encargar a la Secretaría que presente los aportes y conclusiones a las que llegue el Grupo al Comité Ejecutivo, en septiembre y se incluya en el Programa de Trabajo de la CLAC;
- c) integrar a especialistas de Uruguay al Grupo *ad hoc* que realizará la Tarea No 1;
- d) encargar a la Secretaría que elabore un mecanismo de coordinación para que los Estados puedan intercambiar información y experiencias, entre ellos. Este proyecto será circulado a los Miembros del Grupo en un plazo de 30 días para recibir sus comentarios y posteriormente, entregado al Punto Focal en un plazo de 60 días más;
- e) eliminar la tarea número cinco, estableciendo únicamente el requerimiento de directrices sobre criterios para consulta, selección de equipos y mecanismos de adquisición y encargar al Especialista de Uruguay que prepare el proyecto de decisión correspondiente;
- f) encargar a la Secretaría actualizar y circular la encuesta sobre el equipamiento disponible en los Estados miembros;
- g) encargar al Especialista de Chile la actualización de la información acerca de la metodología básica para definir los niveles de amenaza en la región para analizarla en la próxima reunión del Grupo FAL/AVSEC que se realizaría el primer semestre del próximo año. Se estableció un plazo 60 días para la formulación de una nueva encuesta y 30 para la evaluación;
- h) eliminar las tareas siete y nueve;
- i) solicitar a los Especialistas de Brasil que amplíen su Sistema de control de calidad AVSEC y lo extienda a FAL, para que las modificaciones también se pongan a disposición de los Estados miembros de la CLAC. Se establece 60 días para elaborarlo y 30 para circularlo;
- j) encargar a Bolivia y a la Secretaría, que modifique los Términos de Referencia conforme lo acordado.

Cuestión 2 del
Orden del Día:

Base de Datos de Especialistas FAL/AVSEC

Nota de estudio CLAC/FAL/AVSEC/02-NE/02-Secretaría

21. La Secretaría trató este tema en la tarea número cuatro de la tabla presentada: *Establecer una política regional de capacitación FAL/AVSEC, sobre la base de las necesidades propias de la región, buscando alternativas de apoyo intrarregional y considerando la utilización de expertos de la propia*

región unificando los programas de capacitación de cada Estado. Se pidió especial interés en analizar este tema, pues existe muy poca capacitación en áreas de Facilitación.

22. Asimismo, se hizo referencia a que se estaba creando una base de datos de especialistas y se informó que hace poco tiempo se pidió información acerca de los Centros de Instrucción de cada uno de los Estados, para ver sus planes de estudio, también se solicitó información sobre Escuelas de Pilotos, apuntando a la situación de escasez de los mismos, por la migración a otras regiones.

23. Acto seguido, se discutió acerca de la habilitación de los inspectores, de establecer una certificación estándar para dar mayor seguridad a los Estados y se hizo especial énfasis en programar capacitación para los Especialistas FAL.

Conclusión

24. Se tomó nota de la información presentada y se acordó:

- a) encargar al Grupo *ad hoc* la presentación de una lista de requerimientos para establecer una política regional de capacitación FAL/AVSEC, teniendo en cuenta los seminarios y/o cursos que consideren necesarios, para que la Secretaría pueda incluirlo en su Programa de Trabajo, previa aprobación del Comité Ejecutivo;
- b) encargar al Punto Focal (Bolivia) y Chile que, en materia de capacitación:
 - propongan los lineamientos de certificación de instructores;
 - elaboren procedimientos para estandarizar la certificación de habilitación;
 - preparen una encuesta para identificar las necesidades de los Estados en materia FAL/AVSEC con proyección a cinco años, teniendo en cuenta no sólo a las Autoridades Aeronáuticas, sino también a Operadores de Aeropuerto, Organismos Reguladores, Líneas Aéreas y Comités de Facilitación y Seguridad. Se debería tener en cuenta seminarios de corta duración, debido a la rotación que tiene el Personal de sanidad, migración, etc., en los Estados;
- c) las tareas señaladas anteriormente deberán cumplirse en un plazo 60 días y 30 para revisión de la Secretaría.

Cuestión 3 del

Orden del Día:

Reglamentación Regional FAL/AVSEC

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/02- Secretaría

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/04-Bolivia

25. Con relación al tema de reglamentación regional FAL/AVSEC, la Experta Bolivia presentó la Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/04 en la que hizo mención al cuestionario presentado en la reunión anterior, respecto a recolectar información sobre las Normas, Reglamentos, Programas y Procedimientos FAL/AVSEC, el cual se acompaña como **Adjunto 4**. El Grupo de Expertos consideró conveniente que este cuestionario se vuelva a circular con la modificación

propuesta por el Experto de Chile, donde se solicitaba agregar la pregunta: ¿Cuál es la estructura orgánica de la Gestión del Transporte Aéreo en el Estado?, debido a la dificultad que puedan presentar los Estados para trabajar conjuntamente los temas FAL/AVSEC.

26. A continuación, la Experta presentó un nuevo cuestionario (**Adjunto 5**), para recolectar información sobre Programas Nacionales FAL y AVSEC, cuyo objetivo era proponer un “PROYECTO DE PROGRAMA REGIONAL ESTANDARIZADO EN MATERIA FAL /AVSEC”, sobre esto se sugirió modificar en base a la pregunta: ¿Tiene desarrollado “El Programa Nacional de Instrucción”, que aplica los aspectos del Programa Nacional de Seguridad?

Conclusión

27. En consideración de lo expuesto, el Grupo acordó encargar a la Secretaría que circule los Cuestionarios modificados sobre: “Normas, Reglamentos, Programas y Procedimientos FAL/AVSEC” y “Programas Nacionales FAL/AVSEC”.

Cuestión 4 del

Orden del Día: Análisis de resultados de cuestionario DVLM y Programa de cooperación

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/02- Secretaría

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/05-Bolivia

28. La Secretaría al analizar la tarea diez sobre “Política de cooperación, para el cumplimiento de la norma 3.10 del Anexo 9 Facilitación acerca de la implementación de Documentos de Viaje de Lectura Mecánica DVLM, recordó que estaba cerca la fecha límite para su implementación y que hasta ese momento no había recibido ninguna información de los Estados miembros respecto al cumplimiento de esta decisión.

29. Durante el debate, los Expertos de: Chile, Brasil, Argentina, Uruguay, Paraguay, Nicaragua y Venezuela, informaron sobre la situación en su territorio respecto a este tema. En ese orden de idas, se observó que en algunos casos ya se habían implementado totalmente los pasaportes de lectura mecánica sobre la base del Documento 9303 y en otros parcialmente. Aprovechando el análisis de este tema, el Experto de Chile se ofreció a presentar durante la I Conferencia FAL/AVSEC información referente a Medidas Biométricas en los DVLM.

30. Seguidamente, la Experta de Bolivia presentó la Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/05 en la que hacía mención a la comunicación CLAC 8.1/449 del 21 de agosto de 2007, mediante la cual se solicitaba a los Estados miembros la remisión de sugerencias para el desarrollo del Cuestionario “Documentos de Viaje de Lectura Mecánica (DVLM)”. Al no contar con ningún comentario ni sugerencia, Bolivia, en su calidad de Punto Focal, había elaborado un Proyecto de Cuestionario (**Adjunto 6**) que lo sometió a consideración del Grupo, el mismo que con ciertas modificaciones sobre identificación biométrica, fue acogido favorablemente.

Conclusión

31. Los Expertos tomaron nota de las propuestas presentadas y acordaron:

- a) encargar a la Secretaría que organice un Seminario sobre DVLM en el primer semestre del 2009;

- b) encargar la Secretaría modifique la Agenda de la I Conferencia FAL/AVSEC para incluir la presentación del Experto chileno en materia de Medidas Biométricas;
- c) recordar a los Estados que deben incorporar DVLM en sus procesos de acuerdo al plazo establecido por OACI y que estos cuenten con al menos dos de las identificaciones biométricas: documental, facial y/o dactilar;
- d) encargar a la Secretaría la circulación del Cuestionario “Documentos de Viaje de Lectura Mecánica (DVLM)”, modificado.

Cuestión 5 del
Orden del Día:

Cuestionario sobre Decisiones CLAC – FAL/AVSEC

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/02-Secretaría

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/06-Bolivia

32. La Secretaría recordó que al fusionarse la Facilitación con la Seguridad en el Programa de Trabajo de la CLAC, era necesario revisar las Decisiones FAL/AVSEC de la CLAC para armonizarlas y promulgar, de ser el caso, las nuevas Resoluciones en la próxima Asamblea de la CLAC (octubre 2008).

33. Seguidamente, el Experto de Bolivia presentó la Nota de Estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/06 en cumplimiento de lo acordado en la I Reunión del Grupo sobre la reformulación del Cuestionario relativo a la “Adopción e Implementación de Decisiones Vigentes en materia FAL/AVSEC” (**Adjunto 7**).

34. A continuación, la Experta de Bolivia presentó, a modo de ejemplo, una propuesta de modificación de la Recomendación A16-6 referente a “MEDIDAS PARA PREVENIR Y CONTROLAR EL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS EN EL TRANSPORTE AÉREO”, en la que se menciona que todos los Estados miembros deberían adoptar un conjunto de medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas; así el Punto Focal sugiere que este tema sea materializado en cumplimiento a la norma 3.4.1 del anexo 17 enmienda 11 en lo que se refiere a la verificación de antecedentes de las personas que apliquen los controles de seguridad, el cual debería ser extendido a verificación de antecedentes relacionados al tráfico de drogas. En ese orden de ideas, los Miembros del Grupo acordaron establecer 30 días de plazo para que los Expertos envíen sus comentarios y acerca de las modificaciones que debían hacerse a la Decisiones de la CLAC.

Conclusiones

35. El Grupo tomó conocimiento de las opiniones vertidas y acordó:

- a) solicitar a la Secretaría que circule el cuestionario sobre “Adopción e Implementación de Decisiones Vigentes en materia FAL/AVSEC”, para que los Estados puedan devolverlo debidamente completado;
- b) solicitar a los Estados que, en un plazo de 30 días, hagan llegar a la Secretaría sus comentarios sobre las modificaciones que deban implementarse en las decisiones de la CLAC, que servirán para que el Punto Focal pueda completar su trabajo;

**Cuestión 6 del
Orden del Día:****Modificaciones de lista de chequeo unificada AVSEC/FAL**

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/02-Secretaría

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/07-Bolivia

36. La Secretaría recordó, que la tarea once: *Desarrollar una “Guía de Orientación para mantener el equilibrio FAL/AVSEC”, que permita a los Estados miembros utilizarla como herramienta para desarrollar el transporte aéreo*, estaba muy ligado a la definición del nivel de amenaza y, en ese sentido, recordó que la Lista de Chequeo que oportunamente se circuló, era para recibir únicamente comentarios y que los Estados la adopten como un elemento de trabajo.

37. Posteriormente, Bolivia presentó la Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/07, en relación a que en la reunión anterior se había acordado realizar enmiendas a la Lista de Chequeo para ajustarla más a la información que se requiere por parte de los Estados, la cual se incluye como **Adjunto 9**. Se recordó asimismo, que en dicha reunión República Dominicana se comprometió a analizar las enmiendas 10 y 11 del Anexo 17, mientras que a Bolivia le correspondía trabajar con las enmiendas del Anexo 9. Tarea que lamentablemente no fue cumplida por el primero de los nombrados, debido a que la persona encargada había dejado sus funciones.

38. Finalmente, Bolivia realizó una presentación, a manera de ejemplo, en la que mostraba las modificaciones propuestas a la Lista de Chequeo, detallando el porqué de los cambios, presentación que se anexa como **Adjunto 10**.

Conclusiones

39. El Grupo acordó encargar a la Secretaría que circule la nueva Lista de Chequeo, para que en un plazo no mayor a 60 días los Estados hagan llegar sus comentarios, luego de lo cual se dará por aprobada y se presentará el Proyecto de Resolución al Comité Ejecutivo para su ulterior promulgación por parte de la Asamblea.

**Cuestión 7 del
Orden del Día:****Informe del Grupo ad hoc sobre unificación de Decisiones FAL/AVSEC**

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/02-Secretaría

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/08-Bolivia

40. La Experta Bolivia presentó la Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/08, en la que se hacía mención a la comunicación de la Secretaría a la que sólo había respondido Brasil, cuyos comentarios se tomaron en cuenta, tal como ya se había mencionado en la Cuestión 5 del Orden del Día.

Conclusión

41. Tal como se acordó, al revisar la Cuestión 5 del Orden del Día, se concluyó que los Estados deberían enviar sus comentarios al Punto Focal, a través de la Secretaría, en un plazo de 30 días y en 60 días posteriores se elaboraría el documento para presentarlo al Comité Ejecutivo.

Cuestión 8 del**Orden del Día:****Cronograma de actividades del Grupo FAL/AVSEC, 2008 – 2009 – 2010**

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/02-Secretaría

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/09-Bolivia

42. La Secretaría recordó que cuando se presentó la Nota de Estudio 02, se establecieron los tiempos con los que debería trabajar el Grupo en su Cronograma de Actividades.

43. Seguidamente, Bolivia presentó la Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/09, en la cual se sugería un cronograma de actividades (**Adjunto 11**); al respecto, se sugirió modificar la actividad número 6 en los siguientes términos: “Desarrollar un procedimiento básico que permita a los Estados miembros de la CLAC definir los niveles de amenaza y su armonización”.

Conclusión

44. En consideración de lo expuesto, el Grupo acordó encargar al Punto Focal (Bolivia) la modificación del cuadro, en función de las sugerencias acordadas.

Cuestión 9 del**Orden del Día:****Preparación para la “I Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC”, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 28 y 29 de mayo de 2008**

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/10-Secretaría

Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/11-Bolivia

45. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/02-NE/10 en la cual resaltó la especial atención de Bolivia por llevar a cabo con éxito esta Conferencia, recalcó que se hizo un gran esfuerzo por llegar a los organismos que deberían participar en dicho evento, del mismo modo para conseguir la participación de expositores y recordando que el objetivo era lograr un foro amplio de discusión y debate de los temas a tratar.

46. Acto seguido, el Grupo revisó la Agenda de la Conferencia, cuya Agenda final aparece como **Adjunto 12**.

Conclusión

49. Se invitó a los participantes a asistir a la I Conferencia Latinoamericana a realizarse los días subsiguientes y exhortar una participación activa y de compartición de experiencias.

Clausura

50. Para finalizar la reunión, el Secretario agradeció la colaboración de las Autoridades de la República de Bolivia por el apoyo brindado en la realización de la reunión y el éxito alcanzado.

II REUNIÓN DEL GRUPO FAL/AVSEC DE LA CLAC

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 27 de mayo de 2008)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

SALVADOR JULIO POSTIGLIONI
Subinverventor de Relaciones Institucionales
Casilla de Correo 11 Buenos Aires
Aeropuerto Internacional Ezeiza "Ministro Pistarini"
Tel: (54 11) 4480-9656
Fax: (54 11) 4480-9655
jpostiglioni@psa.gov.ar

NICOLÁS RODRIGUEZ GAMES
Subinverventor de Seguridad Aeroportuaria
Preventiva - PSA
Casilla de Correo 11, 1802 Buenos Aires
Aeropuerto Internacional Ezeiza "Ministro Pistarini"
Tel: (54 11) 5166-4833 / 4830
nrg@psa.gov.ar

LUIS FABIÁN MOREIRA
Responsable Área AVSEC – PSA
Casilla de Correo 11, 1802 Buenos Aires
Aeropuerto Internacional Ezeiza "Ministro Pistarini"
Tel: (54 11) 4480-2297
Cel: (54 11) 4985-1617
fabianmoreira@fibertel.com.ar
fmoreira@psa.gov.ar
drlfmoreira@yahoo.com.ar

JOSÉ CARNERO
Asesor Seguridad Aérea y FAL
ORSNA
Corrientes 441 1043 Buenos Aires
Tel: (54 11) 4327-1199
Fax: (54 11) 4327-1147
jcarnero@orsna.gov.ar

LUIS LEPPEN
Presidente del Comité FAL Nacional de
Servicio Nacional de Sanidad y Calidad
Agroalimentaria – SENASA
Av. Berón de Astrada 2280 – 1704
Ramon Mejía, Buenos Aires
Tel: (54 11) 4480-0582

Fax: (54 11) 4480-0582
luisleppen@senasa.gov.ar
luisleppen@hotmail.com

BOLIVIA

JUAN URRUTIA PLAZA
Director de Transporte Aéreo
Palacio de Comunicaciones Piso 4to
Av. Mariscal Santa Cruz La Paz-Bolivia
Tel: (591 2) 237-4142
Fax: (591 2) 237-9060
urrutia@dgac.gov.bo

CARLOS ANTELO LENZ
Director General de Aeronautica Civil
Edificio de Comunicaciones Piso 4
Tel: (591 2) 237-4142
Fax: (591 2) 237-9060
dgacbol@entelnet.bo

CARLOS ESTENSSORO QUINTANILLA
Jefe Regional DGAC – Cochabamba
Final Ayopaya N° 1308
Tel: (591 2) 459-0837
Fax: (591 2) 422-1696
cestensoro@dgac.gov.bo

MARTHA JACOB ESCALANTE
Jefa Unidad de Servicios Aerocomerciales Dirección
General de Aeronautica Civil
Edificio de Comunicaciones Piso 4
Tel: (591 2) 237-4142
Fax: (591 2) 237-9060
mjacob@dgac.gov.bo

ALEJANDRA CORTEZ
Asistente FAL
Dirección General de Aeronautica Civil
Edificio de Comunicaciones Piso 4
Tel: (591 2) 237-4142
Fax: (591 2) 237-9060
acortez@dgac.gov.bo

MILENKA VEGA
Jefa Unidad AVSEC
Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio de Comunicaciones Piso 4
Tel: (591 2) 237-4142
Fax: (591 2) 237-9060
mvega@dgac.gov.bo

JORGE ALVARO VILLEGAS
Jefe Unidad Administrativa
Tel: (591 2) 237-4142
Tel: (591 2) 237- 9060 Interno 2821
avillegas@dgac.gov.bo
jorgealvarovillegas@gmail.com

RAUL HERMINIO ALFARO VAQUILA
Director Departamental a.i.
Policia Nacional – FELCN
Tel: (591 2) 347-5277
Fax: (591 2) 347-5288
avraul@gmail.com

ALVARO BACARRREZA ARZABE
Oficial Inv. FELCN
Policia Nacional – FELCN
Av. Paraguay Cuarto Anillo
Tel: (591 2) 347-5277
Fax: (591 2)347-5288
abacarreza@yahoo.com

JUAN CARLOS ARNEZ SEJAS
Jefe de Aeropuerto Viru Viru
Policia Nacional – FELCN
Av. Paraguay Cuarto Anillo
Tel: (591 2) 347-5277
Fax: (591 2) 347-5288
juan_carlos_arnez_sejas@hotmail.com

JAIME MACHICAO ROCA
Sub Gerente de Seguridad en Tierra
AEROSUR S.A.
Av. Irala N° 616
Tel: (591 7) 212-2056
Fax: (591 2)333-0666
jmachicao@aerosur.com

JAVIER ROBERTO BARRAGÁN SÁNCHEZ
Jefe de Aeropuerto “El Trompillo” – “Viru Viru”
A.A.S.A.N.A.
Tel: (591 2) 385-2010
Fax: (591 2) 385-2003
of.central@aasana.bo

JORGE DA COSTA FERRERIRA

Jefe de Aeropuerto “Jorge Henrinch” Trinidad
A.A.S.A.N.A.
Tel: (591 2) 462-0388
of.central@aasana.bo

JORGE ROJAS TERAN
Jefe Operaciones - Cbba
A.A.S.A.N.A.
Aeropuerto Jorge Wilstermann
Tel: (591 2) 459-1780
Tel: (591 2) 411-9797
of.central@aasana.bo

JUAN QUETE CHAO
Jefe de Aeropuerto
Aeropuerto Cap. Anibal Arab - Cobija
A.A.S.A.N.A.
Tel: (591 3) 842-2260
Fax: (591 3) 842-3850
juan1605@hotmail.com
of.central@aasana.bo

EDMUNDO CRISTÓBAL PATZI S.
Técnico FAL - AVSEC
Calle Reyes Ortiz N° 74
Edif. FEDEPETROL, Pisos del 6 al 11
A.A.S.A.N.A.
Tel: (591 2) 231-9686
Fax: (591 2) 231-1302
crispatzi@hotmail.com

BRASIL

FERNANDO CERDEIRA
Asesor FAL - ANAC
Rua Santa Luzia 651, Castelo, Río de Janeiro, CEP:
20030-040
Tel: (55 21) 3824-7013
fernando.cerdeira@anac.gov.br

OSCAR DE AGUIAR ROSA FILHO
Fiscal Federal Agropecuario
Coordinador General de Vigilancia
Agropecuaria Internacional
VIGIAGRO/SDA/MADA
Tel: (55 61) 3218-2829
oscar.rosa@agricultura.gov.br

CHILE

CRISTIAN FAJARDO RUBIO
Coordinador de Facilitación
Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139, Piso 7mo, Santiago

Tel: (562) 6986945
Fax: (562) 6983148
cfajardo@mtt.cl

ALEJANDRA ARRIAZA
Directora Regional de Aduana Metropolitana
Servicio Nacional de Aduanas
Av. Diego Aracena 1948, Aeropuerto Arturo
Merino de Benítez, Podahuel, Santiago
Tel: (56 2) 299 5202
Fax: (56 2) 601 1165
aarriaza@aduana.cl

JOSÉ ILI SALGADO
Jefe AVSEC - DGAC
Aeropuerto Arturo Merino Benítez
Aviador David Fuentes 2199
Ed. Torre de Control # Puclahuel, Santiago
Tel: (562) 436-3473
Fax: (562) 436-3588
jili@dgac.cl

JOSÉ BUSTOS CABRERA
Analista de Normativa
Dirección de Aeronáutica Civil – DGAC
Av. Miguel Claro 1314 Providencia, Santiago Tel:
(56 2) 439-2471
jbustos@dgac.cl

RAUL SEPULVEDA V.
Jefe Plana Mayor
Policía de Investigación Internacional
Borgoño No 1052 Independencia, Santiago
Tel: (56 2) 5657846
pmsenaby@investigaciones.cl

NICARAGUA

CARLOS FERNANDO BONILLA VILCHEZ
Responsable Dpto. de Facilitación - INAC
Managua Nicaragua Km 11 ½ Carretera Norte
Tel: (505) 276 85 80
Fax: (505) 276 85 80
facilitacion@inac.gob.ni
cf_bonilla@gmail.com

PARAGUAY

RAQUEL GUASTELLA
Gerente de Facilitación y Gestión aeroportuaria
Av. Mariscal López y 22 de Septiembre Ed.
Ministerio de defensa Nacional, Asunción
Tel: (595) 21 210764
F: (595) 21 213365

fal@dinac.gov.py

RUBEN PRIMERANO
Jefe AVSEC
fal@dinac.gov.py

URUGUAY

CRISTINA MACHADO RIVAS
Inspectora de Migración
Pestalozzi 3925, Montevideo
Tel: (598 2) 201-0867

SANDRA FABIANA BRAVO CARAVALLO
Abogada de la Dirección Nacional de Migración
Raipo 1878, Montevideo
Tel: (598 2) 481-4208
britanica9@yahoo.com

JUAN ESTEBAN MARTÍNEZ IGLESIAS
Jefe de Sección Cédulas de Identidad de Montevideo
Ministerio del Interior – Dirección Nacional de
Identificación Civil
Rincón 665, Ciudad Vieja, Montevideo
Tel: (598 2) 916-15-35 ext 2145
Fax: (598 2) 915-63-61
jmmartineziglesias@hotmail.com

RODOLFO RAMIREZ
Director de División - Comité FAL
Avenida Wilson Ferreira Aldunate 5519
Tel: (598 2) 604-04-08
Fax: (598 2) 604-04-24
ultacaru@adinet.com.uy

ALBERTO ROQUE LACOSTE BARONE
Director del Departamento Jurídico Notarial
Ministerio del Interior – Dirección Nacional
Identificación Civil
Rincón 665 Montevideo
Tel: (598 2) 916-49-74
Fax: (598 2) 916-49-74
albertolacoste@hotmail.com

GUSTAVO GONZALES
Director AVSEC Nacional - DINACIA
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519
Tel: (598 2) 604-0408 ext. 4475 – 4476
Fax: (598 2) 604-4477
avsec@adinet.com.uy

PABLO SEITUN
Asesor de Directorio
Primeras Líneas Aéreas Uruguayas de Navegación
Aérea – PLUNA
Colonia 1013 Piso 9, Montevideo
Tel: (598 2) 902-1547
Fax: (598 2) 902 – 3914
seitun@calculo.com

VENEZUELA

JULIO CESAR JIMENEZ CASTELLANO
Inspector de Seguridad AVSEC
Edif. Sede piso 1, Aeropuerto Internacional de
Maiquetía, Gerencia General de Seguridad
Aeronáutica
Tel: (58 212) 355-1550 ext. 113
Fax: (58 424) 133-0177
jujimenez@inac.gov.ve
lc1castellon@yahoo.com.ve

ORGANISMOS INTERNACIONALES

OACI

RICARDO DELGADO
Especialista Regional de la Seguridad de la Aviación
– Oficinas Regionales CAR/SAM-OACI
Av. Presidente Masaryk 29-3, Chapultepec Morales,
México DF
México 11570
Tel: (52 55) 5250-3211 ext. 118
Fax: (52 55) 5203-2757
rdelgado_mexico.icao.int

TÉRMINOS DE REFERENCIA DEL GRUPO FAL/AVSEC DE LA CLAC

OBJETIVO GENERAL: Establecer una política regional en materia de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional (FAL) y Seguridad de la Aviación Civil Internacional contra actos de interferencia ilícita (AVSEC), que permita la coordinación, cooperación y armonización de las actividades que desarrollan los Estados miembros de la CLAC en estas áreas. Para tal efecto, se debe tomar en cuenta el equilibrio que debe existir entre la facilitación del transporte aéreo y la seguridad de la aviación civil.

TAREAS	RESPONSABLE (Grupos Ad hoc)	DOCUMENTACIÓN	TIEMPO	OBSERVACIONES
1. Analizar a nivel regional, los proyectos de normas, métodos recomendados, manuales y documentos complementarios de la OACI, previo a su aprobación, con el propósito de asumir una posición regional en los foros pertinentes.	Grupo ad hoc conformado por: Bolivia (Ponente), Brasil, Chile, Republica Dominicana y Uruguay Secretaría/CLAC	Análisis de proyectos de normas, métodos, manuales y documentos CLAC Documentación OACI pertinente Cuestionario “Normas, Reglamentos, Programas y Procedimientos”, Cuestionario “Programas Nacionales FAL/AVSEC”	30 días 60 días	Recepción de documentación de Estados Para los comentarios finales de la Secretaría
2. Implementar un mecanismo de coordinación y cooperación en materia FAL/AVSEC con el propósito de que los Estados miembros de la CLAC puedan intercambiar información y experiencias sobre la base de acuerdos regionales, garantizando su confidencialidad y eficiencia.	Secretaría/CLAC	Mecanismo de coordinación de intercambio de información y experiencias	30 días 60 días	Recepción de comentarios de Estados Elaboración del documento final y entrega a Punto Focal
3. Establecer una política regional de capacitación FAL/AVSEC, sobre la base de las necesidades propias de la región, buscando alternativas de apoyo intrarregional y considerando la utilización de	Grupo ad hoc	Elaborar lista de requerimientos (Seminarios, cursos, etc)	60 días 30 días	Para desarrollarlas Revisión

Adjunto 2

expertos de la propia región unificando los programas de capacitación de cada Estado.	Punto Focal Secretaría/CLAC	Lineamientos de certificación e instructores Procedimientos Estándares de Habilitación Encuesta: Identificación de necesidades		
4. Establecer directrices sobre criterios para consulta y selección de equipos y mecanismos de adquisición.	Secretaría/CLAC Uruguay	Encuesta para conocer el equipamiento con el que cuentan los Estados	30 días 60 días	Circulación a Estados Elaboración de informe final Posibilidad de adquirir equipos conjuntamente
5. Desarrollar una metodología básica que permita a los Estados miembros de la CLAC definir los niveles de amenaza y su armonización.	Chile	Encuesta	30 días 60 días	Formulación y circulación Informe final
6. Establecer una política regional para la organización, funcionamiento y cumplimiento de la normativa internacional de los Comités Nacionales y de los Comités Aeroportuarios de facilitación y seguridad.	Bolivia			
7. Desarrollar una política de cooperación, para el cumplimiento de la norma 3.10 del Anexo 9 Facilitación sobre la implementación de los Documentos de Viaje de Lectura Mecánica DVLM.	Secretaría Punto Focal Estados	Seminario DVLM Desarrollar cuestionario incluyendo identificación biométrica Incorporar DVLM en sus procesos de acuerdo a lo establecido por OACI	1er semestre 2009 Antes 2010	

	Punto Focal			
8. Desarrollar una “Guía de Orientación para mantener el equilibrio FAL/AVSEC”, que permita a los Estados miembros utilizarla como herramienta para desarrollar el transporte aéreo.	Secretaría	Circular la “Lista de Chequeo FAL/AVSEC”	60 días	Comentarios de Estados
	República Dominicana			Tarea pendiente: La Secretaría no recibió el análisis comparativo de las Enmiendas 10 y 11 del Anexo 17.
	Bolivia			Bolivia presentó y sustentó modificaciones a la lista.
9. Evaluar la situación regional en materia de control de calidad de los servicios FAL/AVSEC.	Brasil	Ampliación del control de calidad de servicios AVSEC a FAL.	60 días 30 días	Elaboración Circulación

Cronograma de actividades del Grupo FAL/AVSEC	Bolivia	Cronograma	2008-2009-2010	Armonizar el cuadro con las sugerencias vertidas en la reunión.
---	---------	------------	----------------	---

II REUNIÓN DEL GRUPO FAL/AVSEC DE LA CLAC

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia 27 de mayo de 2008)

PROPUESTA DE TERMINOS DE REFERENCIA Punto Focal: Bolivia

I. OBJETIVO GENERAL

Establecer una política regional en materia de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional (FAL) y Seguridad de la Aviación Civil Internacional contra actos de interferencia ilícita (AVSEC), que permita la coordinación, cooperación y armonización de las actividades que desarrollan los Estados miembros de la CLAC en estas áreas. Para tal efecto, se debe tomar en cuenta el equilibrio que debe existir entre la facilitación del transporte aéreo y la seguridad de la aviación civil.

II. OBJETIVOS ESPECIFICOS

1. Analizar a nivel regional, los proyectos de normas, métodos recomendados, manuales y documentos complementarios de la OACI, previo a su aprobación, con el propósito de asumir una posición regional en los foros pertinentes.
2. Establecer un mecanismo regional que posibilite disponer de una directriz para la “aplicación común” de las normas de los Anexos 9 y 17, efectuando especial atención a la generación de una política regional para la organización, funcionamiento y cumplimiento de la normativa internacional de los Comités Nacionales y de los Comités Aeroportuarios de Facilitación y Seguridad.
3. Establecer una política regional de capacitación FAL/AVSEC, sobre la base de las necesidades propias de la región, buscando alternativas de apoyo intrarregional y considerando la utilización de expertos de la propia región unificando los programas de capacitación de cada Estado.
4. Establecer un mecanismo de coordinación y cooperación entre los Estados miembros de la CLAC en materia de adquisición, intercambio y donación de equipos en las áreas de facilitación y seguridad.
5. Desarrollar una metodología básica que permita a los Estados miembros de la CLAC definir los niveles de amenaza y su armonización.
6. Desarrollar un mecanismo regional de largo plazo, de coordinación y cooperación para intercambio de experiencias en cuanto a resultados de auditorias, visitas, asistencia técnica e información en materia de Facilitación y Seguridad, garantizando confidencialidad entre los Estados miembros de la CLAC.
7. Desarrollar una política de cooperación, para el cumplimiento de la norma 3.10 del Anexo 9 Facilitación sobre la implementación de los Documentos de Viaje de Lectura Mecánica DVLM.
8. Desarrollar una “Guía de Orientación para mantener el equilibrio FAL/AVSEC”, que permita a los Estados miembros utilizarla como herramienta para desarrollar el transporte aéreo.

Adjunto 3

9. Evaluar la situación regional en materia de control de calidad de los servicios FAL/AVSEC.

II REUNIÓN DEL GRUPO FAL/AVSEC DE LA CLAC

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia 30 de julio de 2007)

CUESTIONARIO

NORMAS, REGLAMENTOS Y PROCEDIMIENTOS SOBRE FAL/AVSEC

1. Existe una reglamentación aeronáutica nacional sobre:
 - a) Facilitación del Transporte Aéreo Internacional
 - b) Seguridad de la Aviación Civil Internacional
2. Cuenta sus Estado con un Programa Nacional de:
 - a) Facilitación del Transporte Aéreo Internacional
 - b) Seguridad de la Aviación Civil Internacional
3. Cuenta sus Estado con un Manual de Inspectores de:
 - a) Facilitación del Transporte Aéreo Internacional
 - b) Seguridad de la Aviación Civil Internacional
4. Su estado ha desarrollado Programa de Control de Calidad sobre:
 - a) Facilitación del Transporte Aéreo Internacional
 - b) Seguridad de la Aviación Civil Internacional
5. Dentro de sus procedimientos su Estado aplica actualmente la Lista de chequeo FAL/AVSEC de la CLAC
6. Existe una estructura orgánica de Gestión de Transporte Aéreo en su Estado
 - a) Facilitación del Transporte Aéreo Internacional
 - b) Seguridad de la Aviación Civil Internacional

II REUNIÓN DEL GRUPO FAL/AVSEC DE LA CLAC

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia 27 de Mayo de 2008)

CUESTIONARIO

PROGRAMAS NACIONALES SOBRE FACILITACION AEROPORTUARIA Y SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL

SECCIÓN A GENERALIDADES

1. Existe en su Estado un Programa Nacional sobre:

a) Facilitación aeroportuaria	SI	NO	☐	☐
b) Seguridad de la Aviación Civil	SI	NO	☐	☐

Si la respuesta es SI, llene las secciones B y C respectivamente, previa conclusión de la Sección A.

Si su respuesta es SI, se encuentran implementados?

SI ☐ NO ☐

2. Cual es la disposición legal, mediante la cual ha sido aprobado su Programa Nacional sobre:

a) Facilitación aeroportuaria :
b) Seguridad de la Aviación Civil :

SECCIÓN B PROGRAMAS NACIONALES DE SEGURIDAD

1. ¿Tiene desarrollado “El Programa Nacional de Instrucción”, que aplica los aspectos del Programa Nacional de Seguridad?

SI ☐ NO ☐

2. ¿Se tiene establecida la disposición, para que los explotadores de aeropuerto y explotadores aéreos que operan en su territorio y otras entidades interesadas, tengan una versión por escrito de las partes pertinentes del Programa Nacional de Seguridad?

SI ☐ NO ☐

3. ¿Se tiene establecida la aplicación de Programas de Seguridad Estandarizado, para explotadores de aeropuertos y explotadores aéreos, para cumplir los requisitos del Programa Nacional de Seguridad?

SI ☐ NO ☐

4. ¿Su Estado tiene establecido un Programa Nacional de Control de la calidad, que determine la eficacia del Programa Nacional de la Aviación Civil?

Adjunto 5

SI ☐ NO ☐

5. ¿Se tiene establecido Programa de Instrucción específicos para las personas que apliquen el Programa Nacional de Control de Calidad?

SI ☐ NO ☐

6. ¿Existen procedimientos para la certificación del personal que lleve a cabo las operaciones de inspección de acuerdo a los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil?

SI ☐ NO ☐

7. ¿Dentro del Programa de Control de Calidad se establece la frecuencia de verificaciones en función a la evaluación del riesgo?

SI ☐ NO ☐

SECCIÓN C

PROGRAMAS NACIONALES DE FACILITACIÓN

1. ¿Se ha elaborado programas para el control de seguridad, tales como el control de documentos fraudulentos, la migración ilegal y el contrabando?

SI ☐ NO ☐

2. ¿Se han establecido políticas nacionales relativas a la prevención de la propagación de enfermedades contagiosas por vía aérea? (Desinsectación de aeronaves, programas de cuarentena relacionados con la sanidad pública y medidas de inspección que se deban aplicar en el caso de una emergencia sanitaria)

SI ☐ NO ☐

3. ¿Se han elaborado procedimientos en virtud a los cuales los explotadores de servicios regulares y no regulares puedan solicitar autorización para aterrizar o salir de aeropuertos aduaneros?

SI ☐ NO ☐

4. ¿Se ha establecido o enmendado, según corresponda, los procedimientos de aduana e inmigración que se llevan a cabo en los aeropuertos, para que sean compatibles con las normas y métodos recomendados comprendidos en el Anexo 9?

SI ☐ NO ☐

II REUNIÓN DEL GRUPO FAL/AVSEC DE LA CLAC

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia 27 de Mayo de 2008)

CUESTIONARIO

CUESTIONARIO DE DOCUMENTOS DE VIAJE DE LECTURA MECANICA (DVLM)

1.-¿Expide actualmente su Estado pasaportes de lectura mecánica (DVLM)?

2.- Si la respuesta a la pregunta 1 es “NO”, solo llene las secciones A y C.

3.- Si la respuesta a la pregunta 1 es “SI” llene las secciones B y C.

SECCION A

ESTADOS QUE AUN NO EXPIDEN PASAPORTE DE LECTURA MECANICA (DVLM)

(Llene esta sección solo si respondió “NO” a la pregunta 1)

4.- ¿Requiere su Estado asistencia en relación con la expedición de Pasaportes de Lectura Mecánica?

5.- Si la respuesta a la pregunta 4 fue “NO”, pase a la Parte C y responda a las preguntas

6.- Si la respuesta a la pregunta 4 fue “SI”, marque a continuación el tipo de asistencia que su Estado requiere con relación a la expedición de pasaportes de lectura mecánica:

- ☐ Asistencia relativa a la definición de políticas (orientación sobre cuestiones relativas a seguridad y facilitación, privacidad y reingeniería de sistemas)
- ☐ Orientación técnica (comprensión del Doc. 9303 y normas de seguridad)
- ☐ Consultoría (evaluaciones previas y posteriores a la producción)
- ☐ Asesoramiento sobre el proceso de licitación
- ☐ Gestión de proyectos (adquisición, desarrollo y operación)
- ☐ Consecución de asistencia financiera apropiada.
- ☐ Otros (Especificar)

Adjunto 6

SECCION B

ESTADOS QUE YA EXPIDEN PASAPORTE DE LECTURA MECANICA (DVLM)

(Llene esta sección solo si respondió “SI” a la pregunta 1)

7.- ¿Aproximadamente cuantos pasaportes de lectura mecánica tiene su Estado actualmente en circulación?

8.- ¿Está su Gobierno dispuesto en principio a proporcionar asistencia en la expedición del pasaporte de lectura mecánica a otros Estados que aún no los expiden?

SI ☐

NO ☐

9.- ¿Si respondió “SI” a la pregunta 8, indique a continuación el tipo de asistencia que usted estaría dispuesto a proporcionar, por intermedio de la CLAC o en forma directa, al Estado o Estados que la requieran

- ☐ Asistencia relativa a la definición de políticas (orientación sobre cuestiones relativas a seguridad y facilitación, privacidad y reingeniería de sistemas)
- ☐ Orientación técnica o conocimientos especializados (orientación sobre las especificaciones del Doc. 9303, la seguridad y otros elementos opcionales que pueden incorporarse a los pasaportes de lectura mecánica y la aplicación de tecnologías biométricas)
- ☐ Gestión de Proyectos
- ☐ Presentación de candidaturas para la lista de expertos
- ☐ Facilitación de arreglos financieros
- ☐ Otros (Especificar)

10.- ¿Cuenta ya su Estado con la implementación de Medidas Biométricas?

SI ☐

NO ☐

11.- ¿Si respondió “SI” a la pregunta 9, indique a continuación cuál de estas características incluye?

- ☐ Documental
- ☐ Facial
- ☐ Dactilar

II REUNIÓN DEL GRUPO FAL/AVSEC DE LA CLAC

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia 27 de mayo de 2008)

CUESTIONARIO

ADOPCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LAS DECISIONES VIGENTES DE LA CLAC EN MATERIAS DE FACILITACIÓN AEROPORTUARIA Y SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL

1. ¿En su país, actualmente se aplica alguna decisión vigente de la Asamblea de la CLAC, en materia de:
 - a) Facilitación Aeroportuaria
 - b) Seguridad de la Aviación Civil
2. Su país tiene algún criterio con relación a la eliminación, actualización o creación de alguna decisión vigente de la Asamblea de la CLAC, en las materias de Facilitación Aeroportuaria y Seguridad de Aviación Civil.
3. ¿Su Estado ha elaborado principios referidos al seguimiento de las decisiones vigentes de CLAC en materia de Seguridad de Aviación Civil, sin afectar a las de Facilitación Aeroportuaria, o viceversa?
4. Ha participado su Estado en la coordinación con otros Estados miembros, para la adopción de alguna decisión vigente de la Asamblea de la CLAC, en las materias de Facilitación Aeroportuaria y/o Seguridad de Aviación Civil.
5. Cual es el método que su Estado utiliza para el seguimiento y adopción de las decisiones vigentes de la Asamblea de la CLAC, en las materias de Facilitación Aeroportuaria y/o Seguridad de Aviación Civil.

II REUNIÓN DEL GRUPO FAL/AVSEC DE LA CLAC

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia 27 de mayo de 2008)

INFORME DEL GRUPO AD HOC

ELABORADO POR LA REPUBLICA DE BOLIVIA Y LA REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

1. Referencia

Revisión del contenido de las decisiones vigentes de la Asamblea de la CLAC, referidas a Facilitación Aeroportuaria y Seguridad de la Aviación Civil.

2. Decisiones vigentes de la comisión Latinoamericana de Aviación Civil (noviembre de 2006)

FACILITACIÓN AEROPORTUARIA

<u>Rec A10-9</u>	Congestión aeroportuaria - Necesidad de coordinación con las autoridades competentes. (Nov-1992)	III.6.1
<u>Rec A13-1</u>	Texto de orientación sobre un reglamento orgánico para el funcionamiento de los Comités Nacionales y Aeroportuarios de facilitación. (Jul-1998)	III.6.3
<u>Rec A14-10</u>	Medidas de facilitación en los aeropuertos en beneficio de pasajeros que requieren de asistencia especial. (Nov-2000)	III.6.11
<u>Rec A14-12</u>	Impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo. (Nov-2000)	III.6.12
<u>Rec A14-14</u>	Facilitación del transporte aéreo. (Nov-2000)	III.6.13
<u>Rec A17-2</u>	Medidas para contribuir a la aplicación de una lista de chequeo FAL/AVSEC en las regiones CAR/SAM. (Nov-2006)	III.6.14

Adjunto 8**SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y CONTROL DE TRÁFICO ILÍCITO**

<u>Rec A10-2</u>	Participación de los servicios tránsito aéreo en la prevención y control del tráfico ilícito de drogas.(Nov1992)	III.7.1
<u>Rec A10-4</u>	Acciones legales y operativas sobre tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, precursores, elementos químicos esenciales y delitos conexos, utilizando como medio para dicho fin la aviación general. (Nov-1992)	III.7.2
<u>Res A10-4</u>	Cooperación y asistencia mutua en la prevención del tráfico ilícito de drogas por vía aérea a través de las negociaciones bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo. (Nov-1992)	III.7.3
<u>Rec A11-4</u>	Programa educativo de prevención del uso indebido de drogas para el personal directa e indirectamente vinculado con la actividad de la aviación civil. (Nov-1994)	III.7.5
<u>Res A15-19</u>	Protección al servicio público de transporte aéreo regular internacional. (Nov-2002)	III.7.6
<u>Rec A16-6</u>	Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo. (Nov-2004)	III.7.7
<u>Res A16-5</u>	Cursos políticos de acción en materia de prevención del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas (Nov-2004).	III.7.12
<u>Rec A17-12</u>	Aplicación de parte de los Estados miembros de la CLAC del "Modelo de programa nacional de seguridad de la Aviación Civil". (Nov-2006)	III.7.13
<u>Res A17-13</u>	Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia AVSEC. (Nov-2006)	III.7.14

3. PROPUESTA DE MODIFICACIONES SOBRE FACILITACIÓN AEROPORTUARIA**3.1 Rec A10-9**

Congestión aeroportuaria - Necesidad de coordinación con las autoridades competentes. (Nov-1992)

3.1.1. Comentario:

Bolivia: No tiene ninguna observación.
Brasil: Nada que añadir.

3.1.2. Comentario del Grupo Ad Hoc

La congestión aeroportuaria, se consolida en un problema actual de la región por lo que se establece y se ratifica la necesidad de coordinación con las autoridades competentes.

3.2. Rec A13-1

Texto de orientación sobre un reglamento orgánico para el funcionamiento de los Comités Nacionales y Aeroportuarios de facilitación. (Jul-1998)

3.2.1. Comentario:

Bolivia: Presenta una propuesta de modificación tanto para el Reglamento del Comité Nacional como para el de los Comités Aeroportuarios, dicha propuesta que acompaña como (Anexo 1 del informe) , considera algunos criterios establecidos en la recomendación A-13-1 e incluye nuevas propuestas de modificación a los textos de orientación de la mencionada recomendación.

Brasil: Establece algunos criterios para la modificación e incorporación de texto en el contenido de la recomendación (Anexo 2 del informe)

3.2.3. Comentario del Grupo Ad Hoc**3.3 Rec A14-10**

Medidas de facilitación en los aeropuertos en beneficio de pasajeros que requieren de asistencia especial. (Nov-2000)

3.3.1. Comentario:

Bolivia: No tiene ninguna observación

Brasil: Nada que añadir

3.3.2. Comentario del Grupo Ad Hoc

Las medidas que sean tomadas en materia de Facilitación en beneficio de los pasajeros que necesitan atención especial, deben ser las máximas facilidades tanto para su permanencia y desplazamiento de pasajeros como la planificación de la construcción de nuevas terminales promoviendo en todo momento los servicios necesarios para los pasajeros que necesiten de atención especial.

3.4 Rec A14-12

Impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo. (Nov-2000)

3.4.1 Comentario:

Bolivia: Para una mejor redacción dentro de la recomendación se sugiere la incorporación del numeral 2.6 que hace referencia a la Norma del Capítulo 2 del Anexo 9.

Brasil: Nada que añadir

3.5 Rec A14-14

Facilitación del transporte aéreo. (Nov-2000)

Adjunto 8

3.5.1 Comentario:

Bolivia:

- a) Se sugiere cambiar el nombre de la recomendación por “ESTABLECIMIENTO DE PROGRAMAS DE FACILITACION”, en virtud a que en la misma, se considera las normas y métodos recomendados del Anexo 9 para el establecimiento de Programas Nacionales de Facilitación y no para la Facilitación del Transporte Aéreo en general.
- b) Se propone un Proyecto de Contenido de un Programa Nacional de Facilitación (Anexo 3 del informe) como segundo elemento dentro de la recomendación para la implementación de las normas y métodos recomendados en el Anexo 9.
- c) Con la finalidad de actualizar la recomendación conforme a la Enmienda N° 20 del Anexo 9, se sugiere incorporar en el segundo considerando el numeral 8.17 que hace referencia al Establecimiento de un Programa Nacional de Facilitación.

Brasil: Nada que añadir

3.5.2. Comentario del Grupo Ad Hoc

El establecimiento de los Programas Nacionales de Facilitación, tiene como objetivo principal la adopción de todas las medidas viables, simplificar los trámites y acelerar los despachos relativos a la entrada, tránsito y salida de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipaje, correo, carga y suministros eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios en los aeropuertos que prestan servicios a la aviación Civil Internacional de modo que en lo posible las medidas y los procedimientos de seguridad cause un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la Aviación Civil Internacional.

3.6 Rec A17-2

Medidas para contribuir a la aplicación de una lista de chequeo FAL/AVSEC en las regiones CAR/SAM. (Nov-2006)

3.5.1 Comentario:

Bolivia: Como Punto Focal en tema FAL/AVSEC, ha desarrollado el análisis de la Lista de Chequeo FAL/AVSEC de forma independiente a la presente Nota de Estudio

Brasil: Los comentarios y sugerencias se encuentran como (Anexo 4 del informe)

3.5.2. Comentario del Grupo Ad Hoc

Si bien los Estados Miembros cuentan con su propio sistema de verificación de las condiciones generales de los aeropuertos sobre Facilitación Aeroportuaria y Seguridad de la Aviación Civil, la lista de chequeo FAL/AVSEC se considera como una herramienta principal para el cumplimiento de grandes áreas de inspección y de procedimientos destinados a la eficacia de la implementación de las Normas y Métodos recomendados en los Anexos 9 y 17 al Convenio de Chicago, sin embargo se considera necesaria la posibilidad de que los Estados incluyan sus propias preguntas referidas a sus legislaciones específicas.

RECOMENDACIÓN A17-02**MEDIDAS PARA CONTRIBUIR A LA APLICACIÓN DE UNA LISTA DE CHEQUEO
FAL/AVSEC EN LAS REGIONES CAR/SAM**

CONSIDERANDO que los Estados contratantes adoptarán medidas apropiadas para el despacho, tránsito y salida de las aeronaves, los pasajeros y sus equipajes, tripulantes, carga y correo que llegan de otro Estado contratante o salen hacia el mismo, y las aplicarán de tal manera que se eviten demoras innecesarias;

CONSIDERANDO que al elaborar procedimientos destinados al despacho eficaz de las aeronaves que llegan o salen, los Estados contratantes tendrán en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación y de control de estupefacientes, según corresponda;

CONSIDERANDO que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece que todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público, equipaje, carga y correo en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil;

CONSIDERANDO que la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9, destinados a mejorar los procedimientos en los puntos de control fronterizo para facilitar el despacho de las aeronaves, los pasajeros, equipajes, tripulantes, carga y correo, es esencial para lograr la eficiencia del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que es compromiso de los Estados miembros tomar las medidas apropiadas para la ejecución oportuna y coordinada de las partes que les corresponden en beneficio de la seguridad y regularidad de los vuelos;

CONSIDERANDO que los Estados de las Regiones CAR/SAM deben adoptar medidas armonizadas tendientes a optimizar los sistemas de facilitación y seguridad aeroportuaria.

LA XVII ASAMBLEA RECOMIENDA a los Estados miembros:

- a) Comprometer sus esfuerzos para lograr una estandarización eficiente de procedimientos de coordinación FAL/AVSEC, así como participar y prestar su cooperación en el desarrollo de las medidas que se convengan para mejorar su implementación.
- b) Cooperar con las Oficinas Regionales de la OACI, informando con suficiente anticipación sobre el estado de avance de dichas medidas, esto con el propósito de potenciar el bien común de la seguridad de la aviación y la actividad de facilitación del transporte aéreo internacional, armonizando sus requerimientos en beneficio de los Estados de las Regiones CAR/SAM.
- c) Revisar el contenido de la Lista de Chequeo FAL/AVSEC que figura en el **Apéndice**,

proponer sus mejoras, si así se estima conveniente e implementarlo en las Regiones CAR/SAM.

APÉNDICE

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

LISTA DE CHEQUEO – FAL/AVSEC

(Anexo 9, XII Edición, Julio 2005 - Anexo 17, VIII Edición, Abril 2006)

Nombre del Estado: _____

I. ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES

		SI	NO
1	Se utilizan en su Estado los documentos sugeridos por la OACI en el Capítulo 2 del Anexo 9, para el despacho de aduana?		
	En caso afirmativo, indique los documentos que utiliza:		
	-Declaración general (N: 2.10, Anexo 9)		
	-Manifiesto de pasajeros (N: 2.12, Anexo 9)		
	-Manifiesto de carga (N: 2.13, Anexo 9)		
	- Declaración de suministros (N: 2.14 Anexo 9)		
	- Lista del equipaje acompañado (N: 2.16, Anexo 9)		
2	Los documentos que utiliza su país están de acuerdo a los siguientes formatos del Anexo 9?		
3	¿El número de copias para cada documento se limita de acuerdo a la norma 2.18 del Anexo 9?		
	En caso negativo, ¿Cuáles son los documentos que utiliza su Estado para el despacho de aduana? Especifique.		
4	En el caso de que se encuentren errores en cualesquiera de los documentos, las autoridades dan al explotador o al agente		

autorizado la oportunidad de corregir tales errores o los corrigen ellas mismas? (N 2.20, Anexo 9)

--	--

Entrada de aeronaves

		SI	NO
5	¿Exige su Estado la desinsectación como medida de sanidad pública?(N: 2.22 – 2.29, Anexo 9)		
6	Si su respuesta es afirmativa: ¿Se limita sólo a las aeronaves procedentes de áreas amenazadas? (N: 2.22, Anexo 9)		
7	¿Exige su Estado la desinfección de aeronaves como medida preventiva, de acuerdo a las disposiciones de la norma 2.30 del Anexo 9?		
8	¿Están publicados en el AIP de su Estado los requisitos que deben cumplir los usuarios para los avisos previos y solicitudes de autorización previa para vuelos de la aviación general y otros vuelos no regulares? (N: 2.31, Anexo 9)		
9	¿Ha designado su Estado un solo organismo para recibir y coordinar la respuesta del gobierno a los avisos previos y solicitudes de autorización? (N: 2.32, Anexo 9)		
10	Exige su Estado alguna otra información, aparte de la que contiene el plan de vuelo, cuando se solicita autorización previa o aviso previo para aeronaves en tránsito o que hagan escalas para fines no comerciales? (N 2.38,2.40 Anexo 9)		
11	La información requerida para el otorgamiento de la autorización previa se aplica de acuerdo al método recomendado 2.37 del Anexo 9?		
12	¿Se exige en su Estado aviso previo de llegada para aeronaves dedicadas a servicios no regulares? (N: 2.40 – 2.41, Anexo 9)		
13	Exige su Estado que el interior de la cabina de las aeronaves sea revisado para verificar que los pasajeros desembarcados no hayan dejado objetos a bordo de la misma? (ANEXO 17 N4.3.2)		

Despacho de Aeronaves

El tiempo máximo para completar los trámites de entrada y

--	--

- 14 salida para un vuelo completo es menor a 60 minutos? (MR 2.42, Anexo 9)
- 15 Si su Estado exige autorización previa para los vuelos señalados en el punto anterior, exigen que las solicitudes se presenten con un máximo de tres días de antelación? (N 2.39, Anexo 9)

II. ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE DE MANO

DOCUMENTOS

		SI	NO
1	Exige su Estado a los visitantes, para la entrada y salida de su territorio, documentos distintos a los pasaportes y visados? (N 3.6, Anexo 9)		
2	Establece su Estado controles periódicos con respecto a la creación y expedición de los documentos de viaje, a fin de protegerse de su uso indebido? (N 3.7 y 3.8, Anexo 9)		
3	Su Estado expide únicamente pasaporte de lectura mecánica? (N. 3.10, 3.10.1 y 3.12, Anexo 9)		
4	Ha adoptado su Estado medidas para suprimir los visados de entrada para los visitantes? (MR 3.19, Anexo 9)		
5	Los visados de entrada que exige su Estado, son válidos para a lo menos seis meses? (N. 3.24, Anexo 9)		
6	Exige su Estado a los visitantes información de identificación suplementaria a la contenida en sus documentos de identidad? (MR 3.26, Anexo 9)		
7	Si su Estado exige información suplementaria, ha elaborado un sistema para captarla electrónicamente? (MR 3.26, Anexo 9)		
8	Si su Estado exige información suplementaria, limita sus exigencias a la tarjeta de embarque y desembarque que aparece en el apéndice 5 del Anexo 9? (N. 3.27, Anexo 9)		
9	Otorga asistencia su Estado a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje presentados por los pasajeros? (N3.31, Anexo 9)		

SALIDAS

- | | | | |
|----|---|----|----|
| 10 | Exige su Estado certificados de pago de impuestos sobre la renta a los visitantes? (N: 3.34, Anexo 9) | | |
| 11 | El tiempo máximo para completar los trámites de salida requeridos para todos los pasajeros es menor a 60 minutos? (MR: 3.36, Anexo 9) | | |
| 12 | Se inspecciona a los pasajeros de origen y su equipaje de mano antes de que se embarquen? (ANEXO 17 N 4.4. 1) | | |
| 13 | Se exige en su Estado que el equipaje de bodega de origen es sometido a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial? (ANEXO 17 N4.5.1) | SI | NO |
| 14 | Se asegura su Estado que los explotadores del transporte aéreo comercial no transporten el equipaje de pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje este identificado como equipaje no acompañado y sea sometido a una inspección adicional? (NANEXO 17 N4.5.3) | | |
| 15 | Su Estado establece un procedimiento que asegure que el equipaje de bodega que se transporte a bordo de una aeronave comercial sea protegido contra actos de interferencia ilícita desde el punto en que se inspeccione hasta la salida de de la aeronave en que se transporte? (ANEXO 17 N4.5.2) | | |

Entrada

- | | | | |
|----|--|--|--|
| 16 | El tiempo máximo para completar el despacho de los pasajeros después del desembarque, es menor a 45 minutos? (MR: 3.39, N: 3.40 a 3.42, Anexo 9) | | |
| 17 | Ha introducido su Estado un sistema de información anticipada sobre los pasajeros API? (MR: 3.47 y 3.47.2, N: 3.47.1 y 3.47.3, Anexo 9) | | |
| 18 | Se solicita el formulario de declaración de equipaje solamente para mercancías impositivas o restringidas? (N: 3.50, Anexo 9) | | |
| 19 | Ha adoptado su Estado un sistema de doble circuito u otros procedimientos selectivos para un control de aduana simplificado? (N: 3.51, Anexo 9) | | |

- 20 Se limita el examen médico de las personas que llegan por vía aérea a aquellas que proceden de una zona afectada? (MR: 3.56, Anexo 9)

--	--

Transito

- 21 Existen zonas de tránsito para las tripulaciones, pasajeros y su equipaje, procedentes de otro Estado y que continúen a un tercer Estado, de tal forma que no se sometan a las formalidades del control fronterizo (N: 3.58, Anexo 9)

--	--

- 22 Se exige en su Estado, visas para los pasajeros que se transfieran de un vuelo internacional a otro? (N: 3.59, Anexo 9)

--	--

- 23 Se exige en su Estado que los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano sean inspeccionados antes de que se embarquen en otra aeronave? (N 4.4.2, Anexo 17)

--	--

- 24 Su Estado tiene establecido procedimientos de inspección para pasajeros y su equipaje de mano que efectúan trasbordo en las operaciones de transporte aéreo comercial internacional. (ANEXO 17 N4.4.2)

--	--

- 25 Ha establecido su Estado un proceso de validación de medidas de Seguridad aplicadas por otro Estado como punto de origen de un vuelo, para proteger a pasajeros, equipaje de mano y equipaje de bodega? (ANEXO 17 N4.4.2; 4.5.4)

--	--

- 26 Se asegura su Estado de establecer medidas para proteger a los pasajeros en transito y su equipaje de mano de interferencias no autorizadas y proteger la integridad de la seguridad del aeropuerto de transito? (ANEXO 17 N4.4.4)

--	--

- 27 Se asegurara su Estado que los explotadores del transporte aéreo comercial no transporten el equipaje de pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje este identificado como equipaje no acompañado y sea sometido a una inspección adicional? (ANEXO 17 N4.5.3)

--	--

- 28 Ha establecido su Estado un procedimiento que asegure que el equipaje de bodega destinado al trasbordo sea sometido a una inspección antes de cargarse en una aeronave? (ANEXO 17 N 4.5.2)

--	--

- 29 Se exige en su Estado que los pasajeros en transito y su equipaje que se hayan mezclado con otros pasajeros se vuelvan a inspeccionar antes de

--	--

que se embarquen en otra aeronave? (ANEXO 17 N 4.4.3)

--	--

Equipajes Extraviados

- 30 Su Estado da facilidades para que los explotadores puedan remitir en forma expedita, sin multas ni derechos, los equipajes extraviados a sus propietarios ? (N: 3.61 a 3.65, Anexo 9)

--	--

Tripulaciones

- 31 Expide su Estado Certificado de Miembros de la Tripulación (CMT) de acuerdo a las especificaciones del Doc. 9303 Parte3? (N3.67, MR3.68 ANEXO 9- MR 4.2.7 anexo 17)
- 32 Ha establecido su Estado controles adecuados para impedir el fraude o mal uso de los CMT, otros documentos de identidad oficiales y sus respectivas bases de datos? (N 3.70, MR 3.69, Anexo 9)

Inspectores

- 33 Otorga su Estado a los inspectores de operaciones de vuelo y seguridad el mismo tratamiento que a los miembros de la tripulación , en la salida y en la llegada? (MR 3.73, Anexo 9)
- 34 Extiende su Estado a sus inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad un documento de identidad en el formato establecido en el Apéndice 8? (MR 3.74, Anexo 9)

III. CARGA

- 1 Ha adoptado su Estado reglamentos y procedimientos apropiados a las operaciones de carga aérea, con el objeto de evitar demoras innecesarias en el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea? (N 4.1, Anexo 9)
- 2 Consulta su Estado a los explotadores de aeronaves y otras partes interesadas con respecto a la introducción o enmiendas de reglamentos y procedimientos relacionados con el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea? (N 4.3, Anexo 9)
- 3 Utiliza su Estado la gestión de riesgos para determinar que mercancías deben ser inspeccionadas y el alcance de dicha inspección? (N 4.5, Anexo 9)

- 16 El equipo terrestre y de seguridad; y sus componentes; y el material didáctico y las ayudas didácticas importados en su territorio por un explotador de aeronaves de otro Estado, están exonerados del pago de derechos e impuestos de importación? (MR 4.39, Anexo 9)
- 17 Permite su Estado el préstamo entre explotadores de aeronaves de otros Estados Contratantes o sus agentes autorizados, de equipo de aeronaves, piezas de repuesto y equipo terrestre y de seguridad y sus piezas de repuesto que se hayan importado condicionalmente libres de derechos e impuestos a la importación? (N 4.42, Anexo 9)
- 18 Permite su Estado la admisión temporal de contenedores y paletas, siempre que vayan a ser utilizados en un servicio internacional de salida o reexportados de otro modo? (N 4.44, MR: 4.45 y 4.46, Anexo 9)
- 19 Permite su Estado a los explotadores de aeronaves, la descarga de carga en tránsito que llega en contenedores y paletas, para poder seleccionar y reunir los envíos con el objeto de reexpedirlos rápidamente? (N 4.47, Anexo 9)
- 20 Permite su Estado que los contenedores y paletas importados a un Estado contratante se puedan trasladar fuera de los límites del aeropuerto para el levante o despacho de importación de su contenido, o para cargarlos para la exportación, según arreglos de documentación y control simplificados? (N 4.48, Anexo 9)
- 21 Permite su Estado el almacenamiento de contenedores y paletas admitidos temporalmente en lugares situados fuera del aeropuerto? (N: 4.49, Anexo 9)
- 22 Permite su Estado el préstamo entre explotadores de aeronaves de contenedores y paletas admitidos en forma temporal sin pago de derechos e impuestos a la importación, siempre que vayan a ser utilizados únicamente en un servicio internacional de salida o reexportados de otro modo? (N 4.50, Anexo 9)
- 23 Se ajusta su Estado a los procedimientos de documentación como se describe en las disposiciones en vigor de la Unión Postal Universal? (N 4.53, Anexo 9)
- 24 Su Estado tiene establecidos procedimientos para asegurar que la carga y el correo que se transporte en una aeronave comercial estén protegidos desde el punto en que se aplican los controles de seguridad hasta la salida de la aeronave? (ANEXO 17 N 4.6.2)
- 25 Su estado tiene desarrollada la normativa referida a aprobación de agentes acreditados? (ANEXO 17 N 4.6.3)
- 26 Se asegura su Estado que los explotadores del transporte aéreo comercial no aceptan carga ni correo a menos que se un agente acreditado aplique controles de seguridad, o que el envío se somete

controles de seguridad apropiados? (ANEXO 17 N 4.6.4)

--	--

- 27 Su Estado tiene establecido un procedimiento que asegure que todo aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuestos que deban ser transportados en vuelos comerciales se someten a controles de seguridad y se protegen desde ese momento hasta que son cargados en la aeronave? (ANEXO 17 N 4.6.5)

--	--

IV. PERSONAS NO ADMISIBLES O DEPORTADAS

- 1 Sigue su Estado, los procedimientos sugeridos por la OACI para personas no admisibles? (N. 5.3, 5.5, 5.6, 5.7 y Apéndice 9, Anexo 9)
- 2 Qué medidas toma su Estado para garantizar la seguridad del vuelo, cuando está viajando una persona no admisible? (N. 5.8, anexo 9)
- 3 Notifica su Estado a las líneas aéreas cuando una persona está viajando por orden oficial por considerarse deportada? (N 5.19, Anexo 9)
- 4 Responde su Estado dentro del plazo de 30 días a las solicitudes de documentos de viaje sustitutivos ? (N 5.26, Anexo 9)

- 5 Tiene su estado definidos los requisitos para los transportistas aéreos relativos al transporte de pasajeros posiblemente perturbadores que viajen bajo coacción por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos? (ANEXO 17 N 4.7.1)

--	--

- 6 Se establecen dentro los programas de seguridad de los explotadores aéreos que brindan servicio desde su Estado, procedimientos para mantener la seguridad a bordo de las aeronaves en las que viajan pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos? (ANEXO 17 N 4.7.2)

--	--

- 7 Tiene su Estado un procedimiento establecido para procesar solicitudes de otros Estados para permitir que personal armado, incluso oficiales de seguridad de a bordo, puedan viajar a bordo de aeronaves de los explotadores solicitantes? (ANEXO 17 N 4.7.5)

--	--

- 8 Su Estado emplea oficiales de seguridad de a bordo de acuerdo a una evaluación de amenaza? (ANEXO 17 N 4.7.7)

--	--

Si su respuesta es afirmativa:

Tiene establecido un procedimiento para la selección y entrenamiento del personal, teniendo en cuenta los aspectos de seguridad operacional y de la aviación a bordo de una aeronave?

- 9 Se asegura su Estado que dentro los programas de seguridad de los explotadores aéreos se establezca el procedimiento para informar al piloto al mando el numero de personas armadas y la ubicación de sus asientos?(ANEXO 17 N 4.7.8)

--	--

V. AEROPUERTOS INTERNACIONALES – INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRAFICO

1	Garantiza su Estado que las disposiciones del Anexo 9 se sigan aplicando en el caso de los aeropuertos privatizados o concesionados? (N 6.1, Anexo 9)		
2	¿Ha tomado su Estado las medidas necesarias para garantizar que se proporcionen instalaciones y servicios apropiados para acelerar las formalidades y despacho de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo en sus aeropuertos internacionales (N 6.1.1, Anexo 9)		
3	Se consideran en el diseño y construcción de nuevas instalaciones de aeropuertos, así como en las modificaciones de las existentes, los requisitos arquitectónicos necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad establecidas en el programa nacional de seguridad de la aviación civil? (N 3.2.4, Anexo 17)		
4	La autoridad competente de su Estado realiza consultas con los operadores para nuevos planes de construcción en sus aeropuertos? (N 6.2, Anexo 9)		
5	¿Las señales internacionales para orientación de los viajeros en los aeropuertos de su Estado son claras y simples, tal como consta en el Doc. 9636? (MR 6.9, Anexo 9)		
6	Disponen los aeropuertos de su Estado de tableros dinámicos de información, normalizados según lo recomendado en Doc 9249, y sistemas de altavoces para que los pasajeros y el público estén informados debidamente de las llegadas, salidas, cambios y cancelación de vuelos? (MR 6.12, 6.12.1, Anexo 9)		
7	¿Se asegura su Estado de que los medios de transporte entre la ciudad y el aeropuerto sean rápidos y seguros? (MR 6.13, Anexo 9)		
8	¿Ha tomado su Estado las medidas necesarias para asegurar el estacionamiento conveniente y el servicio rápido de todos los tipos y categorías de aeronaves? (MR 6.15, Anexo 9)		
9	¿Se utilizan en su Estado equipos especializados para examinar a los pasajeros como medida de seguridad o para los efectos de control de estupefacientes? (MR 6.21, Anexo 9)		
10	¿Se utilizan en su Estado equipos especializados para examinar el equipaje de los pasajeros como medida de seguridad o para los efectos de control de estupefacientes? (MR 6.22, Anexo 9, N 4.4.1, Anexo 17)		
11	Están controlados los accesos a las zonas de la parte aeronáutica de los aeropuertos de su Estado para evitar el acceso de personas no autorizadas? (ANEXO 17 N4.2.1)		
12	¿Disponen los aeropuertos de su Estado de un número suficiente de		

	puestos de control, de acuerdo a la demanda de tráfico? (N 6.26, Anexo 9)		
13	¿Permite su Estado que los pasajeros permanezcan a bordo o puedan embarcarse y desembarcarse durante el reabastecimiento de combustible de la aeronave? (MR 6.31, 6.31.1, Anexo 9)		
14	¿Disponen los aeropuertos de su Estado de instalaciones seguras para el resguardo del equipaje no reclamado, no identificado o extraviado? (N 6.35.2, Anexo 9)		
15	Se proporciona en los aeropuertos de su Estado facilidades, como acceso fácil y rápido, teniendo en cuenta el espacio requerido por los camiones para efectuar sus maniobras? (MR 6.41, Anexo 9)		
16	Se proporcionan en los terminales de carga de los aeropuertos de su Estado los espacios adecuados para el almacenamiento y manejo de la carga aérea? (MR 6.42, Anexo 9)		
17	Si su respuesta es afirmativa, se consideran las medidas pertinentes para la seguridad de la aviación y control de estupefacientes? (MR 6.42, Anexo 9)		
18	Exige su Estado que las áreas de los terminales de carga en las que se almacene carga general y especial o correo estén protegidas en todo momento contra el acceso de personas no autorizadas? (MR 6.44, Anexo 9)		
19	Asegura su Estado el mantenimiento de la sanidad pública, incluyendo la cuarentena de las personas, animales y plantas, en los aeropuertos internacionales? (N 6.51, Anexo 9)		
20	Disponen los aeropuertos de su Estado de instalaciones adecuadas para la administración de medidas de sanidad pública y de las relativas a la reglamentación veterinaria y fitosanitaria, aplicables a aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipaje, mercancías, correo y suministros? (MR 6.53, Anexo 9)		
21	Ha adoptado su Estado las medidas necesarias para la instalación en los aeropuertos internacionales de sistemas eficaces e higiénicos de eliminación de excrementos, basuras, aguas residuales, desechos, alimentos no consumidos, residuos de alimentos y otras materias peligrosas para la salud de las personas, animales o plantas? (N 6.56, Anexo 9)		
22	Se proporcionan en los aeropuertos internacionales de su Estado instalaciones y personal calificado para la prestación de primeros auxilios? (MR 6.57, Anexo 9)		
23	Se proporcionan en los aeropuertos internacionales de su Estado, con cargo al erario, locales e instalaciones para las autoridades encargadas de las formalidades de despacho? (MR 6.58, Anexo 9)		
24	Proporciona gratuitamente su Estado los servicios de control gubernamental durante las horas hábiles establecidas por sus respectivas autoridades? (N 6.60, Anexo 9)		
25	Exige su Estado que se exhiban en los aeropuertos internacionales las disposiciones relativas al cambio de moneda de otros Estados por la		

- nacional? (N 6.63, 6.64 y 6.65, Anexo 9)
- 26 Proporciona su Estado servicios para el cambio de divisas, a través de servicios gubernamentales o entidades particulares, tanto a los pasajeros que salen como a los que llegan? (N 6.67, Anexo 9)
- 27 Ha adoptado su Estado las medidas necesarias para informar a los pasajeros de las consecuencias del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de las aeronaves? (MR 6.70, Anexo 9)
- 28 Su Estado tiene establecido un sistema de identificación de personas y vehículos para impedir acceso no autorizado a zonas de la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringida? (ANEXO 17 N 4.2.3)
- 29 Su estado se asegura de que exista una verificación de antecedentes, antes de autorizar el acceso a las zonas de seguridad restringidas a las personas que no son pasajeros y se les autoriza el acceso sin escolta a estas zonas? (ANEXO 17 N 4.2.4)
- 30 Exige su Estado que los explotadores aéreos lleven a cabo verificaciones de seguridad de las aeronaves de origen y tránsito? (ANEXO 17 N 4.6.1)

VI. ATERRIJAJE FUERA DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES

- 1 Aplica su Estado los procedimientos establecidos en el Anexo 9 para los aterrizajes fuera de los aeropuertos internacionales? (MR 7.1 7.3 y 7.4, Anexo 9)

--	--

VII. OTRAS DISPOSICIONES SOBRE FACILITACION Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA

- 1 Exige su Estado más documentos de viaje que el pasaporte para permitir la entrada en su territorio al personal calificado necesario para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro de una aeronave extraviada o averiada? (N 8.3, 8.3.1, 8.3.2, Anexo 9)
- 2 Permite su Estado la admisión temporal, libre de derechos de aduana y otros impuestos, a las aeronaves y equipos necesarios para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro de las aeronaves extraviadas o averiadas? (N 8.4, Anexo 9)
- 3 Otorga su Estado facilidades para la entrada, salida y tránsito de los vuelos de socorro y aeronaves dedicadas a combatir o evitar la contaminación marina? (N 8.8, 8.10, Anexo 9)
- 4 Cumple su Estado con el Reglamento Sanitario Internacional de la OMS en relación a la entrada, salida y tránsito de pasajeros y su equipaje, carga y otros artículos? (N 8.12, MR 8.15, Anexo 9)
- 5 Ha establecido su Estado un programa nacional de facilitación? (N 8.17, 8.18, MR 8.18.1, Apéndice 12)
- 6 Ha establecido su Estado un Comité nacional de facilitación del transporte aéreo y los comités de facilitación de aeropuertos u órganos

	de coordinación similares? (N: 8.19, Mr 8.20, 8.2,1 Apéndices 11 y 12) Si su respuesta es afirmativa:		
7	Se encuentran activos? Con qué regularidad se reúnen?		
8	Ha establecido su Estado un Comité nacional de seguridad de la aviación civil y los comités de seguridad de aeropuertos u órganos de coordinación similares? (ANEXO 17, N3.1.5 y 3.2.3) Si su respuesta es afirmativa:		
9	Se encuentran activos? Con qué regularidad se reúnen?		
10	Ha establecido su Estado un programa nacional de instrucción para el personal que participa en labores relacionadas con la seguridad de la aviación civil? (N 3.1.6, Anexo 17)		
11	Verifica su Estado los antecedentes del personal que aplica los controles de seguridad? (N 3.4.1, Anexo 17)		
12	Asegura su Estado que la aplicación de medidas de seguridad esté sujeta a verificaciones periódicas de su cumplimiento con el programa nacional de seguridad de la aviación civil? (N 3.4.5, Anexo 17)		
13	Realiza su Estado auditorias, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad periódicamente para verificar que cumple con el programa nacional de seguridad? (N 3.4.6, Anexo 17)		
14	Existe en su Estado una política de capacitación hacia el personal de líneas aéreas en materias de seguridad de aviación? (N 3.1.6, Anexo 17)		
15	Se está dando cumplimiento a lo recomendado en el “Manual de instrucción sobre factores humanos” (Doc 9683) por parte del personal AVSEC y personas de líneas aéreas en estas materias?		
16	Existe en su Estado programas de capacitación hacia el personal de explotadores de aeronaves, de aeropuertos y explotadores de servicios de escala, a fin de asegurar que se dispone de personal entrenado para asistir a las personas con impedimentos? (MR 8.26, Anexo 9)		
17	Considera su Estado algún responsable y los medios que se utilizarán para notificar a la OACI respecto de un eventual acto de interferencia ilícita? (N 5.3.1, Anexo 17)		
18	Considera su Estado planes de contingencia y recursos para enfrentar actos de interferencia ilícita? (N 5.1.4, Anexo 17)		
19	Cuenta su Estado con personal debidamente autorizado y apropiadamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir un acto de interferencia ilícita en la aviación civil? (N 5.1.5, Anexo 17)		
20	Considera su Estado medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras ésta se encuentre en tierra en el territorio		

- 21 Ha tomado su Estado las medidas necesarias para asegurar que las instalaciones y servicios aeroportuarios se adapten a las necesidades de las personas con impedimentos? (N 8.27, MR 8.28 – 8.33, Anexo 9)
- 22 Ha tomado su Estado las medidas necesarias para asegurar que las personas con impedimentos dispongan de accesos adecuados a los servicios aéreos? (N 8.34, MR 8.35 – 8.38, Anexo 9)
- 23 Otorga su Estado facilidades para entrada temporal en su territorio de los familiares de las víctimas de un accidente de aviación y los representantes del explotador de la aeronave siniestrada? (N: 8.39, 8.40 y MR 8.41, Anexo 9)
- 24 Presta su Estado toda la asistencia necesaria para la repatriación de los restos mortales de las víctimas de un accidente de aviación a sus países de origen? (N: 8.43, Anexo 9)
- 25 Establece su Estado un programa nacional de instrucción para el personal de todas las entidades que participan o son responsables de la aplicación de los diversos aspectos del Programa Nacional de seguridad de la aviación civil? (ANEXO 17, N3.1.6)
- 26 Tiene establecido su Estado los procedimientos que asegure la verificación de antecedentes y la selección del personal que apliquen los controles de seguridad? (ANEXO 17, N3.4.1)
- 27 Su Estado ha establecido un programa nacional de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil, para evaluar la eficacia del Programa nacional de Seguridad? (ANEXO 17, N3.4.4)
Si su respuesta es afirmativa:
- 28 Tiene establecida la capacitación del personal que tendrá a su cargo el ejecutar las tareas de Auditorías, inspecciones, pruebas y estudios? Se asegura que este personal tenga la autoridad necesaria para obtener información para llevar a cabo esas tareas? (ANEXO 17, N3.4.7)

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL		
LISTA DE CHEQUEO FAL/AVSEC (TEXTO ANTERIOR)	LISTA DE CHEQUEO FAL/AVSEC (TEXTO ACTUAL)	JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN
Capítulo 8 E. Aplicación del Reglamento Sanitario Internacional y disposiciones conexas Cumple su Estado con el Reglamento Sanitario Internacional de la OMS en relación a la entrada, salida y tránsito de pasajeros y su equipaje, carga y otros artículos? (N 8.12, MR 8.15, Anexo 9)	Capítulo VII Otras Disposiciones sobre Facilitación y Seguridad Aeroportuaria <u>Cumple su Estado con las disposiciones pertinentes del Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud OMS, en relación a la entrada y tránsito de pasajeros y su equipaje, carga y otros artículos? (N 8.12 Anexo 9)</u>	La modificación de este texto en la Lista de Chequeo FAL/AVSEC, ha sido realizada conforme a lo establecido en la Norma 8.12 del Anexo 9, sobre la base de la Enmienda 20. (15 de julio 2007). No ha sido una modificación de fondo, simplemente se ha incorporado la descripción de la Organización Mundial de la Salud como responsable de la ejecución del Reglamento Sanitario Internacional.

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL		
LISTA DE CHEQUEO FAL/AVSEC (TEXTO ANTERIOR)	LISTA DE CHEQUEO FAL/AVSEC (TEXTO ACTUAL)	JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN
NO EXISTIA TEXTO	Capítulo VII Otras Disposiciones sobre Facilitación y Seguridad Aeroportuaria <u>Su Estado ha establecido un Plan Nacional de Aviación para afrontar un brote de una enfermedad transmisible, que represente un riesgo para la salud pública o una emergencia de salud pública de importancia internacional? (N 8.16 Anexo 9)</u>	Conforme al análisis realizado del Anexo 9, a partir de su aplicación en fecha 15 de julio de 2007, se ha verificado que el inciso F del Capítulo 8, es una nueva incorporación en dicho Anexo. Considerando la importancia de la elaboración de un "Plan Nacional de Aviación para brotes de enfermedades transmisibles", se ha visto por conveniente la inclusión en la.....Lista de Chequeo FAL/AVSEC de una pregunta sobre dicho Plan.

Incorporación propuesta a la Lista de Chequeo FAL/AVSEC	Justificativo para la modificación
<u>III CARGA</u> 24. Su Estado tiene establecidos procedimientos para asegurar que la carga y el correo que se transporte en una aeronave comercial estén protegidos desde el punto en que se aplican los controles de seguridad hasta la salida de la aeronave? (Anexo 17 N 4.6.2)	De un análisis de la enmienda 11 al Anexo 17 se pudo determinar que en el tema de medidas de seguridad de la carga no se había considerado varios aspectos como por ejemplo : pregunta

Incorporación propuesta a la Lista de Chequeo FAL/AVSEC	Justificativo para la modificación
<u>VII Otras Disposiciones sobre Facilitación y Seguridad Aeroportuaria.</u> Su Estado establece un programa de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil , para evaluar la eficacia del Programa Nacional de Seguridad? (Anexo 17, N3.4.4)	Analizado el tema se determino que existía la necesidad de adicionar temas incorporados en la enmienda 11, como por ejemplo:

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES 2008 -2010**

Nº	ACTIVIDAD	CRONOGRAMA	RESULTADO
1	Efectuar tareas de coordinación entre los Estados para analizar de manera previa a su aprobación, todos los proyectos de normas, métodos recomendados, manuales y documentos complementarios producidos por la OACI,	Durante el período 2008 - 2010	La región Latinoamericana asume una posición regional en los foros pertinentes.
2	6. Desarrollar un mecanismo regional de largo plazo, de coordinación y cooperación para intercambio de experiencias en cuanto a resultados de auditorías, visitas, asistencia técnica e información en materia de Facilitación y Seguridad, garantizando confidencialidad entre los Estados miembros de la CLAC.	Hasta el primer semestre d 2009	Los Estados cuentan con el mecanismo que les permite intercambiar información y transferir experiencias.
3	3. Establecer un mecanismo regional que posibilite disponer de una directriz para la "aplicación común" de las normas de los Anexos 9 y 17, efectuando especial atención a la generación de una política regional para la organización funcionamiento y cumplimiento de la normativa internacional de los Comités Nacionales y de los Comités Aeroportuarios de Facilitación y Seguridad.	Hasta la finalización de la gestión 2009	Los Estados cuentan con un instrumento de gestión que sirve de punto de referencia para la ejecución y aplicación de la normativa FAL/AVSEC

SEGUNDA REUNION DEL GRUPO FAL/AVSEC

Santa Cruz, 27 de mayo de 2008

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES 2008 -2010**

Nº	ACTIVIDAD	CRONOGRAMA	RESULTADO
4	4. Establecer una política regional de capacitación,	Hasta el primer trimestre de 2009	La región Latinoamericana cuenta con una política orientada a fortalecer la capacitación en materia FAL y AVSEC.
5	Establecer un mecanismo de coordinación y cooperación en materia de adquisiciones, intercambio y donación de equipos para las áreas FAL/AVSEC.	Hasta diciembre de 2008	Existe entre los Estados, un mecanismo para que los mismos puedan implementar de equipamiento (FAL/AVSEC) a sus aeropuertos
6	<i>Presidencia</i> Desarrollar una metodología básica que permita a los Estados miembros de la CLAC definir los niveles de amenaza y su armonización.	Durante el período 2008 - 2010	Se tiene desarrolladas las directrices básicas que permita a los Estados, establecer y definir niveles de riesgo y amenaza en los aeropuertos internacionales.

SEGUNDA REUNION DEL GRUPO FAL/AVSEC

Santa Cruz, 27 de mayo de 2008

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES 2008 -2010**

Nº	ACTIVIDAD	CRONOGRAMA	RESULTADO
7	Desarrollar una política de cooperación para el cumplimiento de la norma 3.10 del Anexo 9 "Facilitación sobre la implementación de los DVLM.	Durante el período 2008 - 2009	Los Estados cuentan con un instrumento que les permitirá dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa sobre FAL, referida a los DVLM.
8	Desarrollar una "GUÍA DE ORIENTACIÓN PARA MANTENER EL EQUILIBRIO FAL/AVSEC", que permita a los Estados miembros utilizarla como herramienta para contribuir al desarrollo del transporte aéreo.	Actividad permanente durante el período 2008 - 2010.	Los Estados tienen a su alcance un documento, para ser utilizado como guía en la aplicación de los Anexos 9 y 17, toda vez que se requiere un equilibrio entre ambas normas.
9	Efectuar un relevamiento y diagnóstico de la situación regional en materia de control de calidad de los servicios FAL/AVSEC.	Durante el período 2008 - 2009	Los Estados cuentan con información actualizada referida a los controles de calidad de los servicios FAL/AVSEC.

SEGUNDA REUNION DEL GRUPO FAL/AVSEC

Santa Cruz, 27 de mayo de 2008

I CONFERENCIA LATINOAMERICANA FAL/AVSEC
(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 28 al 29 de mayo de 2008)

Miércoles, 28 de mayo de 2008

0830 - 0930 **Inscripción de Delegados**

0930 - 1000 **Sesión de apertura**

- Discurso del Presidente de la CLAC
- Discurso de la autoridad aeronáutica / Estado anfitrión
- Información general de la Conferencia (Secretario CLAC)

INTRODUCCIÓN

1000 - 1020 Plan Estratégico CLAC
Expositor: Marco Ospina, Secretario, CLAC

1020 - 1035 Debate

1035 - 1105 Experiencia Boliviana AVSEC / FAL
Expositor: Juan Urrutia, DGAC, Bolivia

1105 - 1120 Debate

1120 - 1135 Pausa para café

PRESENTACIONES

1135 - 1155 Programa AVSEC / FAL – OACI y Auditorías
Expositor: Ricardo Delgado, OACI

1155 - 1210 Debate

1210 - 1230 Programa Nacional AVSEC / FAL
Expositor: Marco Ospina, CLAC

1230 - 1245 Debate

1245 – 1315 Pausa para café

PANEL

1315 - 1355 Gestión AVSEC / FAL en Aeropuertos
Moderador: *Ricardo Delgado, OACI*

Temas: *Programa Aeroportuario, Eduardo Flores, ACI/LAC*
 Programa Línea Aérea, Pablo Seitun, Uruguay

Adjunto 12

Visión de Organismos Reguladores, José Carnero, Argentina

1355 - 1415 Debate

Jueves, 29 de mayo de 2008

PRESENTACIONES

0930 - 0950	Líquidos, geles y aerosoles <i>Expositor: Robert McLaughlin, TSA</i>
0950 - 1005	Debate
1005 - 1025	Proyecto “Fast Track” <i>Expositor: Cristian Fajardo, Chile</i>
1025 - 1040	Debate
1040 - 1055	Pausa para café
1055 - 1115	Gestión FAL en el transporte de carga <i>Expositor: Juan Carlos Vargas, IATA</i>
1115 - 1130	Debate
1130 - 1150	Accesibilidad al Transporte Aéreo de Pasajeros con Discapacidad <i>Expositor: Fernando Cerdeira, Brasil</i>
1150 - 1205	Debate
1205 - 1235	Pausa para café

PANEL

1235 - 1315	Sistema Regional de Vigilancia Continua FAL / AVSEC Moderador: <i>Pablo Seitun, Uruguay</i> Panelistas: <i>Jorge Rodríguez, República Dominicana</i> <i>Marco Ospina, CLAC</i> <i>Gustavo Gonzáles, Uruguay</i>
1315 - 1335	Debate
1335 - 1400	Conclusiones
1400 - 1415	Clausura

Información sobre la I Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 28 y 29 de mayo de 2008)

Entre los días 28 y 29 de mayo del 2008 se llevó a cabo la I Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC en la que participaron 103 delegados representando a 12 Estados miembros, 2 Estados no miembros, 3 Organismos internacionales y Observadores. La lista completa de participantes, se acompaña como **anexo 1**.

A continuación se detalla los temas discutidos durante las presentaciones:

- Plan Estratégico CLAC.
- Experiencia Boliviana AVSEC/FAL.
- Programa AVSEC/FAL – OACI
- Programa Nacional AVSEC/FAL.
- Líquidos, geles y aerosoles.
- Proyecto “fax track”
- Medidas biométricas
- Gestión FAL en el Transporte de Carga
- Accesibilidad al Transporte de Pasajeros con Discapacidad

De igual manera, se realizaron dos Paneles con la participación de un moderador y tres panelistas cada uno, que abordaron los siguientes temas de discusión:

- Gestión AVSEC/FAL en Aeropuertos
- Sistema Regional de Vigilancia Continua FAL/AVSEC

Como **anexo 2** se acompañan copia de las presentaciones realizadas durante la Conferencia y las conclusiones serán sometidas a consideración del Comité Ejecutivo en la próxima reunión (Ciudad de México, México, 9 y 10 de septiembre de 2008) como parte del programa de trabajo para el próximo período.

I CONFERENCIA LATINOAMERICANA FAL/AVSEC DE LA CLAC

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 28 y 29 de mayo de 2008)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

SALVADOR JULIO POSTIGLIONI
Subinverventor de Relaciones
Institucionales
Casilla de Correo 11 Buenos Aires
Aeropuerto Internacional Ezeiza "Ministro
Pistarini"
Tel: (54 11) 4480-9656
Fax: (54 11) 4480-9655
jpostiglioni@psa.gov.ar

NICOLÁS RODRIGUEZ GAMES
Subinverventor de Seguridad
Aeroportuaria
Preventiva - PSA
Casilla de Correo 11, 1802 Buenos Aires
Aeropuerto Internacional Ezeiza "Ministro
Pistarini"
Tel: (54 11) 5166-4833 / 4830
nrg@psa.gov.ar

LUIS FABIÁN MOREIRA
Responsable Área AVSEC – PSA
Casilla de Correo 11, 1802 Buenos Aires
Aeropuerto Internacional Ezeiza "Ministro
Pistarini"
Tel: (54 11) 4480-2297
Cel: (54 11) 4985-1617
fabianmoreira@fibertel.com.ar
fmoreira@psa.gov.ar
drlfmoreira@yahoo.com.ar

VICTOR POSADAS
Asesor Seguridad Aérea y FAL
ORSNA
Corrientes 441 1043 Buenos Aires
Tel: (54 11) 4327-0779
Fax: (54 11) 4327-1147
vposadas@orsna.gov.ar

JOSÉ CARNERO
Asesor Seguridad Aérea y FAL
ORSNA
Corrientes 441 1043 Buenos Aires
Tel: (54 11) 4327-1199
Fax: (54 11) 4327-1147
jcarnero@orsna.gov.ar

LUIS LEPPEN
Presidente del Comité FAL Nacional de
Servicio Nacional de Sanidad y Calidad
Agroalimentaria – SENASA
Av. Berón de Astrada 2280 – 1704
Ramon Mejía, Buenos Aires
Tel: (54 11) 4480-0582
Fax: (54 11) 4480-0582
luisleppen@senasa.gov.ar
luisleppen@hotmail.com

MANUEL DARÍO CASTAÑO
Jefe de División de Recursos Humanos
Fuerza Aérea Argentina
Pedro Zanni 250 Edificio Condor
1er Piso, Oficina 172 Verde, Buenos Aires
Tel: (54 11) 4317-6307
dario_castano@yahoo.com

BOLIVIA

RICARDO COX ARANIBAR
Viceministro de Turismo
Ed. Cámara de Comercio P. 11
Tel: (591 2) 236-3326
ricardocox@yahoo.es

JUAN URRUTIA PLAZA
Director de Transporte Aéreo
Palacio de Comunicaciones Piso 4to
Av. Mariscal Santa Cruz La Paz-Bolivia
Tel: (591 2) 237-4142
Fax: (591 2) 237-9060
urrutia@dgac.gov.bo

ANEXO 1

OSCAR ARAUCO FRIAS
Jefe de Mision OACI
Dirección General de Aeronáutica Civil
Palacio de Comunicaciones Piso 4to
Av. Mariscal Santa Cruz. La Paz Bolivia
oarauco@dgac.gov.bo

CARLOS ANTELO LENZ
Director General de Aeronautica Civil
Edificio de Comunicaciones Piso 4
Tel: (591 2) 237-4142
Fax: (591 2) 237-9060
dgacbol@entelnet.bo

CARLOS ESTENSSORO
QUINTANILLA
Jefe Regional DGAC – Cochabamba
Final Ayopaya N° 1308
Tel: (591 2) 459-0837
Fax: (591 2) 422-1696
cestensoro@dgac.gov.bo

MARTHA JACOB ESCALANTE
Jefa Unidad de Servicios Aerocomerciales
Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio de Comunicaciones Piso 4
Tel: (591 2) 237-4142
Fax: (591 2) 237-9060
mjacob@dgac.gov.bo

ALEJANDRA CORTEZ
Asistente FAL
Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio de Comunicaciones Piso 4
Tel: (591 2) 237-4142
Fax: (591 2) 237-9060
acortez@dgac.gov.bo

MILENKA VEGA
Jefa Unidad AVSEC
Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio de Comunicaciones Piso 4
Tel: (591 2) 237-4142
Fax: (591 2) 237-9060
mvega@dgac.gov.bo

JORGE ALVARO VILLEGAS
Jefe Unidad Administrativa
Tel: (591 2) 237-4142
Tel: (591 2) 237- 9060 Interno 2821
avillegas@dgac.gov.bo
jorgealvarovillegas@gmail.com

ROMY MEJIA
Secretaria Administrativa
Calle Teniente Vega 263
Santa Cruz
Tel: (591 3) 339- 5331
rmejia@dgac.gov.bo

RAUL HERMINIO ALFARO VAQUILA
Director Departamental a.i.
Policia Nacional – FELCN
Tel: (591 2) 347-5277
Fax: (591 2) 347-5288
avraul@gmail.com

ALVARO BACARRREZA ARZABE
Oficial Inv. FELCN
Policia Nacional – FELCN
Av. Paraguay Cuarto Anillo
Tel: (591 2) 347-5277
Fax: (591 2) 347-5288

JUAN CARLOS ARNEZ SEJAS
Jefe de Aeropuerto Viru Viru
Policia Nacional – FELCN
Av. Paraguay Cuarto Anillo
Tel: (591 2) 347-5277
Fax: (591 2) 347-5288
juan_carlos_arnez_sejas@hotmail.com

AUGUSTO G. ARZE SANTA CRUZ
Director Regional de Migración
gregorisgym@hotmail.com

RUBÉN DARÍO AÑEZ SALVATIERRA
Asesor Jurídico Migración
chivicoras@hotmail.com

JULIO VENEGAS
Jefe de Aeropuerto
Aeropuerto Jorge Wilstermann
S.A.B.S.A.
Tel: (591 2) 412-0400
Fax: (591 2) 412-0410
julio.venegas@sabsa.aero

FERNANDO BALLIVÍAN
Jefe Seguridad AEROCON
eballivian@aerocon.bo

FREDDY VARGAS
Inspector AVSEC
Dirección General de Aeronáutica Civil
Tel: (591 2) 766-76564
freddyvargas3@gmail.com

LUIS MARTINEZ SEQUEIROS
Técnico Aduanero
lmartinez@aduana.gov.bo

FABIOLA PÉREZ
Jefe Seguridad en Tierra AEROCON
fperez@aerocon.bo
DANIEL OROZCO SAN MARTÍN
Inspector AVSEC
Dirección General de Aeronáutica Civil
dorozco@dgac.gov.bo

ALFREDO NEGRETE MANCILLA
Coordinador de Aeropuerto
ECOBOL
Calle Junin N° 150
Tel: (591 7) 216-0349
alfredonegrete03@hotmail.com

ORIETA VALDERRAMA DE ROJAS
Técnico Aduanero Aeropuerto
Cochabamba
obalderrama@aduana.gov.bo

GERMÁN SARDON PRIETO
Director Nacional de INTERPOL
Tel: (591 7) 981-4580

VLADIMIR SUAZNABAR SAAVEDRA
Comandante de la Unidad Policial de
Apoyo al Control Migratorio (UPACOM)
Tel: (591 7) 201-9618
vladi2008@hotmail.com

JAIME MACHICAO ROCA
Sub Gerente de Seguridad en Tierra
AEROSUR S.A.
Av. Irala N° 616
Tel: (591 7) 212-2056
Fax: (591 2) 333-0666
jmachicao@aerosur.com

FELIPE TERRAZAS
Sub Gerente de Seguridad de Vuelo
AEROSUR S.A.
Av. Irala N° 616
Tel: (591 7) 216-1232
Fax: (591 2) 333-0666
jterrazas@aerosur.com

MANUEL AGUIRRE ARAMAYO
Coordinador Aeropuerto
ECOBOL
Plan 96 manzano 343 N° 20
Zona Villa Adela El Alto
Tel: (591 7) 203-7709

JESÚS REYNALDO VICENTE SORIA
Jefe de Calidad y Normas
Línea Aérea Amazonas
Av. Saavedra N° 1649
Tel: (591 2) 7015-7349
Fax: (591 2) 211-1104
jesús.vicente@amazonas.com

BORIS PEREIRA BURGOA
Gerente Base VVI – Bolivia
Gol Transportes Aéreos S.A.
Tel: (591 7) 213-3373
Fax: (591 3) 385-2200
bgurgoa@golnaweb.gov.bo

SANTIAGO VISCONTE LEÓN
Sub Gerente de Operaciones
AEROSUR S.A.
Av. Irala N° 616
Tel: (591 7) 211-2467
Fax: (591 2) 333-0666
svisconte@aerosur.com

JULIAN CAMPOS SUÁREZ
Técnico Aduanero
wcampos@aduana.gov.bo

MARCELO ARANDIA
Inspector OPS
arandia.marcelo@gmail.com

OSVALDO FLORES
Inspectores OPS
osbiflores@gmail.com

JUAN CARLOS SAAVEDRA RAMIREZ
Asistente ODECO
Superintendencia de Transportes
Aeropuerto Viru Viru
Tel: (591 2) 385-2480
saavedraramirez@hotmail.com

ROXANA SOLIZ DE AGUILERA
Asistente ODECO
Superintendencia de Transportes
Aeropuerto Viru Viru
Tel: (591 2) 3852480
rsolizc@hotmail.com

FERNANDO LLANOS PEREIRA
Responsable Aeropuerto
Superintendencia de Transportes
Calle 9 N° 7835 – Calacoto
Tel: (591 2) 212-6126
Fax: 800104090
fllanos@suptrans.gov.bo

ANEXO 1

KARINA ÁVILA MÁRQUEZ
Responsable ODECO
Superintendencia de Transportes
Calle 9 N° 7835 – Calacoto
Tel: (591 2) 212-6126
Fax: 800104090
kavila@suptrans.gov.bo

LILIANA POQUECHOQUE CORTEZ
Jefe de Aeropuerto Viru Viru
lilianapoquechoque@hotmail.com
vvitklb@laberlaines.com

DANIEL GORDILLO RODRÍGUEZ
Jefe de Seguridad LAB
danigordillo@yahoo.com

SERAFÍN ARCE CLAROS
Oficial d Seguridad LAB
serafinarce@gmail.com

CRISTINA CATALÁN
Jefe Division Servicios Tierra LAB
supsistemas@labairlines.com.bo

LITZI SAHONERO
Jefe Depto. Trafico LAB
dptotrafico@labairlines.com.bo

JULIO VENEGAS
Jefe de Aeropuerto
Aeropuerto Jorge Wilstermann
S.A.B.S.A.
Tel: (591 2) 412-0400
Fax: (591 2) 412-0410

EDWIN DAZA
Jefe de Aeropuerto Internacional Viru Viru
S.A.B.S.A.
Tel: (591 2) 338-5000
Fax: (591 2) 338-5514

JORGE OLIVERA
Jefe de Aeropuerto
Aeropuerto Internacional El Alto
S.A.B.S.A.
Tel: (591 2) 215-7300
Fax: (591 2) 215-7400

JAVIER ROBERTO BARRAGÁN S.
Jefe de Aeropuerto “El Trompillo” – “Viru Viru”
A.A.S.A.N.A.
Tel: (591 2) 385-2010
Fax: (591 2) 385-2003
of.central@asana.bo

JORGE DA COSTA FERRERIRA
Jefe de Aeropuerto “Jorge Henrinch”
Trinidad
A.A.S.A.N.A.
Tel: (591 2) 462-0388
of.central@asana.bo

JORGE ROJAS TERAN
Jefe Operaciones - Cbba
A.A.S.A.N.A.
Aeropuerto Jorge Wilstermann
Tel: (591 2) 459-1780
Tel: (591 2) 411-9797
of.central@asana.bo

JUAN QUETE CHAO
Jefe de Aeropuerto
Aeropuerto Cap. Anibal Arab - Cobija
A.A.S.A.N.A.
Tel: (591 3) 842-2260
Fax: (591 3) 842-3850
juan1605@hotmail.com
of.central@asana.bo

JHONNY CACHI LAURA
Encargado FAL – AVSEC
Aeropuerto Internacional El Alto
Bloque Técnico
A.A.S.A.N.A.
Tel: (591 2) 282-2606
of.central@asana.bo

EDMUNDO CRISTÓBAL PATZI S.
Técnico FAL - AVSEC
Calle Reyes Ortiz N° 74
Edif. FEDEPETROL, Pisos del 6 al 11
A.A.S.A.N.A.
Tel: (591 2) 231-9686
Fax: (591 2) 231-1302
crispatzi@hotmail.com

JULIO ROCHA ROJAS
Coordinador Aeropuerto
ECOBOL
Tel: (591 2) 454-2426

MARÍA SONIA MOLINA CUENTAS
Jefe Depto. Técnico Aduanero
Aduana Nacional
Av. 20 de octubre N° 2038
Tel: (591 2) 212-8008
Fax: (591 2) 215-2856
smolina@aduana.gov.bo

GREGORY ARZE
Director Distrital de Migración
Servicio Nacional de Migración

BRASIL

ALEXANDRE HAMILTON
Consultor Unesco – Programa de
Formación para la Escuela
Esplanada dos Ministerios, Bloco L, Ed.
Sede, 1º andar, Sala 127, Brasília
CEP: 70047-900
Tel: (55 61) 2104-9921
Fax: (55 61) 2104-9178
alexandrehamilton@hotmail.com

GABRIELA DE CASTRO GILBERTO
PENHA
Analista Coordinadora de Seguridad de
Aviación Civil – INFRAERO
Tel: (55 61) 3312-3445 / 9951-0087
Fax: (55 61) 3312-3594
gabriela_penha@infraero.gov.br

PAULO TSAI WANG
Gerente de Facilitación Aeroportuaria
INFRAERO
SCS Q4 Block A No 58 Ed. Infraero,
DOGP, 3º Andar
Tel: (55 61) 3312-3075 / 9994-5455
Fax: (55 61) 3312-3306
paulo_tsai@infranero.gov.br

FERNANDO CERDEIRA
Asesor FAL - ANAC
Rua Santa Luzia 651, Castelo, Río de
Janeiro, CEP: 20030-040
Tel: (55 21) 3824-7013
fernando.cerdeira@anac.gov.br

ANTONIO CARLOS FLORIANO LESSA
Delegado del Departamento de Policía
Federal
SAS, Cuadra 6, Lote 9/10, Brasília
CEP: 70037-900
Tel: (55 61) 3311-8775
Fax: (55 61) 3311-8383
lessa.acfl@dpf.gov.br

OSCAR DE AGUIAR ROSA FILHO
Fiscal Federal Agropecuario
Coordinador General de Vigilancia
Agropecuaria Internacional
VIGIAGRO/SDA/MADA
Tel: (55 61) 3218-2829
oscar.rosa@agricultura.gov.br

CHILE

CRISTIAN FAJARDO RUBIO
Coordinador de Facilitación
Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139, Piso 7mo, Santiago
Tel: (562) 6986945
Fax: (562) 6983148
cfajardo@mtt.cl

ALEJANDRA ARRIAZA
Directora Regional de Aduana
Metropolitana
Servicio Nacional de Aduanas
Av. Diego Aracena 1948, Aeropuerto
Arturo
Merino de Benítez, Podahuel, Santiago
Tel: (56 2) 299 5202
Fax: (56 2) 601 1165
aarriaza@aduana.cl

JOSÉ ILI SALGADO
Jefe AVSEC - DGAC
Aeropuerto Arturo Merino Benítez
Aviador David Fuentes 2199
Ed. Torre de Control # Puclahuel, Santiago
Tel: (562) 436-3473
Fax: (562) 436-3588
jili@dgac.cl

JOSÉ BUSTOS CABRERA
Analista de Normativa
Dirección de Aeronáutica Civil – DGAC
Av. Miguel Claro 1314 Providencia,
Santiago Tel: (56 2) 439-2471
jbustos@dgac.cl

RAUL SEPULVEDA V.
Jefe Plana Mayor
Policía de Investigación Internacional
Borgoño No 1052 Independencia, Santiago
Tel: (56 2) 5657846
pmsenaby@investigaciones.cl

NICARAGUA

CARLOS FERNANDO BONILLA
VILCHEZ
Responsable Dpto. de Facilitación - INAC
Managua Nicaragua Km 11 ½ Carretera
Norte
Tel: (505) 276 85 80
Fax: (505) 276 85 80
facilitacion@inac.gob.ni
cf_bonilla@gmail.com

ANEXO 1

PANAMA

ZENIA VASQUEZ
Asesora Legal
zvvasquez@aeronautica.gob.pa

ARÍSTIDES ALDEANO
Subdirector AVSEC
aaldeano@aeronautica.gob.pa

PARAGUAY

RAQUEL GUASTELLA
Gerente de Facilitación y Gestión
aeroportuaria
Av. Mariscal López y 22 de Septiembre
Ed. Ministerio de defensa Nacional,
Asunción
Tel: (595) 21 210764
F: (595) 21 213365
fal@dinac.gov.py

RUBEN PRIMERANO
Jefe AVSEC
fal@dinac.gov.py

ANTONIA PEREIRA
Jefe Dpto. SENACSA
Veterinario
Aeropuerto Int. Silvio Pettirossi

PERU

JOSÉ LUÍS OREJAS VEGA
Gerente de Seguridad
Aeropuertos del Perú S.A
Ca. Choquehuanca 710, San Isidro
Tel: 513-3800
Fax: 513-3820
jose.orejas@adp.com.pe

REPUBLICA DOMINICANA

JOSÉ LUÍS RODRÍGUEZ
Control de Calidad AVSEC
Tel: (1 809) 549 - 1248
Cel: (1 809) 880 – 2000
rod_140@hotmail.com
rodondescobar1402@hotmail.com

MAXIMO PEREZ
Inspector AVSEC
mperezwhite@hotmail.com

GUSTAVO AMABLE FELIZ
Encargado de Operaciones del CESA
Fuerza Aérea Dominicana
Calle Minaya Fernández 43 San Isidro
Tel: (809) 796 8598
Fax: (809) 689 5214
operaciones@cesa.mil.do

URUGUAY

CRISTINA MACHADO RIVAS
Inspectora de Migración
Tel: (598 2) 201-0867

SANDRA FABIANA BRAVO
CARAVALLO
Abogada de la Dirección Nacional de
Migración
britanica9@yahoo.com

JUAN ESTEBAN MARTÍNEZ
IGLESIAS
Jefe de Sección Cédulas de Identidad de
Montevideo
Ministerio del Interior – Dirección
Nacional de Identificación Civil
Rincón 665, Ciudad Vieja, Montevideo
Tel: (598 2) 916-15-35 ext 2145
Fax: (598 2) 915-63-61
jmmartineziglesias@hotmail.com

RODOLFO RAMIREZ
Director de División - Comité FAL
Avenida Wilson Ferreira Aldunate 5519
Tel: (598 2) 604-04-08
Fax: (598 2) 604-04-24
ultacaru@adinet.com.uy

ALBERTO ROQUE LACOSTE
BARONE
Director del Departamento Jurídico
Notarial
Ministerio del Interior – Dirección
Nacional Identificación Civil
Rincón 665 Montevideo
Tel: (598 2) 916-49-74
Fax: (598 2) 916-49-74
albertolacoste@hotmail.com

GUSTAVO GONZALES
Director AVSEC Nacional - DINACIA
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519
Tel: (598 2) 604-0408 ext. 4475 – 4476
Fax: (598 2) 604-4477
avsec@adinet.com.uy

PABLO SEITUN
Asesor de Directorio
Primeras Líneas Aéreas Uruguayas de
Navegación Aérea – PLUNA
Colonia 1013 Piso 9, Montevideo
Tel: (598 2) 902-1547
Fax: (598 2) 902 – 3914
seitun@calculo.com

VENEZUELA

**JULIO CESAR JIMENEZ
CASTELLANO**
Inspector de Seguridad AVSEC
Edif. Sede piso 1, Aeropuerto
Internacional de Maiquetía, Gerencia
General de Seguridad Aeronáutica
Tel: (58 212) 355-1550 ext. 113
Fax: (58 424) 133-0177
jujimenez@inac.gov.ve
lc1castellon@yahoo.com.ve

OACI

RICARDO DELGADO
Especialista Regional de la Seguridad de la
Aviación – Oficinas Regionales
CAR/SAM-OACI
Av. Presidente Masaryk 29-3, Chapultepec
Morales, México DF
México 11570
Tel: (52 55) 5250-3211 ext. 118
Fax: (52 55) 5203-2757
rdelgado_mexico.icao.int

ORGANISMOS INTERNACIONALES

ACI / LAC

EDUARDO FLORES
Secretario Regional - ACI / LAC
Piso 2, Oficina ACI LAC Mérida, Yucatán
Aeropuerto Internacional de Mérida (M.
Crescencio Rejón)
México C.P. 97291
Tel: (52 999) 946-1258
Fax: (52 999) 946-1264
efloresdc@aci-lac.aero

TSA

ROBERT MCLAUGHLIN
Director De Area TSA
601 S. 12th Street, TSA-28,
Arlington, VA. 22202
Tel: (571) 227-1427
Fax: (571) 227-2577
robert.c.mclaughlin@dhs.gov

ALTA

**BERNARDO AUGUSTO HERRERA
LIZCANO**
Consultor de OPS y Seguridad
Transversal 88 No 134 – 25
Bogotá, Colombia
Tel: (57 1) 681-5503 (Casa)
Cel: (57 3) 15 607-2052
aherrera@alta.aero

OACI

**Evolución del Programa Universal de
Auditoría de la Seguridad de la Aviación Civil
(Universal Security Audit Programme - USAP)**

**I Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC
Santa Cruz, Bolivia, 28 al 29 de mayo de 2008**

**Ricardo G. Delgado
Especialista Regional en
Seguridad de la Aviación Civil
para las Regiones CAR/SAM
Oficina Regional OACI NACC
Ciudad de México, México**

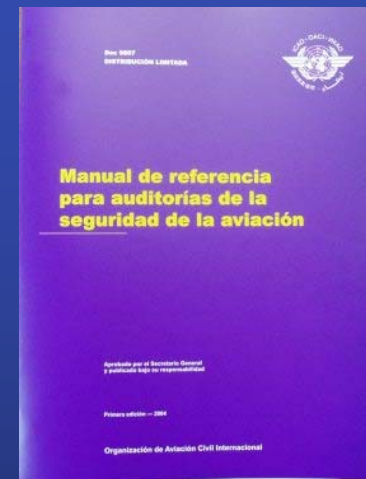
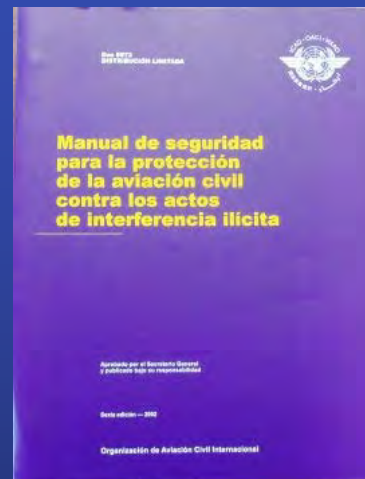


Origen del USAP

- ✈ Resolución A33-1
- ✈ Conferencia Ministerial alto nivel,
- ✈ Montreal, Febrero 2002 determina realizar Auditorías de seguridad de la aviación:
 - ✈ Regulares
 - ✈ Obligatorias
 - ✈ Sistemáticas
 - ✈ Armonizadas
- ✈ Plan de acción AVSEC adoptado por el Consejo en Junio de 2002

Marco Legal

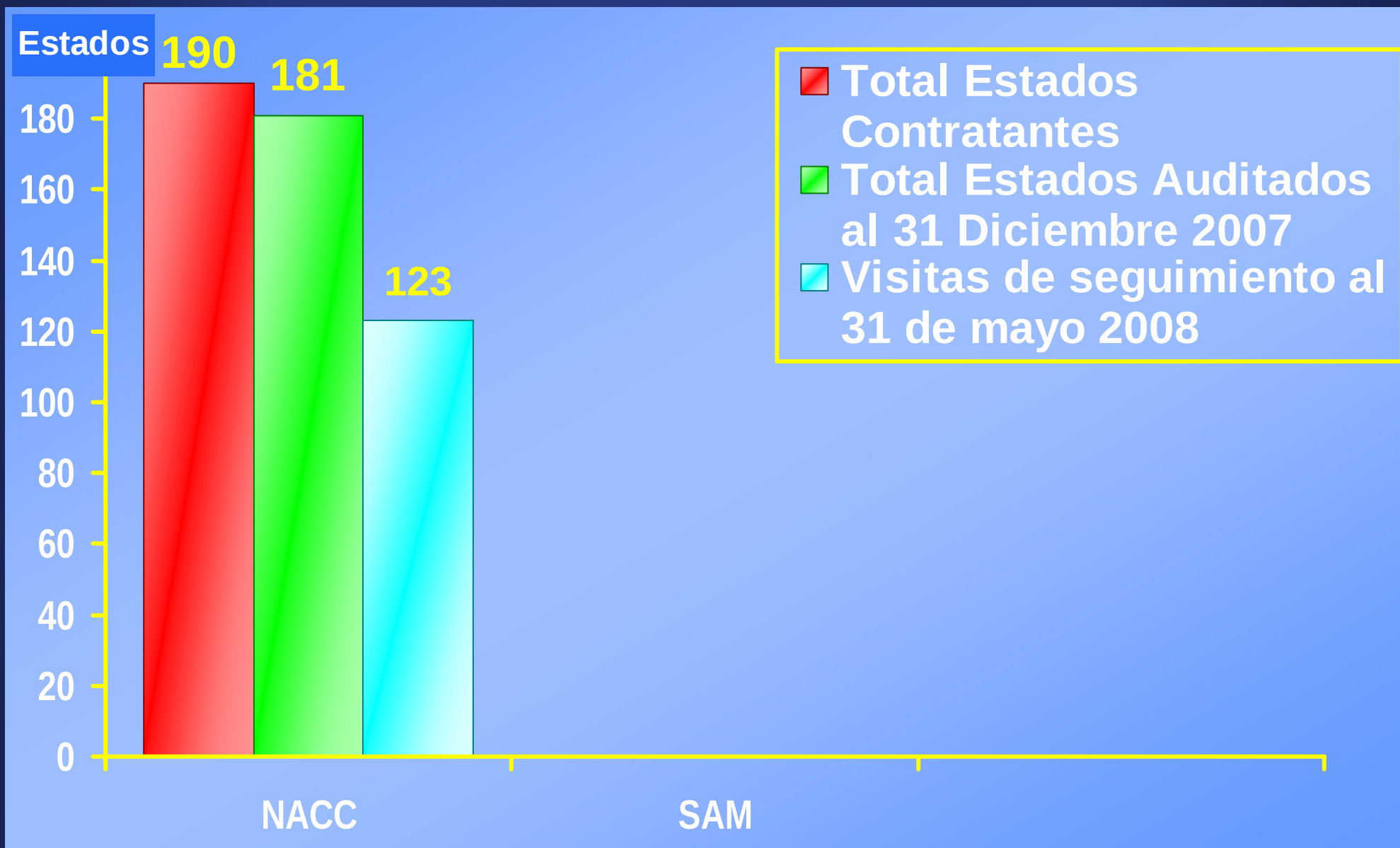
■ Convenio de Chicago (Doc. 7300)



✈ Anexo 17, Doc. 8973/6, Doc. 9807 y Doc. 9734

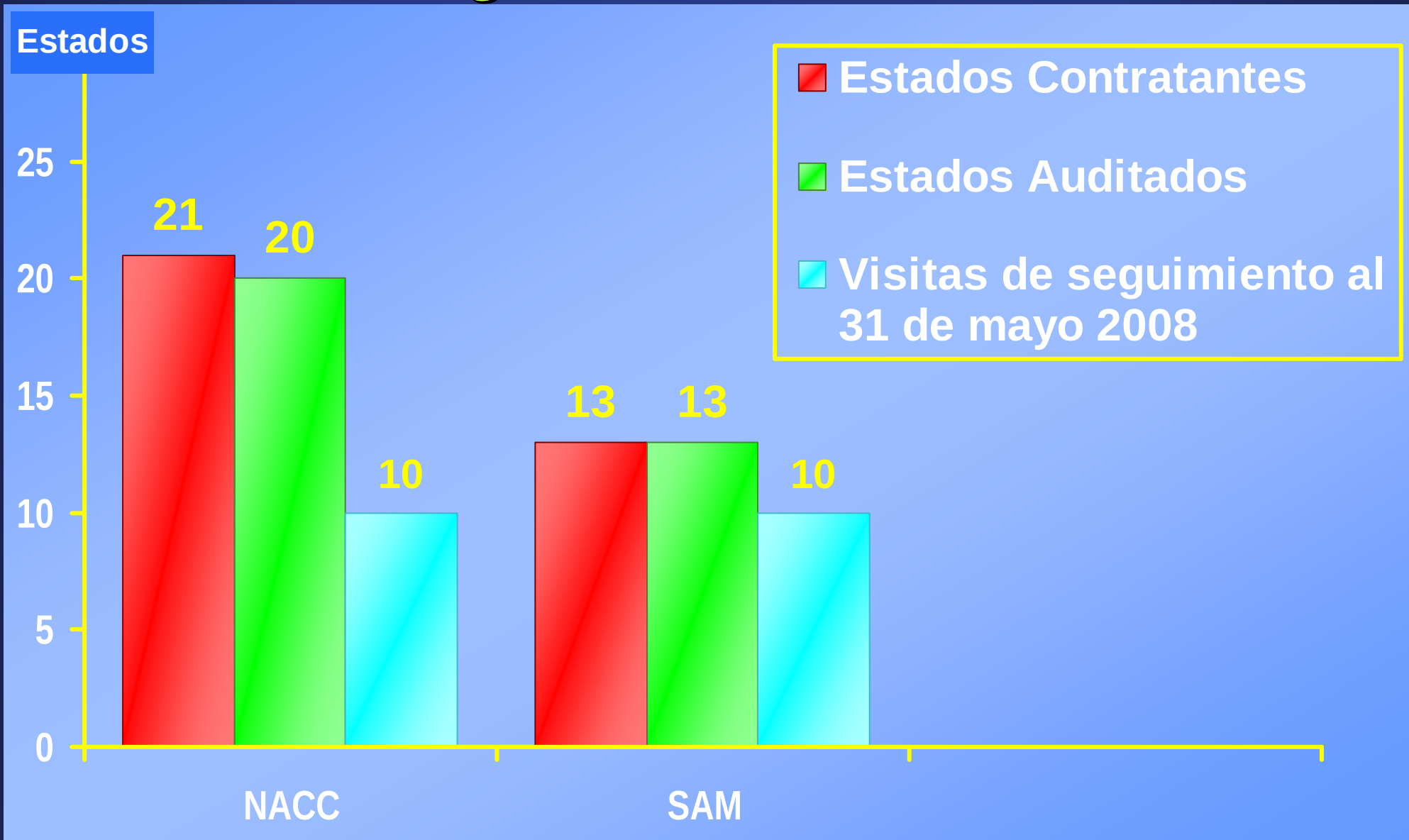
✈ Memorando de Entendimiento (MoU)

Total Auditorías OACI-USAP I Ciclo realizadas hasta el 31 de diciembre de 2007



Auditorías OACI-USAP I Ciclo realizadas hasta el 31 de diciembre de 2007

Regiones CAR/SAM



Observaciones clave: Ámbito Nacional

- ✈ Ausencia o falta de aprobación e implementación de un instrumento legal respecto a seguridad de la aviación, y/o del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación
- ✈ Deficiencias en la designación de las autoridades a cargo de la seguridad de la aviación y la respectiva asignación de recursos (humanos y materiales)
- ✈ Falta o deficiencias en el Programa Nacional de Control de Calidad en la mayoría de los Estados

Observaciones clave: Ámbito Nacional

- ✈ Vigilancia ineficiente de la seguridad de la aviación en los aeropuertos y de sus explotadores aéreos y otras entidades involucradas en AVSEC
- ✈ Necesidad de Inspectores calificados o medios de sanción para asegurar el cumplimiento
- ✈ Deficiencias en el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil
- ✈ Falta de implementación de programas de certificación de personal AVSEC

Observaciones Clave: Ámbito Aeroportuario

- ✈ Implementación deficiente de medidas en varias funciones de seguridad
 - ✈ **Desarrollo e implementación de un Programa de seguridad de aeropuerto / aeroportuario**
 - ✈ **Áreas problemáticas incluyen:**
 - ✈ Control del accesos, verificación de antecedentes, entrenamiento de su personal AVSEC y mantenimiento de registros de instrucción; calidad y consistencia de la inspección de pasajeros y su equipaje de mano; equipaje de bodega y carga (cuando asignada).
 - ✈ **Desarrollo coordinado de un Plan de Contingencia que involucre a todas las entidades ej. ATS, Policía, Fuerzas Armadas, entre otras.**

Observaciones Clave:

Ámbito Explotadores aéreos

- ✈ Desarrollo, aprobación e implementación de un Programa de seguridad de explotador aéreo
- ✈ Implementación deficiente de medidas en varias funciones de seguridad y falta de desarrollo de procedimientos
 - ✈ Deficiencias incluyen:
 - ✈ Entrenamiento de su personal AVSEC; mantenimiento de registros de instrucción; calidad y consistencia de la inspección de pasajeros y su equipaje de mano (cuando asignada); reconciliación entre pasajero/equipaje y viceversa; controles de seguridad de la carga, correo, repuestos y aprovisionamiento de abordó; procedimientos para control del acceso e inspección de sus aeronaves.

USAP Segundo Ciclo (Phase II)

- ✈ La nueva metodología permitirá concentrarse en la **capacidad de vigilancia** de los Estados auditados, cuando aplique, mientras que simultáneamente permitirá un examen profundo de las medidas y prácticas de seguridad de la aviación en aquellos Estados en los cuales no se implementa una vigilancia efectiva.

USAP Segundo Ciclo (Phase II)

- ✈ La Ayuda para el Auditor (Apéndice D del Documento 9807, *Manual de referencia de auditorías de seguridad de la aviación* (SARM) contiene nuevos protocolos para conducir la auditoría y se ha convertido en un “Protocolo de Auditoría”
- ✈ La Guía del Auditor (Apéndice E del Documento 9807) será usada de forma conjunta con los Protocolos de Auditoría y para referencia adicional necesaria se utilizarán:
 - ✈ **Documento 8973, Manual de Seguridad para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita;**
 - ✈ **Doc. 9303, Documentos de viaje de lectura mecánica y el nuevo**
 - ✈ **Doc. 9734, (Parte C) del Manual de vigilancia de seguridad de la aviación.**

USAP Segundo Ciclo (Phase II)

Elementos críticos

- ✈ Incorporación de Elementos Críticos (CE) del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación de un Estado
- ✈ CE-1: Legislación de la seguridad de la aviación del Estado
- ✈ CE-2: Programas y regulaciones de la seguridad de la aviación
- ✈ CE-3: Autoridad apropiada/designada de la seguridad de la aviación de un Estado y sus responsabilidades
- ✈ CE-4: Calificaciones y entrenamiento/instrucción del personal
- ✈ CE-5: Provisión de Guías técnicas, herramientas e información crítica AVSEC
- ✈ CE-6: Obligaciones de Certificación y aprobación
- ✈ CE-7: Obligaciones de Control de calidad
- ✈ CE-8: Resolución de deficiencias AVSEC

USAP

Segunda Fase (Phase II)



Nueve Áreas de la Auditoría (AA)



Normas Anexo 9

✈ Aeronave y seguridad a bordo

✈ Normas: 3.31, 3.33, 3.47, 5.19

✈ Seguridad de la Carga, abastecimiento de a bordo (Catering) & Correo

✈ Norma: 4.6

✈ Aspectos de seguridad de la Facilitación

✈ Normas: 4.41, 8.18, 8.20 (políticas y programas)

✈ Normas 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 3.46, y 3.70
(seguridad de los documentos de viaje)

ICAO USAP

CONVENIO DE CHICAGO

AAC

Policía

Militar

Inteligencia

Relaciones Ext.

Aduana

Migración

Aeropuertos

Aerolíneas

etc.

Marco Coordinado: Políticas y Metodología

GRACIAS



ICAO

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION





COMPLEMENTARIEDAD DE FACILITACION Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Marco Ospina
Secretario CLAC

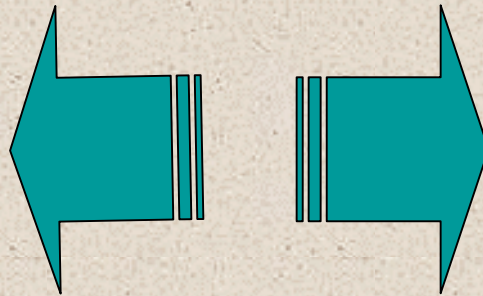
INTRODUCCION

¡ATENTOS POR FAVOR!



Intereses Divergentes entre Facilitación y Seguridad **NO!!**

**Acceso rápido
y fácil**



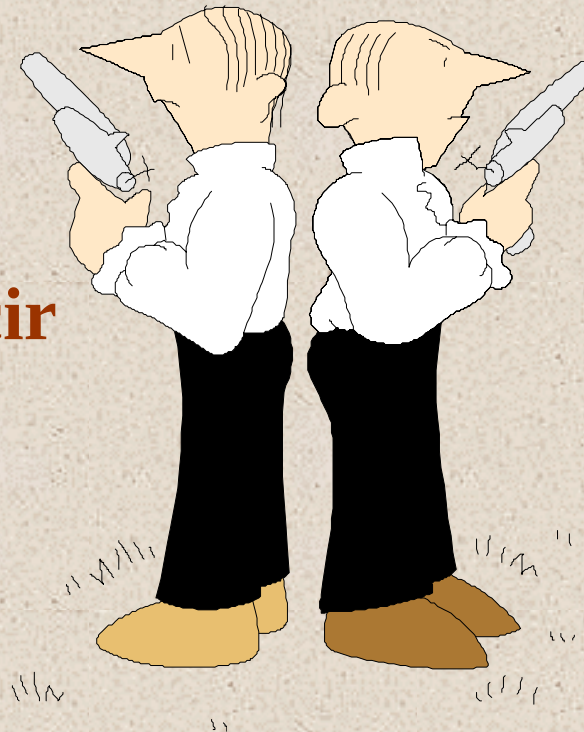
**Control y restricción
de acceso**



**Eliminar - reducir
obstáculos**



**Implementar
procedimientos**



¿Qué son FAL y AVSEC?

FACILITACION

“Combinación de medidas, recursos humanos y materiales dedicados a agilizar el proceso del transporte aéreo, acelerando los tramites a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga y correo, evitando demoras innecesarias”

SEGURIDAD

“Combinación de medidas, recursos humanos y materiales dedicados a salvaguardar la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita.

¿Por qué son necesarias?

FACILITACION

- ➔ Para suprimir obstáculos al tránsito libre y rápido de aeronaves, pasajeros, tripulaciones, equipaje, carga y correo a través de las fronteras;
- ➔ Justificación: La Celeridad, característica principal del transporte aéreo;
- ➔ Los costos elevados de aeronaves y aeropuertos obligan a reducir los periodos improductivos.

SEGURIDAD

- ➔ La Industria de la Aviación es un objetivo estratégico;
- ➔ La amenaza no tiene fronteras geográficas;
- ➔ Los aeropuertos, aeronaves y otros activos del transporte aéreo son la base efectiva del trabajo

Retos para la Seguridad y la Facilitación

- ✈ Aumento del volumen de tráfico;
- ✈ Evolución tecnológica;
- ✈ Evaluación de la amenaza;
- ✈ Costo de implementación;
- ✈ Aplicación de controles.

Base Regulatoria de la Facilitación y la Seguridad

**Convenio de Aviación Civil
Internacional
OACI**

```
graph TD; A[Convenio de Aviación Civil Internacional OACI] --> B[ANEXO 9 FACILITACION 1ra. Edición 1949 12 Ediciones]; A --> C[ANEXO 17 SEGURIDAD 1ra. Edición 1974 8 Ediciones];
```

**ANEXO 9
FACILITACION
1ra. Edición 1949
12 Ediciones**

**ANEXO 17
SEGURIDAD
1ra. Edición 1974
8 Ediciones**

Actividades comunes a la Facilitación y la Seguridad

- Manejo automático de los equipajes (BHS);
- Intercambio Electrónico de Datos (**E**lectronic **D**ata Interchange), EDI;
- **A**dvance **P**assenger **I**nformation (API);
- Procesamiento de carga utilizando manifiestos electrónicos (eCargo);
- Documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD);
- Identificación Biométrica;

Identificación Biométrica

- Se basa en determinar si la persona es quien dice ser, midiendo cualquier característica física única del ser humano y contrastándola con la original contenida en un banco de datos.



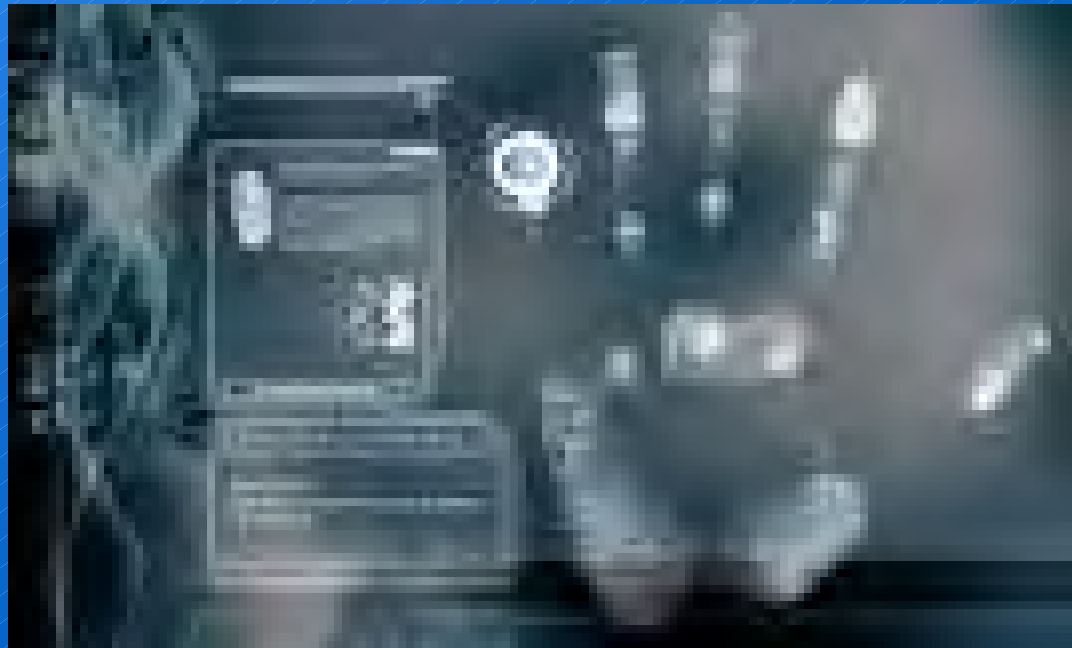
Sistemas de Control Biométrico

El reconocimiento se basa en las siguientes características únicas del individuo:

- a. Huella dactilar;
- b. Geometría facial;
- c. Voz;
- d. Geometría de la mano;
- e. Iris;
- f. Firma.



Sistemas de Control Biométrico



ORGANIZACIÓN DE LA FACILITACION Y LA SEGURIDAD

Facilitación



Seguridad



Organizaciones que trabajan en FAL y AVSEC

FACILITACIÓN

- ➔ Organización de Aviación Civil Internacional – **OACI**
- ➔ Comisión Latinoamericana de Aviación Civil - **CLAC**
- ➔ Consejo Internacional de Aeropuertos - **ACI**
- ➔ Consejo de Cooperación Aduanera - **CCC**
- ➔ Asociación de Transporte Aéreo Internacional – **IATA**
- ➔ Organización Internacional de Normalización - **ISO**
- ➔ Organización Mundial de Turismo - **OMT**
- ➔ Organización Mundial de Salud - **OMS**

SEGURIDAD

- ➔ Organización de Aviación Civil Internacional – **OACI**
- ➔ Comisión Latinoamericana de Aviación Civil - **CLAC**
- ➔ Consejo Internacional de Aeropuertos - **ACI**
- ➔ Consejo de Cooperación Aduanera - **CCC**
- ➔ Asociación de Transporte Aéreo Internacional – **IATA**
- ➔ Policía Internacional - **INTERPOL**
- ➔ Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas - **IFALPA**;
- ➔ Unión Postal Universal - **UPU**

11 de SEPTIEMBRE de 2001

El día que cambio la Seguridad de la Aviación y la Facilitación



**¿Donde se aplica la
Facilitación y la
Seguridad?**

Aeronaves



Tripulaciones



Pasajeros

Documentos de viaje de lectura mecanica
MRTD



Control de Fronteras



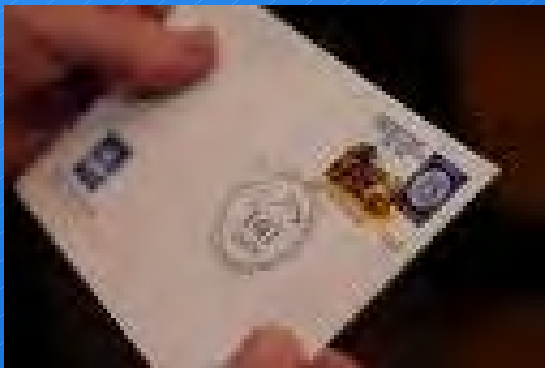
Control de la Inmigración Ilegal



Carga



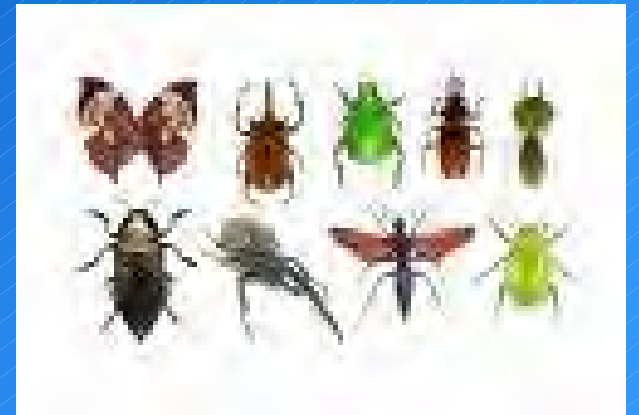
Correo y Encomiendas



Salud



Animales e Insectos



Narcotrafico



**NUEVOS DESARROLLOS EN
PROCESO QUE INVOLUCRAN A
LA FACILITACION Y LA
SEGURIDAD**



Simplifying Passenger Travel -SPT

- El objetivo del proyecto es acelerar el viaje reemplazando controles repetidos a los pasajeros y sus documentos mediante el diseño de un sistema sin obstáculos;
- El nuevo sistema obtendra la información ***una sola vez*** y la compartira electronicamente con otras organizaciones involucradas en el proceso;



Simplifying Passenger Travel -SPT

- El sistema automático usará la Biométrica como metodo para verificar la identidad del pasajero;
- Interfase en tiempo real con las bases de datos de las autoridades;
- Se mejorara la Seguridad y la Facilitación.

CONCLUSIONES

FAL Y AVSEC el Reto para los Aeropuertos



Solución: Coordinación e Integración

➔ Enfoque integrado

➔ *Desarrollo de Programas (AVSEC y FAL)*

➔ Coordinación

➔ *Interfaz de Comités (AVSEC y FAL)*

➔ Trabajo en Equipo

➔ Capacitación permanente



GRACIAS POR
SU
ATENCIÓN





Gestión AVSEC / FAL en Aeropuertos LAC

1ª Conferencia Iberoamericana FAL/AVSEC de la CLAC
Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 28-29 de mayo de 2008

Temas de Gestión AVSEC / FAL en Aeropuertos LAC

- **Reglamento (CE) N° 1107/2006 de la Unión Europea (Parlamento Europeo y Consejo. Derechos de las Personas con Discapacidad o Movilidad Reducida en el Transporte Aéreo. Vigente 26 de Junio 2008.**
- **Novedades sobre la restricción de LAGs y soluciones globales – LAC**

Aeropuertos y Personas con Discapacidad: Nuevo Reglamento de la Unión Europea 1107/2006

Preámbulo y Generalidades:

- *“... La asistencia dispensada en los aeropuertos debe, entre otras cosas, permitir a las personas con discapacidad o movilidad reducida desplazarse desde un punto designado de llegada al aeropuerto hasta el avión, y desde el avión hasta un punto designado de salida del aeropuerto, incluyendo las operaciones de embarque y desembarque.”*
- *“... La asistencia debe organizarse de modo que no sea objeto de interrupción ni demora alguna, presentar un nivel de calidad elevado y homogéneo en toda la Comunidad y hacer el mejor uso posible de los recursos”*
- *“... El objetivo de inclusión social exige que esta asistencia no implique cargo adicional alguno.”*

Reglamento (CE) N° 1107/2006 UE

Preámbulo y Generalidades:

- *“... Para alcanzar estos objetivos, garantizar una asistencia de alta calidad en los aeropuertos debe ser responsabilidad de un órgano central. Dado que las entidades gestoras de los aeropuertos desempeñan un papel crucial en la prestación de servicios en todo el aeropuerto, debe atribuírseles esa responsabilidad general.”*
- *“... Las entidades gestoras de los aeropuertos pueden proporcionar ellas mismas asistencia a las personas con discapacidad o movilidad reducida. Como alternativa, las entidades gestoras pueden contratar con terceros la prestación de esta asistencia, sin perjuicio de la aplicación de las normas pertinentes del Derecho comunitario, incluidas las relativas a la contratación pública.”*
- *“... La asistencia debe financiarse de forma que los costes se distribuyan equitativamente entre todos los pasajeros que utilicen el aeropuerto.”*

Reglamento (CE) N° 1107/2006 UE

- **OBJETIVO:**

- ➔ Establecer normas de protección y asistencia de personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo

- **ALCANCE:**

- ➔ Vuelos desde y hacia aeropuertos dentro del territorio de los Estados miembros (ORIGEN, DESTINO Y TRÁNSITO)
- ➔ Las Compañías Aéreas con licencia de explotación de la Unión Europea deberán cumplir este reglamento en todos sus vuelos con destino a un aeropuerto de la Unión Europea.

- ➔ **VIGENCIA – 26 de junio de 2008**

Reglamento (CE) N° 1107/2006 UE

- «Persona con discapacidad» o «persona con movilidad reducida»:
 - ➔ Toda persona cuya movilidad para utilizar el transporte se halle reducida por motivos de discapacidad física (sensorial o locomotriz, permanente o temporal), discapacidad o deficiencia intelectual, o cualquier otra causa de discapacidad, o por la edad, y cuya situación requiera una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares del servicio puesto a disposición de los demás
- «Entidad gestora del aeropuerto» o «entidad gestora»:
 - ➔ Organismo cuya finalidad principal, con arreglo a la legislación nacional, es la administración y gestión de las infraestructuras aeroportuarias, así como la coordinación y el control de las actividades de los distintos operadores presentes en el aeropuerto o el sistema aeroportuario correspondiente

Reglamento (CE) N° 1107/2006 UE

ADECUACION DEL SISTEMA AEROPORTUARIO

- Definición de puntos de llegada y salida
- Dotación de equipos certificados
- Transmisión adecuada de la información
- Derecho a la asistencia en el aeropuerto
- Control de la calidad en la prestación del servicio
- Gestión dinámica de las reclamaciones y quejas
- Formación específica del personal
- Sistema de indemnizaciones y sanciones

Reglamento (CE) N° 1107/2006 UE

RESPONSABILIDADES DE LAS AEROLINEAS

- Transporte de perros guía reconocidos en cabina según normativas nacionales.
- Además del equipo médico, transporte de hasta dos aparatos de equipos de movilidad por persona con discapacidad o movilidad reducida, incluidas las sillas de ruedas eléctricas (previa notificación con una antelación de 48 horas y siempre que las limitaciones de espacio a bordo del avión no lo impidan, y sometido todo ello a la aplicación de la legislación pertinente en materia de mercancías peligrosas).
- Comunicación de la información esencial relativa a los vuelos en formato accesible.
- Realización de todos los esfuerzos razonables para disponer los asientos conforme a las necesidades de cada persona con discapacidad o movilidad reducida que así lo soliciten, siempre que los requisitos de seguridad y la disponibilidad lo permitan.
- Ayuda para desplazarse a los servicios si es preciso.
- Cuando una persona con discapacidad o movilidad reducida reciba la ayuda de un acompañante, la compañía aérea hará todos los esfuerzos razonables para ofrecer a la persona acompañante un asiento junto a la persona con discapacidad o movilidad reducida.

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

- Definiciones:
 - LAGs: Líquidos, Aerosoles y Geles
 - STEBs: “Security Tamper-Evident Bags”
 - La traducción oficial de OACI es:
 - *Bolsas de Seguridad a Prueba de Manipulación Indebida*



Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

- OACI ha publicado 3 Cartas a los Estados Miembros (1 de diciembre de 2006, 30 de marzo de 2007 y 6 de julio de 2007) para establecer directrices hacia una solución global:
 - Idénticas restricciones en los LAGs en todos los países firmantes.
 - Modelo unificado de STEBs a nivel mundial.
 - Protocolo de seguridad para garantizar la integridad de los proveedores de STEBs para LAGs
 - Homologación de protocolos de seguridad existentes para los proveedores de STEBs para LAGs de otros países

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

OACI

- El 25% de los Estados Contratantes ha aplicado las medidas descritas en las Cartas a los Estados (30 de marzo y 6 de julio de 2007).
- ACI envió una notificación a la Asamblea General de OACI (septiembre de 2007), pidiendo a OACI que:
 - Proporcionara liderazgo y coordinación en la aplicación de las medidas
 - Estableciera una fecha límite de aplicación para presionar a los Estados
 - Aportara un modelo de verificación mediante el cual los Estados puedan certificar la adopción de las medidas
 - Facilitara a otros Estados:
 - Acceso a la información sobre las regulaciones (bajo petición)
 - Validación de proveedores de LAGs/STEBs de dichos Estados

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

- Singapur y China también enviaron notificaciones a la Asamblea General de OACI, la cual comunicó:

“ Existe la urgente necesidad de unificar la aplicación de las medidas impuestas para el transporte internacional de LAGs, lo que facilitará el tránsito de los pasajeros en los aeropuertos sin poner en riesgo la seguridad.

En este contexto, se insta a un aumento del liderazgo y a la adopción de las medidas en línea con las propuestas técnicas [presentadas por ACI, Singapur y China]”

- La comunicación fue trasladada al Consejo y a la Secretaría General de OACI

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

ACI

- ACI también presentó una resolución en su 17ª Asamblea General Anual Mundial de 2007, celebrada en Buenos Aires.



SEVENTEENTH ACI WORLD ASSEMBLY (Buenos Aires, 6 November 2007)

RESOLUTION No.4

AIRPORTS SEEK EFFECTIVE ACTION TO HARMONISE AVIATION SECURITY RESTRICTIONS TO FACILITATE PASSENGERS TRAVELING INTERNATIONALLY

The Seventeenth ACI General Assembly,

Re-affirming its commitment to maintaining a safe and secure global air transport system, based on harmonised international standards, as its highest priority,

Recognising that security measures will only work when developed in full, extensive and timely consultation with airports, airlines and other industry stakeholders,

Noting that restrictions on the carriage of liquids, aerosols and gels (LAGs) in hand baggage are a requirement globally, at this stage,

Appreciating that ICAO has developed recommendations to harmonise internationally the implementation of the restriction on the carriage of liquids, aerosols and gels (LAGs) in hand baggage,

Noting that the implementation of these restrictions is still degrading the efficiency of airport processes and passenger service levels and has increased significantly airport security costs,

Appreciating that ICAO has also recommended framework measures for ensuring the security of the LAG and Security Tamper-Evident Bag (STEB) supply chains, as well as arrangements to facilitate validation of these measures between States (and between States and the European Union, where involved) thus providing a process for States to recognise and accept LAGs in STEBs originating from elsewhere and being carried by transfer passengers,

Noting that these recommended framework measures and arrangements have not been widely adopted by States (and the European Union, where involved) and as a result passengers transferring through airports in other States are generally not being facilitated and that LAGs in STEBs originating from elsewhere are still liable to seizure or forfeiture,

Noting that development by ICAO of a set of detailed guidance material is urgently needed to further assist States in their implementation of security controls pertaining to the carriage of LAGs on board aircraft that will help facilitate an earlier harmonisation internationally of the measures,

Resolves that:

1. ACI calls upon ICAO:

- a. to lead and coordinate efforts internationally, with renewed urgency, to achieve harmonised implementation of the recommended restrictions and the framework arrangements; and
- b. to establish a recommended date of 1 April 2008 for States to have formalised arrangements either to recognise and accept LAGs in STEBs originating from other States or to otherwise facilitate the carriage of such articles by transfer passengers, subject to appropriate security protocols or screening measures; and
- c. to develop a set of detailed guidance material to assist States in the implementation of security controls pertaining to the carriage of LAGs on board aircraft as soon as possible.

2. ACI calls upon ICAO, States, the European Union and other stakeholders to expedite the development, testing and certification of new screening systems and technologies, specifically capable of detecting the liquid explosive threat in the alleged UK terror plot of 10 August 2006, which in turn will allow for the removal of the restriction on the carriage of LAGs in hand baggage and the restoration of passenger service levels and more efficient airport processes.

3. The Director-General, ACI should seek a meeting with the President of the Council of ICAO to present this Resolution and to discuss the course of action needed to achieve the aforementioned objectives.

- END -

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

Europa

- El Reglamento 915/2007 proporciona directrices para reconocimiento de LAGs en STEBs - vuelos de terceros países
- Singapur fue el primer país en obtener la aprobación conforme al Reg. 915
 - Los LAGs de SIN son aceptados en los aeropuertos europeos desde el 3 de enero de 2008
- Otros 11 países han solicitado aprobación a la Unión Europea
 - Como parte del proceso de aprobación, la Unión Europea exige que la solicitud incluya el Informe de Auditoria de OACI, lo que está ralentizando el proceso, pues algunos Estados se oponen a la entrega de dicho informe.

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

Norte América - USA

Según los últimos informes, la TSA

- Ha permitido el uso de STEBs para salidas desde aeropuertos US
- Muestra ciertas diferencias con diferentes STEBs extranjeras
- Aun no reconoce las STEBs de terceros países
- Confía que la solución está en tecnología de detección de explosivos LAGs
- Los pasajeros en tránsito pueden llevar LAGs en el equipaje facturado
- Las restricciones en LAGs parecen no haber afectando al comercio en los aeropuertos US
- La UE aún no ha accedido a reconocer STEBs procedentes de US en los controles de seguridad de pasajeros en tránsito por aeropuertos de la UE

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

Norte América – CANADA

Según los últimos informes de Transport Canada

- Se está considerando implantar las STEBs
- Se encuentra en trámite de reconocimiento de la UE (Reg. 915)
- Los aeropuertos canadienses sí han notado un descenso relevante en las ventas de sus comercios

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

Resto del mundo

- Pocos Estados (<25%) están desarrollando las medidas de OACI, incluyendo el uso de STEBs.
- Algunas STEBs en circulación no se ajustan al modelo OACI.
- Existen casos de Autoridades que han decidido aceptar unilateralmente LAGs en STEBs procedentes de 3ros países.
- Australia aplica restricciones en el transporte de LAGs en el equipaje de mano en vuelos hacia Australia, y no permite LAGs en STEBs a través de los controles de seguridad.
- En general, la industria aeroportuaria y los reguladores han desarrollado un “marco provisional” que proporciona un aceptable grado de normalidad en las operaciones.

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

Reunión del Grupo de Estudio de la Secretaría de OACI

(Singapur, 27-28 de marzo de 2008)

- El objetivo del encuentro era proporcionar 'material de apoyo' para poder desarrollar las medidas promulgadas en la Carta a los Estados (1 de diciembre de 2006, 30 de marzo y 6 de julio de 2007)
 - **Acción propuesta por la Asamblea General de OACI**
 - **El 'material de apoyo' no es de obligado cumplimiento**
- El material de apoyo fue desarrollado y aceptado, su adecuación se está estudiando en este momento por el Grupo de Expertos AVSEC de OACI (ICAO AVSEC Panel Meeting, 26-30 de mayo de 2008).
- Una vez aprobado, será publicado por la Secretaría de OACI.
- Este material de apoyo no parece que genere aumento significativo de Estados que adopten medidas referentes a LAGs y STEBs.

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales – LAC. Conclusiones

- No se están produciendo grandes cambios ni mejoras globales
- Inconsistencias en la aplicación de las restricciones
- En general, la industria aeroportuaria y la opinión pública han aprendido a convivir con los problemas asociados a los LAGs, y la clase política no lo considera un problema prioritario. Por lo tanto, los organismos reguladores no se encuentran bajo presión para tomar medidas, lo que explica que menos del 25% de los Países hayan desarrollado las Cartas a los Estados de OACI.
- Las medidas de las Cartas a los Estados se consideran por muchos países como arreglos temporales, a la espera de disponer de medios técnicos que permitan la detección de líquidos explosivos en las inspecciones rutinarias (se espera que esta tecnología esté lista dentro de 12 a 24 meses).

Reglamento (CE) N° 1107/2006 UE. Conclusiones

- En la actualidad, la discriminación en el transporte aéreo sigue siendo una realidad en la mayoría de los países del mundo.
- El 10% de la población mundial presenta alguna discapacidad (en Europa, la cifra aumenta hasta el 30%)
- Es importante asumir que las personas discapacitadas deben tener los mismos derechos que todos al utilizar el transporte aéreo.
- El tema del costo y la compatibilidad del componente aeroportuario y de aerolíneas en el servicio es crucial.
- Impacto regulatorio – Contratos de Concesión Aeroportuaria



**AIRPORTS COUNCIL
INTERNATIONAL**

Eduardo A. Flores
Secretaria Regional ACI-LAC

efloresdc@aci-lac.aero

Tel. +52 999 9461258

WWW.ACI-LAC.AERO



Gestión AVSEC / FAL en Aeropuertos LAC

1ª Conferencia Iberoamericana FAL/AVSEC de la CLAC
Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 28-29 de mayo de 2008

Temas de Gestión AVSEC / FAL en Aeropuertos LAC

- **Reglamento (CE) N° 1107/2006 de la Unión Europea (Parlamento Europeo y Consejo. Derechos de las Personas con Discapacidad o Movilidad Reducida en el Transporte Aéreo. Vigente 26 de Junio 2008.**
- **Novedades sobre la restricción de LAGs y soluciones globales – LAC**

Aeropuertos y Personas con Discapacidad: Nuevo Reglamento de la Unión Europea 1107/2006

Preámbulo y Generalidades:

- *“... La asistencia dispensada en los aeropuertos debe, entre otras cosas, permitir a las personas con discapacidad o movilidad reducida desplazarse desde un punto designado de llegada al aeropuerto hasta el avión, y desde el avión hasta un punto designado de salida del aeropuerto, incluyendo las operaciones de embarque y desembarque.”*
- *“... La asistencia debe organizarse de modo que no sea objeto de interrupción ni demora alguna, presentar un nivel de calidad elevado y homogéneo en toda la Comunidad y hacer el mejor uso posible de los recursos”*
- *“... El objetivo de inclusión social exige que esta asistencia no implique cargo adicional alguno.”*

Reglamento (CE) N° 1107/2006 UE

Preámbulo y Generalidades:

- *“... Para alcanzar estos objetivos, garantizar una asistencia de alta calidad en los aeropuertos debe ser responsabilidad de un órgano central. Dado que las entidades gestoras de los aeropuertos desempeñan un papel crucial en la prestación de servicios en todo el aeropuerto, debe atribuírseles esa responsabilidad general.”*
- *“... Las entidades gestoras de los aeropuertos pueden proporcionar ellas mismas asistencia a las personas con discapacidad o movilidad reducida. Como alternativa, las entidades gestoras pueden contratar con terceros la prestación de esta asistencia, sin perjuicio de la aplicación de las normas pertinentes del Derecho comunitario, incluidas las relativas a la contratación pública.”*
- *“... La asistencia debe financiarse de forma que los costes se distribuyan equitativamente entre todos los pasajeros que utilicen el aeropuerto.”*

Reglamento (CE) N° 1107/2006 UE

- **OBJETIVO:**

- ➔ Establecer normas de protección y asistencia de personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo

- **ALCANCE:**

- ➔ Vuelos desde y hacia aeropuertos dentro del territorio de los Estados miembros (ORIGEN, DESTINO Y TRÁNSITO)
- ➔ Las Compañías Aéreas con licencia de explotación de la Unión Europea deberán cumplir este reglamento en todos sus vuelos con destino a un aeropuerto de la Unión Europea.

- ➔ **VIGENCIA – 26 de junio de 2008**

Reglamento (CE) N° 1107/2006 UE

- «Persona con discapacidad» o «persona con movilidad reducida»:
 - ➔ Toda persona cuya movilidad para utilizar el transporte se halle reducida por motivos de discapacidad física (sensorial o locomotriz, permanente o temporal), discapacidad o deficiencia intelectual, o cualquier otra causa de discapacidad, o por la edad, y cuya situación requiera una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares del servicio puesto a disposición de los demás
- «Entidad gestora del aeropuerto» o «entidad gestora»:
 - ➔ Organismo cuya finalidad principal, con arreglo a la legislación nacional, es la administración y gestión de las infraestructuras aeroportuarias, así como la coordinación y el control de las actividades de los distintos operadores presentes en el aeropuerto o el sistema aeroportuario correspondiente

Reglamento (CE) N° 1107/2006 UE

ADECUACION DEL SISTEMA AEROPORTUARIO

- Definición de puntos de llegada y salida
- Dotación de equipos certificados
- Transmisión adecuada de la información
- Derecho a la asistencia en el aeropuerto
- Control de la calidad en la prestación del servicio
- Gestión dinámica de las reclamaciones y quejas
- Formación específica del personal
- Sistema de indemnizaciones y sanciones

Reglamento (CE) N° 1107/2006 UE

RESPONSABILIDADES DE LAS AEROLINEAS

- Transporte de perros guía reconocidos en cabina según normativas nacionales.
- Además del equipo médico, transporte de hasta dos aparatos de equipos de movilidad por persona con discapacidad o movilidad reducida, incluidas las sillas de ruedas eléctricas (previa notificación con una antelación de 48 horas y siempre que las limitaciones de espacio a bordo del avión no lo impidan, y sometido todo ello a la aplicación de la legislación pertinente en materia de mercancías peligrosas).
- Comunicación de la información esencial relativa a los vuelos en formato accesible.
- Realización de todos los esfuerzos razonables para disponer los asientos conforme a las necesidades de cada persona con discapacidad o movilidad reducida que así lo soliciten, siempre que los requisitos de seguridad y la disponibilidad lo permitan.
- Ayuda para desplazarse a los servicios si es preciso.
- Cuando una persona con discapacidad o movilidad reducida reciba la ayuda de un acompañante, la compañía aérea hará todos los esfuerzos razonables para ofrecer a la persona acompañante un asiento junto a la persona con discapacidad o movilidad reducida.

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

- Definiciones:
 - LAGs: Líquidos, Aerosoles y Geles
 - STEBs: “Security Tamper-Evident Bags”
 - La traducción oficial de OACI es:
 - *Bolsas de Seguridad a Prueba de Manipulación Indebida*



Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

- OACI ha publicado 3 Cartas a los Estados Miembros (1 de diciembre de 2006, 30 de marzo de 2007 y 6 de julio de 2007) para establecer directrices hacia una solución global:
 - Idénticas restricciones en los LAGs en todos los países firmantes.
 - Modelo unificado de STEBs a nivel mundial.
 - Protocolo de seguridad para garantizar la integridad de los proveedores de STEBs para LAGs
 - Homologación de protocolos de seguridad existentes para los proveedores de STEBs para LAGs de otros países

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

OACI

- El 25% de los Estados Contratantes ha aplicado las medidas descritas en las Cartas a los Estados (30 de marzo y 6 de julio de 2007).
- ACI envió una notificación a la Asamblea General de OACI (septiembre de 2007), pidiendo a OACI que:
 - Proporcionara liderazgo y coordinación en la aplicación de las medidas
 - Estableciera una fecha límite de aplicación para presionar a los Estados
 - Aportara un modelo de verificación mediante el cual los Estados puedan certificar la adopción de las medidas
 - Facilitara a otros Estados:
 - Acceso a la información sobre las regulaciones (bajo petición)
 - Validación de proveedores de LAGs/STEBs de dichos Estados

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

- Singapur y China también enviaron notificaciones a la Asamblea General de OACI, la cual comunicó:

“ Existe la urgente necesidad de unificar la aplicación de las medidas impuestas para el transporte internacional de LAGs, lo que facilitará el tránsito de los pasajeros en los aeropuertos sin poner en riesgo la seguridad.

En este contexto, se insta a un aumento del liderazgo y a la adopción de las medidas en línea con las propuestas técnicas [presentadas por ACI, Singapur y China]”

- La comunicación fue trasladada al Consejo y a la Secretaría General de OACI

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

ACI

- ACI también presentó una resolución en su 17ª Asamblea General Anual Mundial de 2007, celebrada en Buenos Aires.



SEVENTEENTH ACI WORLD ASSEMBLY (Buenos Aires, 6 November 2007)

RESOLUTION No.4

AIRPORTS SEEK EFFECTIVE ACTION TO HARMONISE AVIATION SECURITY RESTRICTIONS TO FACILITATE PASSENGERS TRAVELING INTERNATIONALLY

The Seventeenth ACI General Assembly,

Re-affirming its commitment to maintaining a safe and secure global air transport system, based on harmonised international standards, as its highest priority,

Recognising that security measures will only work when developed in full, extensive and timely consultation with airports, airlines and other industry stakeholders,

Noting that restrictions on the carriage of liquids, aerosols and gels (LAGs) in hand baggage are a requirement globally, at this stage,

Appreciating that ICAO has developed recommendations to harmonise internationally the implementation of the restriction on the carriage of liquids, aerosols and gels (LAGs) in hand baggage,

Noting that the implementation of these restrictions is still degrading the efficiency of airport processes and passenger service levels and has increased significantly airport security costs,

Appreciating that ICAO has also recommended framework measures for ensuring the security of the LAG and Security Tamper-Evident Bag (STEB) supply chains, as well as arrangements to facilitate validation of these measures between States (and between States and the European Union, where involved) thus providing a process for States to recognise and accept LAGs in STEBs originating from elsewhere and being carried by transfer passengers,

Noting that these recommended framework measures and arrangements have not been widely adopted by States (and the European Union, where involved) and as a result passengers transferring through airports in other States are generally not being facilitated and that LAGs in STEBs originating from elsewhere are still liable to seizure or forfeiture,

Noting that development by ICAO of a set of detailed guidance material is urgently needed to further assist States in their implementation of security controls pertaining to the carriage of LAGs on board aircraft that will help facilitate an earlier harmonisation internationally of the measures,

Resolves that:

1. ACI calls upon ICAO:

- a. to lead and coordinate efforts internationally, with renewed urgency, to achieve harmonised implementation of the recommended restrictions and the framework arrangements; and
- b. to establish a recommended date of 1 April 2008 for States to have formalised arrangements either to recognise and accept LAGs in STEBs originating from other States or to otherwise facilitate the carriage of such articles by transfer passengers, subject to appropriate security protocols or screening measures; and
- c. to develop a set of detailed guidance material to assist States in the implementation of security controls pertaining to the carriage of LAGs on board aircraft as soon as possible.

2. ACI calls upon ICAO, States, the European Union and other stakeholders to expedite the development, testing and certification of new screening systems and technologies, specifically capable of detecting the liquid explosive threat in the alleged UK terror plot of 10 August 2006, which in turn will allow for the removal of the restriction on the carriage of LAGs in hand baggage and the restoration of passenger service levels and more efficient airport processes.

3. The Director-General, ACI should seek a meeting with the President of the Council of ICAO to present this Resolution and to discuss the course of action needed to achieve the aforementioned objectives.

- END -

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

Europa

- El Reglamento 915/2007 proporciona directrices para reconocimiento de LAGs en STEBs - vuelos de terceros países
- Singapur fue el primer país en obtener la aprobación conforme al Reg. 915
 - Los LAGs de SIN son aceptados en los aeropuertos europeos desde el 3 de enero de 2008
- Otros 11 países han solicitado aprobación a la Unión Europea
 - Como parte del proceso de aprobación, la Unión Europea exige que la solicitud incluya el Informe de Auditoria de OACI, lo que está ralentizando el proceso, pues algunos Estados se oponen a la entrega de dicho informe.

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

Norte América - USA

Según los últimos informes, la TSA

- Ha permitido el uso de STEBs para salidas desde aeropuertos US
- Muestra ciertas diferencias con diferentes STEBs extranjeras
- Aun no reconoce las STEBs de terceros países
- Confía que la solución está en tecnología de detección de explosivos LAGs
- Los pasajeros en tránsito pueden llevar LAGs en el equipaje facturado
- Las restricciones en LAGs parecen no haber afectando al comercio en los aeropuertos US
- La UE aún no ha accedido a reconocer STEBs procedentes de US en los controles de seguridad de pasajeros en tránsito por aeropuertos de la UE

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

Norte América – CANADA

Según los últimos informes de Transport Canada

- Se está considerando implantar las STEBs
- Se encuentra en trámite de reconocimiento de la UE (Reg. 915)
- Los aeropuertos canadienses sí han notado un descenso relevante en las ventas de sus comercios

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

Resto del mundo

- Pocos Estados (<25%) están desarrollando las medidas de OACI, incluyendo el uso de STEBs.
- Algunas STEBs en circulación no se ajustan al modelo OACI.
- Existen casos de Autoridades que han decidido aceptar unilateralmente LAGs en STEBs procedentes de 3ros países.
- Australia aplica restricciones en el transporte de LAGs en el equipaje de mano en vuelos hacia Australia, y no permite LAGs en STEBs a través de los controles de seguridad.
- En general, la industria aeroportuaria y los reguladores han desarrollado un “marco provisional” que proporciona un aceptable grado de normalidad en las operaciones.

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales - LAC

Reunión del Grupo de Estudio de la Secretaría de OACI

(Singapur, 27-28 de marzo de 2008)

- El objetivo del encuentro era proporcionar 'material de apoyo' para poder desarrollar las medidas promulgadas en la Carta a los Estados (1 de diciembre de 2006, 30 de marzo y 6 de julio de 2007)
 - **Acción propuesta por la Asamblea General de OACI**
 - **El 'material de apoyo' no es de obligado cumplimiento**
- El material de apoyo fue desarrollado y aceptado, su adecuación se está estudiando en este momento por el Grupo de Expertos AVSEC de OACI (ICAO AVSEC Panel Meeting, 26-30 de mayo de 2008).
- Una vez aprobado, será publicado por la Secretaría de OACI.
- Este material de apoyo no parece que genere aumento significativo de Estados que adopten medidas referentes a LAGs y STEBs.

Novedades en la restricción de LAGs y soluciones globales – LAC. Conclusiones

- No se están produciendo grandes cambios ni mejoras globales
- Inconsistencias en la aplicación de las restricciones
- En general, la industria aeroportuaria y la opinión pública han aprendido a convivir con los problemas asociados a los LAGs, y la clase política no lo considera un problema prioritario. Por lo tanto, los organismos reguladores no se encuentran bajo presión para tomar medidas, lo que explica que menos del 25% de los Países hayan desarrollado las Cartas a los Estados de OACI.
- Las medidas de las Cartas a los Estados se consideran por muchos países como arreglos temporales, a la espera de disponer de medios técnicos que permitan la detección de líquidos explosivos en las inspecciones rutinarias (se espera que esta tecnología esté lista dentro de 12 a 24 meses).

Reglamento (CE) N° 1107/2006 UE. Conclusiones

- En la actualidad, la discriminación en el transporte aéreo sigue siendo una realidad en la mayoría de los países del mundo.
- El 10% de la población mundial presenta alguna discapacidad (en Europa, la cifra aumenta hasta el 30%)
- Es importante asumir que las personas discapacitadas deben tener los mismos derechos que todos al utilizar el transporte aéreo.
- El tema del costo y la compatibilidad del componente aeroportuario y de aerolíneas en el servicio es crucial.
- Impacto regulatorio – Contratos de Concesión Aeroportuaria



**AIRPORTS COUNCIL
INTERNATIONAL**

Eduardo A. Flores
Secretaria Regional ACI-LAC

efloresdc@aci-lac.aero

Tel. +52 999 9461258

WWW.ACI-LAC.AERO



**Organismo Regulador del Sistema Nacional
de Aeropuertos**

ARGENTINA

Expositor : JOSE EDGARD CARNERO

An aerial photograph of an airport, showing the terminal building, runways, and taxiways. The image is in grayscale and serves as a background for the text.

....los aeropuertos son las puertas de entrada del turismo internacional y los puntos de distribución del turismo en Argentina y por ende un recurso económico de primera magnitud para el país.

.....los aeropuertos son fronteras estratégicas de la nación.

Los Estados necesitan desplegar controles de personas y mercancías

- CONTROLADOS (59)
- NO CONTROLADOS (392)

AERODROMOS
(451)

LUGARES
APTOS
DENUNCIADOS
(2507)



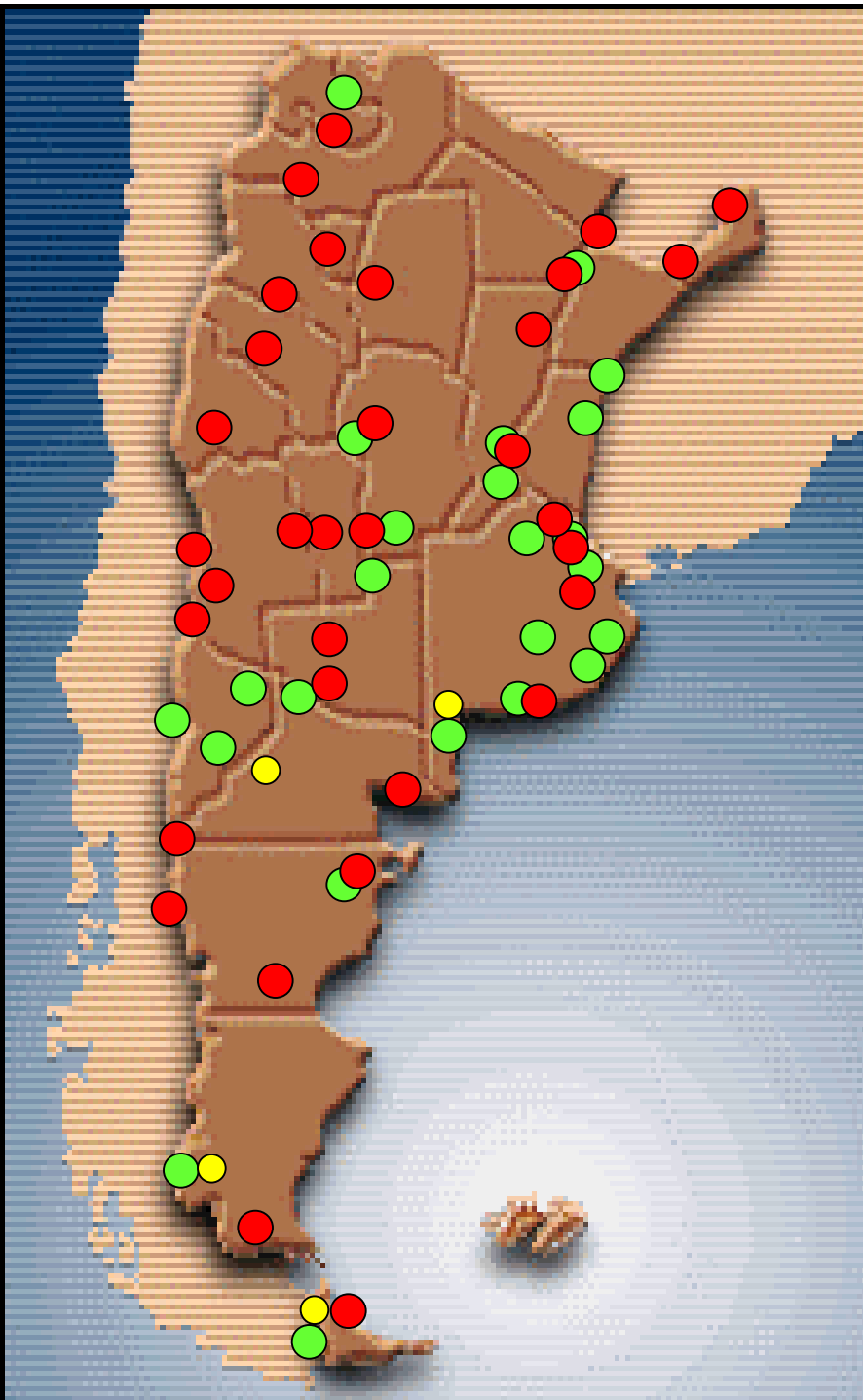
- * CONTROL DE CONCESIÓN
- * FIJACION DE POLÍTICAS

SISTEMA NACIONAL
DE AEROPUERTOS
(SNA)
54 Aeródromos

PROVINCIAS
MUNICIPIOS
PRIVADOS
ADMINISTRACIÓN

AERODROMOS
CONCESIONADOS
(35 Aeródromos)

CONCESIONARIOS



SISTEMA NACIONAL de AEROPUERTOS

59 AEROPUERTOS

- CONCESIONADOS Grupo A
- CONCESIONADOS Grupo B
- NO CONCESIONADOS

RELACIONES EN EL ACTUAL ESQUEMA DE PRESTACION DE SERVICIOS PUBLICOS

ESTADO NACIONAL

**ENTE
REGULADOR**

**PRESTADOR
PRIVADO**

USUARIOS

MARCO NORMATIVO Y FINALIDAD DE LA CONCESION

Decreto N° 375/97

- Conformación del Sistema Nacional de Aeropuertos
- Creación del ORSNA
- Llamado a licitación pública

Decreto N° 163/98

- Se aprueba el Contrato de Concesión

FINALIDAD

Concesión onerosa de un grupo de aeropuertos para adecuar los mismos a estándares internacionales en la materia, con fondos privados.

Permitir al Estado percibir recursos en concepto de canon y reinvertir los mismos en modernizar los aeropuertos no concesionados (Art. 6°, 11 y 26 del Decreto N° 375/97)



ANEXO 9 FACILITACION

SERVICIOS E INSTALACIONES PARA EL TRAFICO

- *Entrada y salida de aeronaves*
- *Entrada y salida de personas y de sus equipajes*
- *Entrada y salida de cargas y otros artículos*

1. INSTALACIONES APROPIADAS
2. CONTROL PLANES EDIFICIOS TERMINALES NUEVOS O MODIFICADOS
3. PROCEDIMIENTOS PARA COORDINAR HORARIOS DE PUNTA

VINCULACION CON EL ANEXO 17

VINCULACION CON EL ANEXO 18

VINCULACION CON OTROS ANEXOS

ANEXO 9 FACILITACION

- CIRCULACION DE PASAJEROS
- CIRCULACION DE EQUIPAJES
- TRANSPORTE DE SUPERFICIE ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS
- PUESTOS DE CONTROL DE DESPACHO DE PASAJEROS
- DISPOSICIONES RELATIVAS AL MOVIMIENTO DEL TRAFICO
- INFORMACION SOBRE VUELOS
- SEÑALES LUMINOSAS Y SONORAS
- AVISOS INDICADORES

An aerial photograph of an airport terminal complex, showing various buildings, runways, and taxiways. The image is in grayscale, with the text overlaid in bright yellow. The text reads "PLAN DE OBRAS e INVERSIONES 2008".

PLAN DE OBRAS

e

INVERSIONES

2008

NORMATIVA VIGENTE:

El Acta Acuerdo de renegociación de contrato suscripta por la UNIREN y AA2000 ratificada por Decreto 1799/2007 pone en cabeza del ORSNA, respecto del Plan de Inversiones, entre otras responsabilidades:

“ Pto. 6 Plan de Inversiones.

Pto. 6.1 El plan de inversiones 2006/2028 de la concesión se encuentra detallado en el anexo IV del Acta Acuerdo

Pto. 6.4 Los planes de inversiones quinquenales serán aprobados revisados y fiscalizados por el ORSNA.....”

Procedimiento de Autorización

Habilitación

PROCEDIMIENTO DE
APROBACIÓN
DEL PLAN DE
INVERSIONES

Aprobación

Fiscalización

OBRAS PREVISTAS EN EL LOS AADD DEL GPO "A" DEL SNA

ORSNA

CONCESIONARIO

FACTORES QUE INTERVIENEN EN EL DESARROLLO DEL PLAN DE OBRAS:

Plan
de
Obras
2008

Relevamiento de
necesidades
operativas
fiscalizadas por la
Autoridad
Aeronáutica y el
ORSNA (Anexo 2)

Obras
prioritarias según:

- *Requerimientos de la Autoridad Aeronáutica*
- *Necesidades relevadas por el ORSNA*
- *Propuestas por el Concesionario*

- Necesidades
- Mantenimiento
- Estandarización
- Capacidades
- Obras en ejecución

*Intervención en obras en todos
los Aeropuertos concesionados*

Gracias por atención



Organismo Regulador del Sistema Nacional
de Aeropuertos

ARGENTINA

Expositor : JOSE EDGARD CARNERO

TSA

An Overview



Major Focus Areas of TSA:



- Focus on people (travelers, workers, crews, vendors)
- Inspect baggage (checked and carry-on)
- Inspect cargo (on passenger planes and cargo planes)
- Aircraft security
- Airport perimeter security
- Transit, rail, surface transportation

TSA's Responsibilities Encompass the U.S. Transportation System

- 452 commercial airports
- 2 million airline passengers daily
- 361 major seaports
- 51,000 ports of call by 7,500 foreign vessels
- 3.9 million miles of public roads
- 120,000 miles of major railroads, 700 million rail freight miles
- 25,000 miles of commercial navigable waterways
- 2.2 million miles of pipelines



TSA Strategic Approach

- Employ a risk-based approach to security
- Implement layers of security
- Use unpredictable security measures and deploy a flexible, well-trained workforce
- Consistent and complimentary security standards
- Work closely with stakeholders



Layers of Security

Layered and risk-based approach including:

- Screening passengers by observation techniques (SPOT)
- Intelligence
- Watch list matching
- Explosive detection technology
- 43,000 highly trained transportation security officers at the nation's airports
- Explosives detection canines
- Federal Air Marshals
- Hardened cockpit doors
- Federal flight deck officers (FFDO)
- Crew member self-defense training

Screening Passengers by Observation Techniques (SPOT)

- SPOT is a behavior observation and assessment program that identifies individuals exhibiting involuntary behaviors indicative of stress, fear or deception
- SPOT balances the protection of civil liberties and does not factor in race or ethnicity
- This is a layer of our threat-based security and can be adapted to other transportation modes

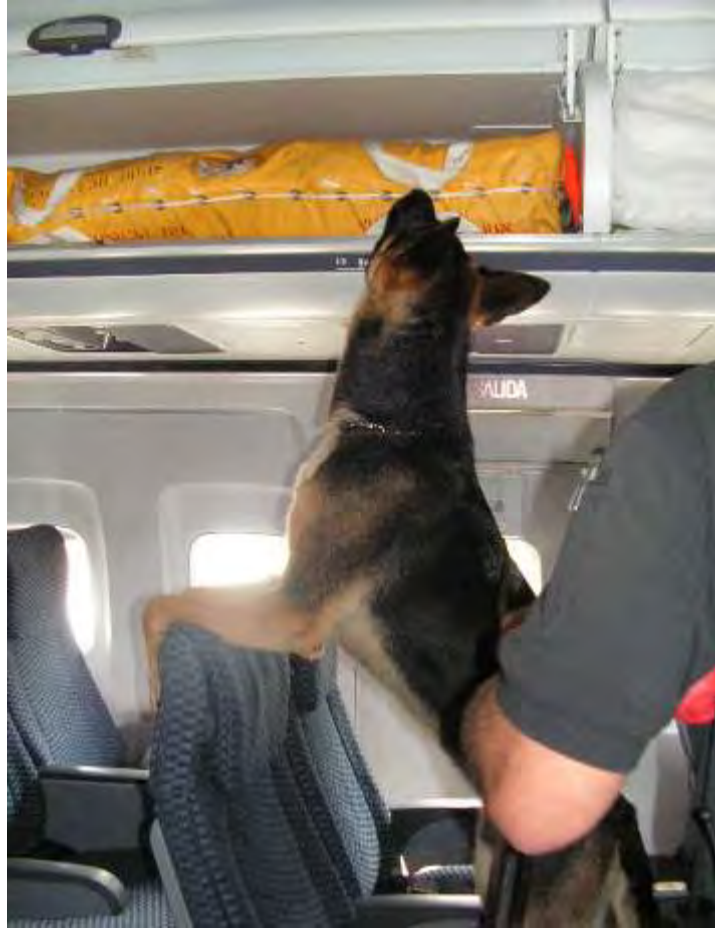


Secure Flight Program



- Currently, airlines check passengers against watch lists
- Under Secure Flight watch list matching will be done by the government. Secure Flight will not use commercial data
- Known threats are not allowed to fly – period. If you have received a boarding pass, you are not on the No Fly List

Explosive Detection Canine Teams



- Trained to detect explosives in checked and carry-on baggage, working in partnership with law enforcement
- Canine teams are quick, efficient and accurate at detecting possible explosive substances
- Provide a valuable visual deterrent to would be terrorists that blends well with our other layers of security
- 440 canine teams deployed at 74 airports and in 13 mass transit systems

Federal Air Marshals (FAMS)

- Established in 1968 in response to a series of international hijackings
- Federal air marshals are federal law enforcement officers
- Federal air marshals are trained in investigative techniques, criminal terrorist behavior recognition, firearms marksmanship and aircraft specific tactics to protect the flying public



Federal Flight Deck Officer

- TSA trains pilots and other crew volunteers to carry firearms and authorizes them to use firearms in defense of the aircraft while in flight
- Thousands of pilots and cockpit crew have been trained
- Training includes firearms, use of deadly force, legal issues, defensive tactics, psychology of survival



Crew Member Self-Defense



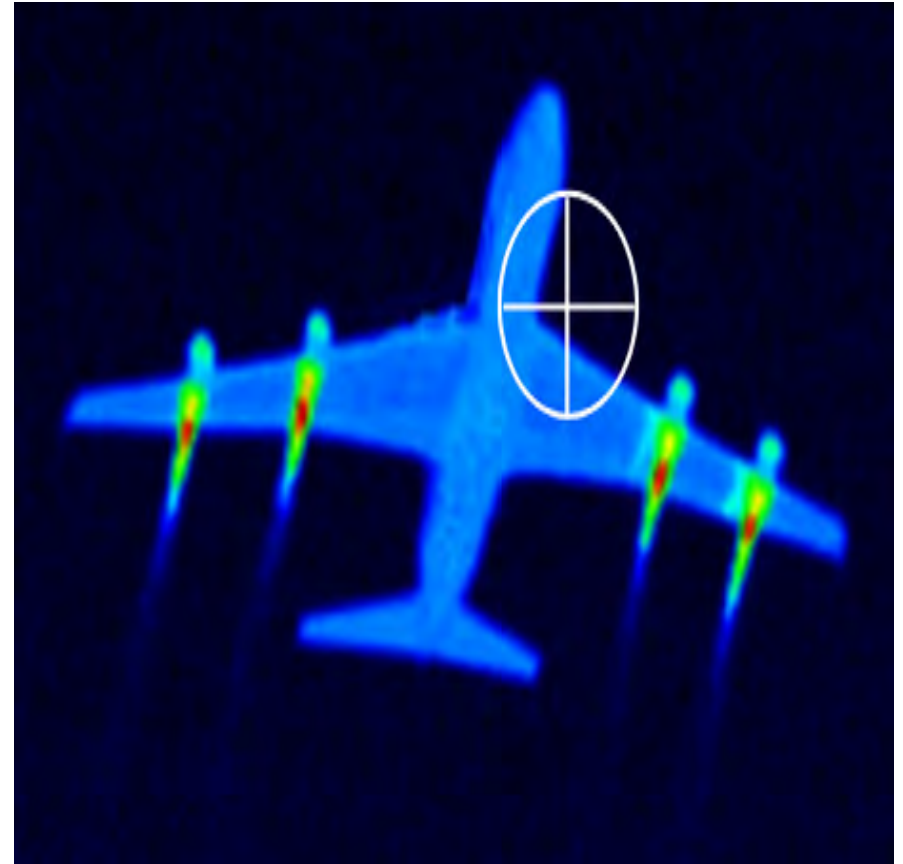
- Self-defense training for commercial aircraft crews
- Training focuses on threat recognition, psychology of survival and basic self-defense techniques
- TSA monitors self-defense training offered by the airlines

Foreign Repair Station

- TSA is in the rulemaking process for placing security standards on FAA-certificated Repair Stations.
- Latin America and the Caribbean has 83 active stations, about half are in Mexico and Brazil.
- In advance of the regulation publishing, TSA is embarking on an effort visit Repair Stations and share some best practices that have been compiled through visits to other countries.
- TSA may reach out to these Repair Stations through the TSAR to the aviation authority to coordinate the visits.
- The visits are **not inspections** it's a courtesy visit to exchange information (no enforcement element)

MANPADS Assistance Visits

- Man Portable Air Defense Assistance Visits
- TSA interacts with host government law enforcement and explains U.S. methodology and approach
- TSA specialists provide a footprint for host government security and law enforcement to mitigate potential threat areas





Transportation Security Administration Office of Global Strategies (OGS)

Enhancing Worldwide Transportation Security

- Transportation assets have historically been targeted around the globe:
 - August 2006 UK plot;
 - London 2005;
 - Madrid 2004;
 - India, Kenya, Somalia, Germany
- Strengthening partners abroad increases U.S. security
 - Need to build global, cooperative partnerships
 - Harmonize efforts
 - Increase capacity building initiatives

OGS Overseas



- Map indicates TSAR locations
- Transportation Security Specialists
 - 17 in Frankfurt
 - 3 in Singapore
- International Industry Representatives (IIRs)
 - 3 in Frankfurt
 - 1 in Singapore

TSA Implementation of Liquids, Gels and Aerosols Procedures

- TSA requires that air carriers departing non-US locations implement procedures in accordance with applicable TSA Security Directives and Emergency Amendments in order to prevent unauthorized quantity limitation of Liquids, Gels and Aerosols from entering the aircraft.

AIR CARRIER PROCEDURES FOR LAG's

- Advise passengers that they are prohibited from taking liquids, gels, and/or aerosols past the boarding gate hold area or the boarding gate EXCEPT one clear transparent resealable 1 quart (1 liter) size plastic bag containing liquids, gels, and/or aerosols in **travel size** containers **(3.4 oz./100 ml)** capacity or less per container. The contents of the plastic bag would be subjected to a visual inspection separate from passengers' carry-on bag

AIR CARRIER PROCEDURES FOR LAG's

- Passengers are permitted to take liquids, gels, and/or aerosols purchased inside the sterile area, to include Duty Free items, onboard the aircraft if:
 - Liquids, gels, and/or aerosols are not permitted to be carried into the sterile area through the screening checkpoint AND
 - Passengers are not permitted to co-mingle with other passengers who have not been screened to ensure liquids, gels, and/or aerosols are not introduced into the sterile area.
- If the above cannot be ensured, liquid, gel, or aerosol Duty Free items must be delivered to the passenger onboard the aircraft or as he/she boards the aircraft

Liquid, Gels & Aerosols Advisory

3-1-1 for Your Carry-ons Prepare for Take-off →

3

3 ounce or smaller
containers of liquid or gel
More than 3 ounces
permitted in checked baggage

Container
size is a
security
measure



1

1 quart-size, clear
plastic, zip-top bag
holding 3 ounce or
smaller containers

Bag limits
total volume
per person



1

1 bag per traveler placed
in the security bin

Isolating
liquids
speeds
screening



Transportation
Security
Administration

www.tsa.gov

TSA Approves Use of Tamper-Evident Bags for Duty Free Liquids for Flights Leaving the U.S.

- **Effective May 1, 2008,** TSA has given duty-free stores in U.S. airports the ability to put liquids in excess of 3.4 ounces/100ml) in the ICAO-approved tamper-evident bags for those passengers traveling overseas. This is not a requirement, so all stores may not have the bags.



CONT. OF TSA APPROVES USE OF TAMPER-EVIDENT BAGS FOR DUTY FREE

- The use of tamper-evident bags on U.S. departing flights is an additional security measure that will align with European Union security protocols and will reduce the number of passengers who surrender duty-free liquids when transferring to European or other international airports. This is part of ongoing TSA efforts to harmonize security measures with transportation security partners around the world. The tamper-evident bags must meet International Civil Aviation Organization (ICAO) guidelines.
- Tamper-evident bags are for passengers departing the United States who have purchased duty-free liquids in the secure area of U.S. airports. Tamper-evident bags will not be accepted in the United States at security checkpoints. International travelers arriving in the United States are reunited with their checked bags and have the opportunity to store liquid duty-free items before their next flight.
- Travelers exiting the United States, arriving at a non-U.S. international airport, and continuing on to a final international destination may not be provided this same opportunity as their bags go directly to their final destination.

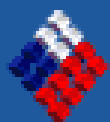


Transportation Security Administration

Robert McLaughlin,

Area Director, Western Hemisphere

E: robert.c.mclaughlin@dhs.gov



Gobierno de Chile
Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones

Jac



Junta de Aeronáutica Civil



Facilitación para el Transporte Aéreo de Pasajeros

Mayo 2008

“Fast Track” Chile-Argentina

El “fast track” oportunidad que se enmarca en el acuerdo de libre Tránsito firmado entre ambos países, durante el año 2003. Se establece un compromiso de simplificar el paso por policía internacional en el ingreso de personas entre ambos países.

Para lograr lo anterior creemos necesario realizar todos los esfuerzos para implementar en forma integral la facilitación de trámites de inmigración para pasajeros aéreos de ambos países.

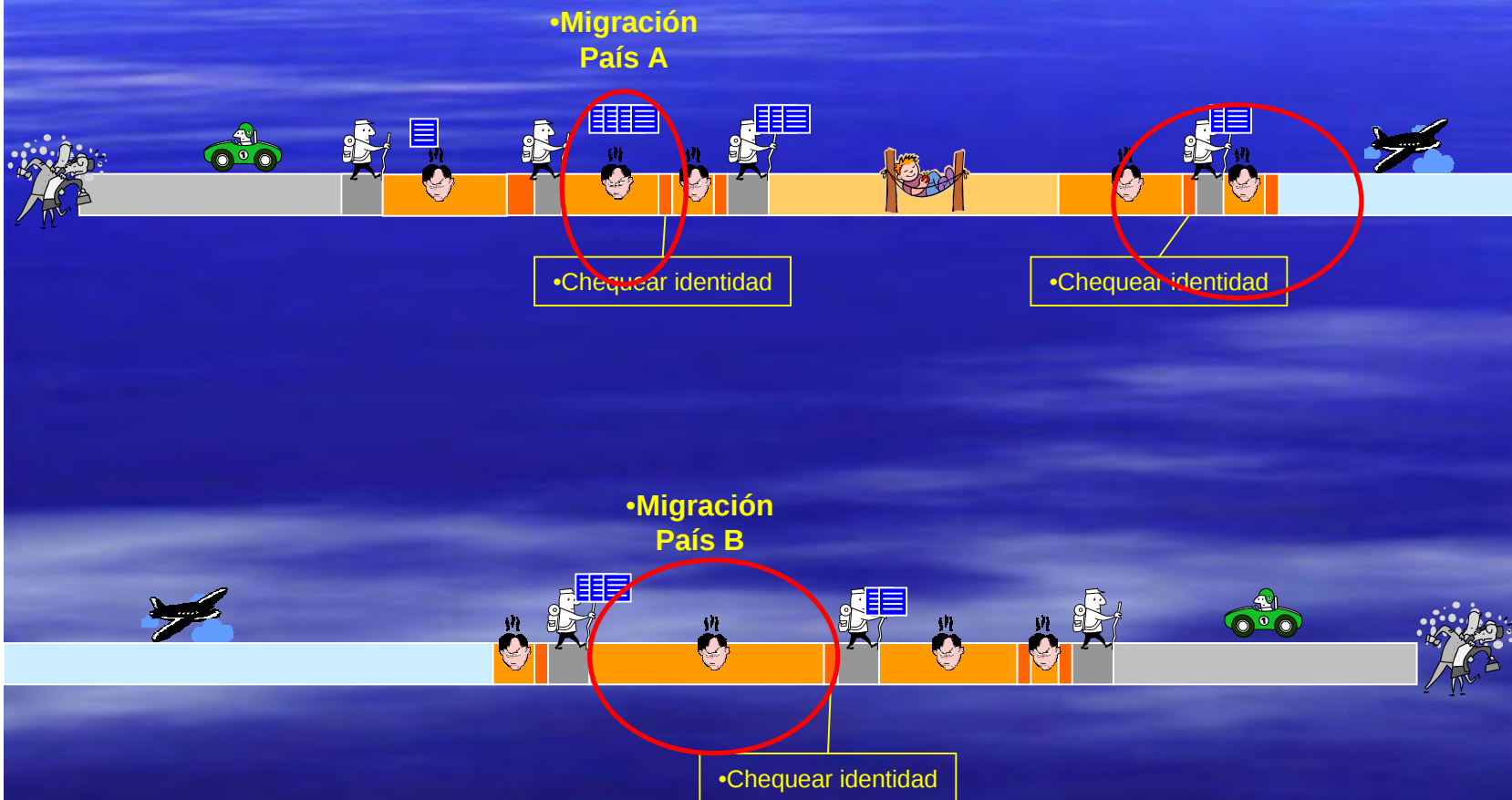
Un verdadero “fast track” sólo se conseguirá cuando la totalidad de los pasajeros a bordo hayan realizado inmigración en el origen y no lo vuelvan a realizar en el destino.

Preceptos ineludibles

- Se busca que los controles y procedimientos de embarque y desembarque sean lo más eficientes posible sin comprometer la seguridad.
- Trabajo en equipo
- Asociación público – privada
- Apoyo en la Tecnología
- Disposición para modificar legislaciones internas

Facilitación para el Transporte Aéreo de Pasajeros

TRANSPORTE AEREO - LA EXPERIENCIA DE VIAJE



Diagnóstico General

¿Que es necesario tener en cuenta?:

- Fragmentación de Procesos
- Reiterados requerimientos de información
- Poca Coordinación entre servicios públicos y entes privados
- Restricción de recursos
- Infraestructura (layout)

Objetivos

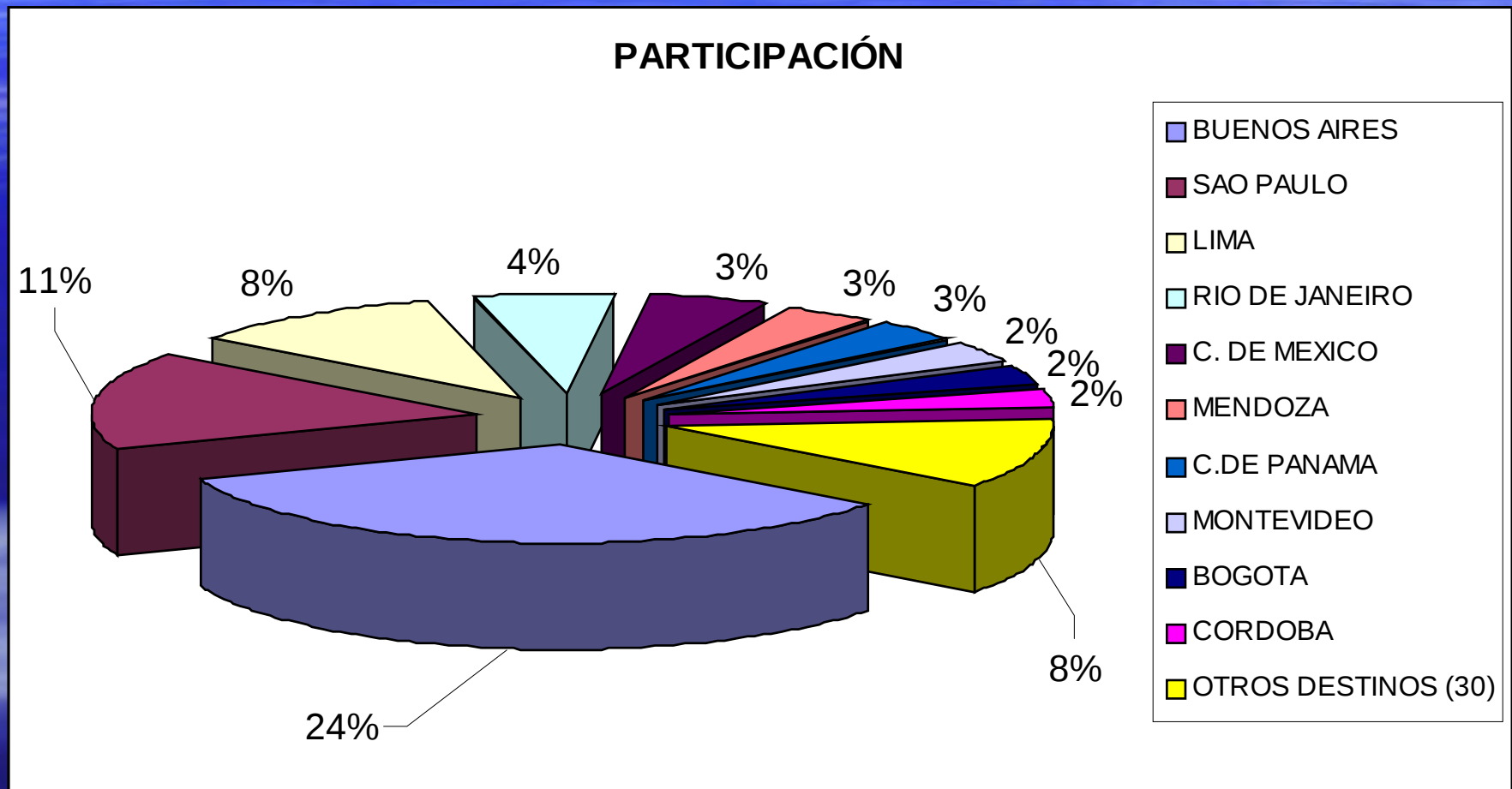
- **Homologar requisitos y trámites para el transporte aéreo internacional entre ambos países**
- **Coordinar integralmente a los servicios públicos y privados que intervienen en el embarque y desembarque**
- **Firmar protocolos que garanticen la seguridad de los procesos**
- **Avanzar en la integración de procesos para reducir los tiempos de espera**
- **Gestionar adecuadamente el creciente aumento de pasajeros entre ambos países**

Oportunidad

Actualmente es el momento de aprovechar los avances tecnológicos disponibles, para mejorar y optimizar los procesos, en tal sentido creemos posible utilizar las siguientes herramientas:

- **Transferencias electrónica de datos con altos niveles de seguridad**
- **Bases de datos con gran cantidad de información**
- **Disponibilidad de información de estándares API – APP**
- **Tecnología de reconocimiento biométrico y dactilar**

Oportunidad



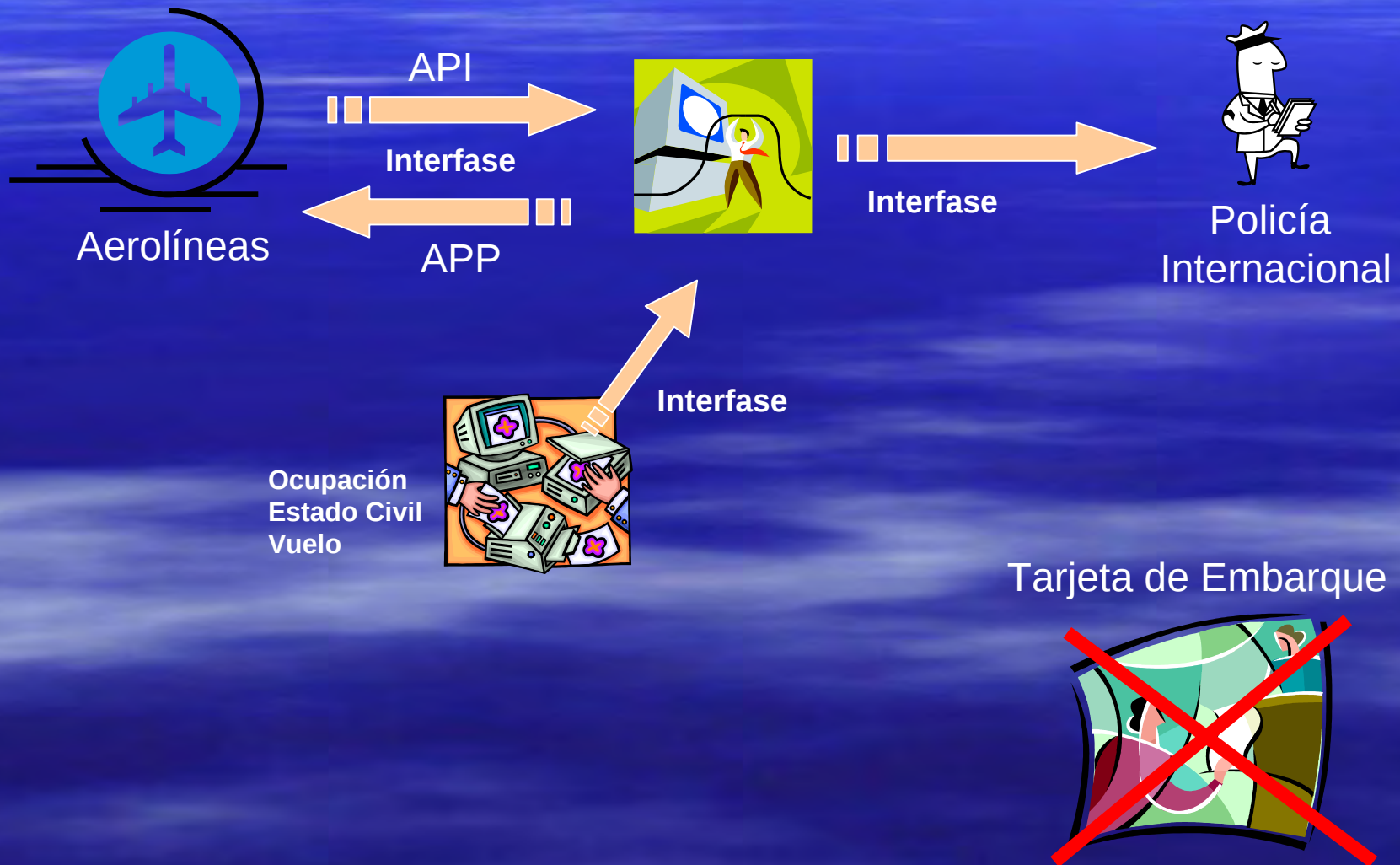
“Fast Track” Chile - Argentina

Concretar los avances:

- a) Transferencia digital de datos API y APP (Chile-Argentina)**
Lograr la transferencia de datos entre ambos países, de acuerdo al protocolo API. Ya sea entre aerolíneas y Estados o entre los mismos Estados.
- b) Confianza en los Controles del País Vecino**
Homologar los controles y procedimientos para garantizar un trámite de inmigración en el origen, lo mismo podría ocurrir con otros controles.
- c) Registro de pasajeros frecuentes**
Los Organismos Migración podrían dar la opción a Argentinos y Chilenos de realizar por una sola vez el trámite de registro, lo que en futuros viajes se traduciría en menos tiempos de espera.

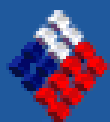
Facilitación para el Transporte Aéreo de Pasajeros

APROVECHAR INFORMACIÓN API



Próximos Pasos y Propuesta

- Acordar visión a largo plazo y acciones de corto plazo.
- Establecer un equipo de trabajo permanente en cada uno de los países miembros de la CLAC, que incorpore a Organismos de Migración, Organismos de Facilitación y Aerolíneas, cuyos objetivos serían:
 - Desarrollar los proyectos asociados a las iniciativas.
 - Identificar los costos involucrados.
 - Implementar proyectos pilotos.
 - Compartir experiencias.
- Solicitar a la Secretaria de la CLAC, coordinar al interior de los foros de autoridades la conformación de un grupo de trabajo para analizar la propuesta.



Gobierno de Chile
Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones

Jac



Junta de Aeronáutica Civil

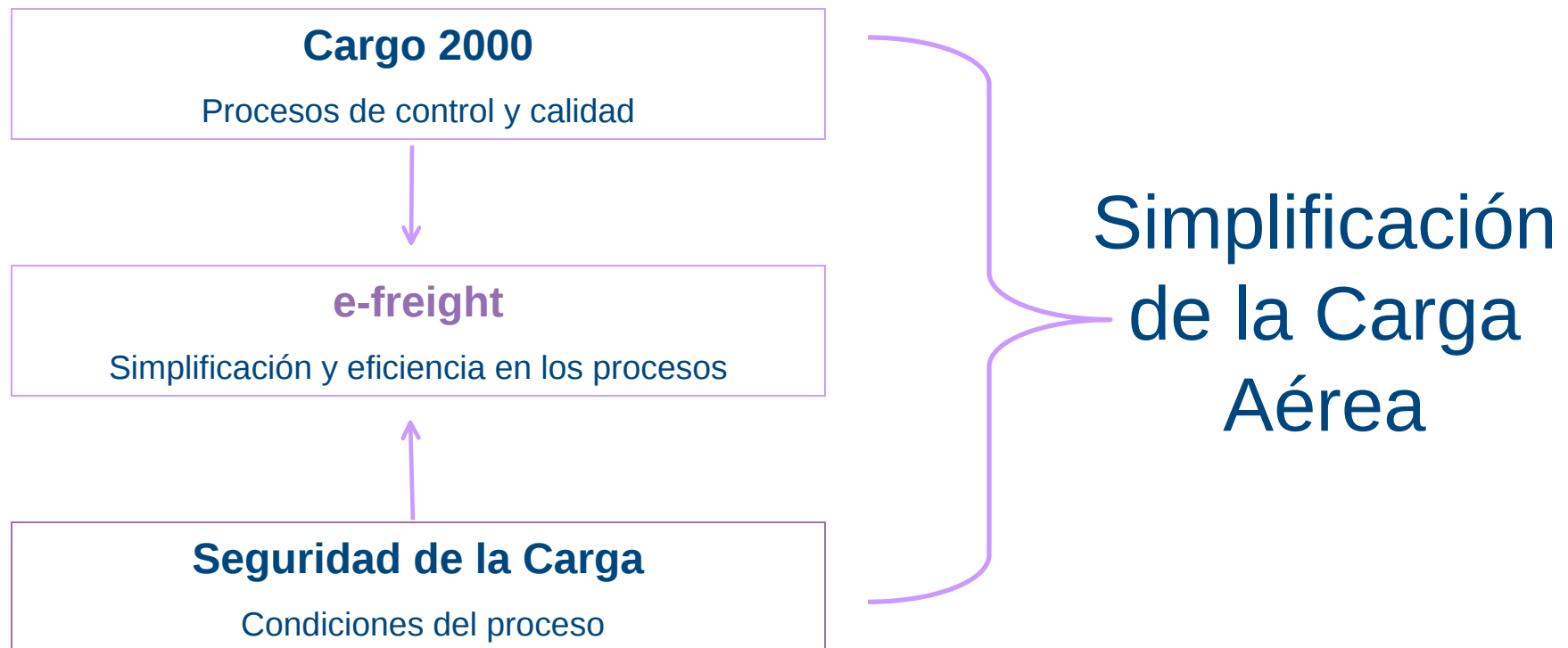


Facilitación para el Transporte Aéreo de Pasajeros



GESTION FAL EN EL TRASPORTE AEREO

IATA e-freight: Componente esencial en la agenda de Simplificación de la Carga Aérea



IATA e-freight: Por qué lo hacemos?

Eliminación de papel + estandarización

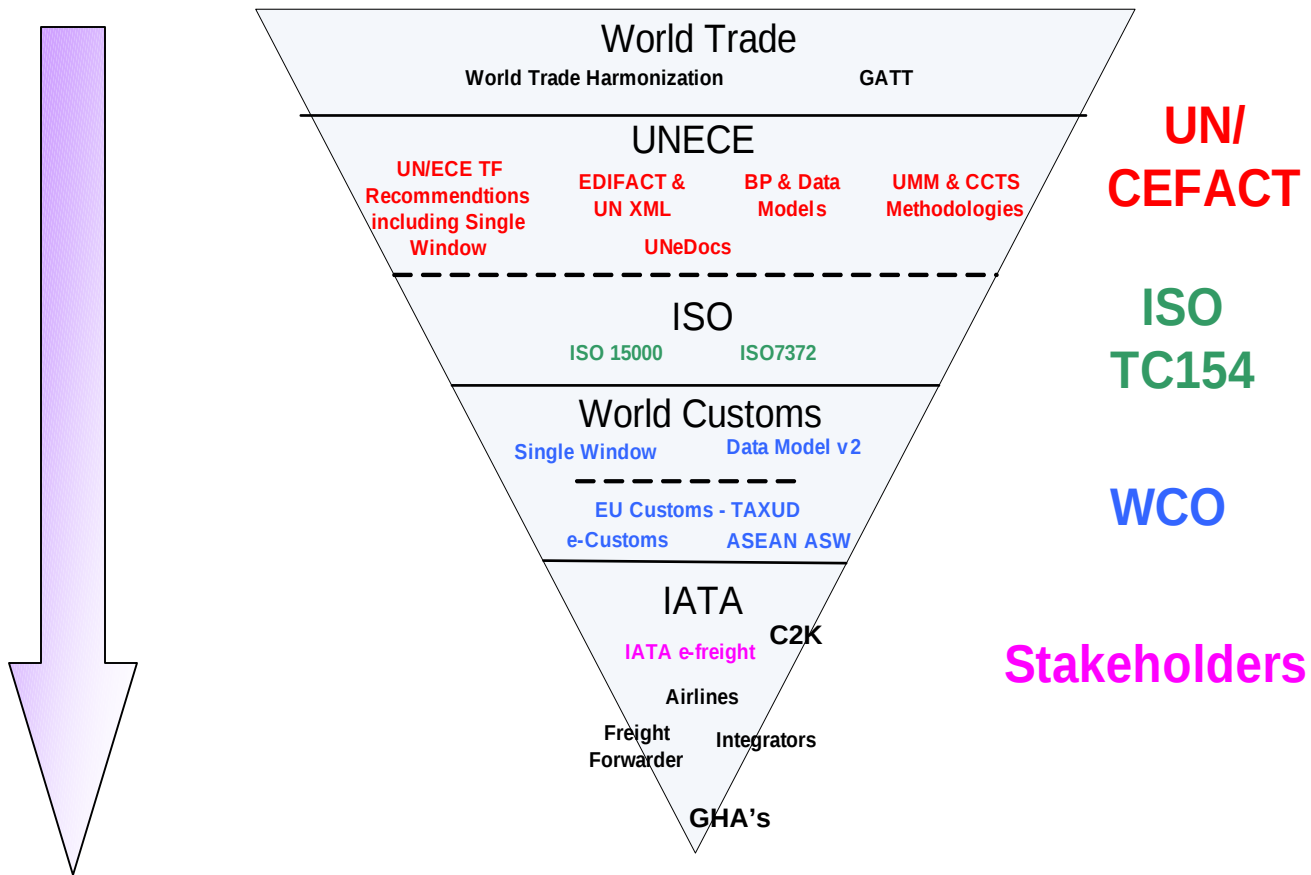
- Procesos simplificados
- Mejora de calidad y eficiencia

Beneficios de la simplificación y mayor eficiencia

- Agilidad de la cadena logística: mejor servicio
- Reducción de costos
- Productividad
- Mejor seguridad, seguridad operacional, nivel de servicio y cumplimiento de las regulaciones



Creciente presión demandando e-freight y estandarización

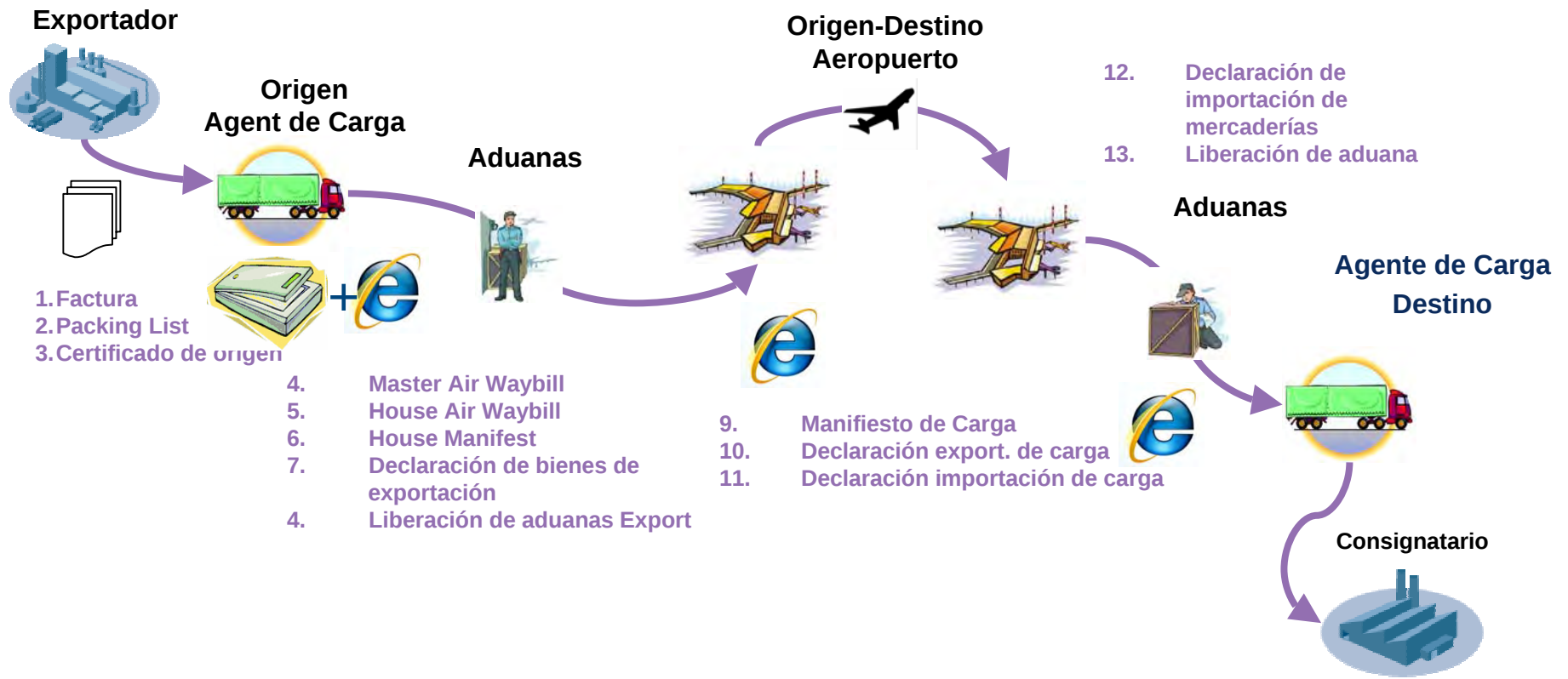




IATA e-freight: Visión y Mandato para 2010

- A pesar que la visión es “paperless” (sin papel) el mandato es **paper free** (libre de papel).
- IATA e-freight es “paper free”. Por ejemplo, un proceso libre de papeles donde la cadena de suplidores de carga aérea no transporta papel, pero que en caso de un un requerimiento puede por excepción producir un documento en su forma original, en copia, o como impresión de un documento electrónico, pero no para el propósito de proceso de aduanas.
- Lograr la eliminación completa del papel requiere cambios en regulaciones y del marco legal. El Consejo de Gobernadores de IATA decidió que el ambiente libre de papeles (paper free) es un camino más realista y aportará una mayor cantidad de beneficios para la industria.

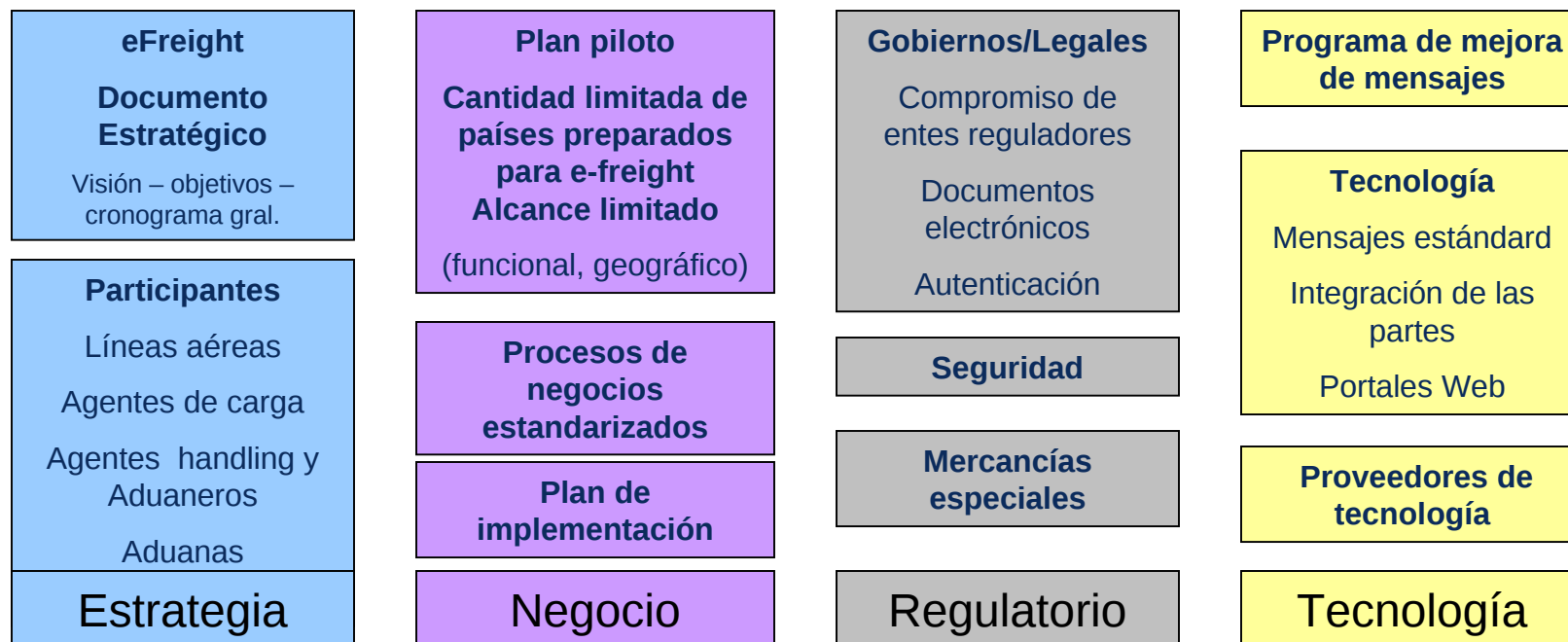
Como IATA e-freight eliminará el papel: Alcance





IATA e-freight: Componentes

IATA e-Freight Program



IATA e-freight: Logros actuales

Nuestra estrategia:

- Probar que IATA e-freight es un proyecto factible

Logros:

- Lanzamiento de 6 pilots (7 líneas aéreas, 7 agentes de cargas, 6 aduanas y 9 agentes de handling)
- Promedio de **45** envíos semanales de e-freight que representan 10% de las transacciones.
- EAW (no pouch) representan **70%** del total de envíos de e-freight, el resto son con bolsín, ya que estos documentos no están dentro del alcance del proyecto.
- Envíos de/hacia todas las localidades y todos los agentes piloto y líneas aéreas.
- Pequeñas situaciones operacionales (mensajes y entrenamiento) pero ningún obstáculo.

IATA e-freight: Logros actuales

Nuestra estrategia:

- Establecer estándares y procesos
- Incrementar la calidad de la data y penetración
- Asegurar que soluciones e-freight estén disponibles

Logros:

- Ser un proceso de negocios completo que se desarrolle e identifique estándares para que e-freight pueda avanzar
- MIP está funcionando con 28 participantes (16 líneas aéreas y 12 agentes de carga)
- Proveedores de sistemas alineados a través del programa de StB Preferred Partner y MIP (14 proveedores ya están comprometidos a MIP)

IATA e-freight: Logros actuales

Nuestra estrategia:

- Comprometer a los gobiernos y a la industria globalmente

Logros:

- Finalizado Análisis de Alto Nivel (High Level Assesment)
- 50 localidades que representan aproximadamente 60% de la carga pasaron la prueba (incluye los pilotos actuales)
- Se condujeron 6 Pruebas de Concepto Detalladas en Australia, Dubai, Alemania, Korea, Luxemburgo y España

IATA e-freight: Criterio de selección de países piloto

- Condiciones: Gobierno preparado desde el punto de vista legal, de procedimientos y aduana electrónica
- Compromiso oficial: voluntad de la aduana y demás organismos oficiales de participar y apoyar el proyecto.
- Compromiso de la industria: compromiso de todas las partes involucradas de participar en el plan piloto.
- Red de negocios: cantidad de rutas comerciales entre los países pilotos preseleccionados.
- Tratados internacionales: MC99 and MP4 ratificados

IATA e-freight: Próximos pasos (1/8)

Continuar:

- **Pilotos**
 - Incrementar capacidad & participación
 - Completamente operacionales a fin del 2008:
 - Guía implementación e-freight procedimientos operacionales
- **Programa de Mejoramiento de Mensajes (MIP)**
 - Mejorar la penetración y calidad de los mensajes EDI realizando análisis de origen de causa.

Comenzar:

- **Entrega de nuevos estándares de mensaje electrónico**
 - Reemplazará el proceso de escaneo de documentos, que es un obstáculo de crecimiento para muchos agentes.
- **Nuevas localidades:**
 - Implementación de 8 nuevas localidades
 - Análisis Detallado para determinar lista de localidades listas

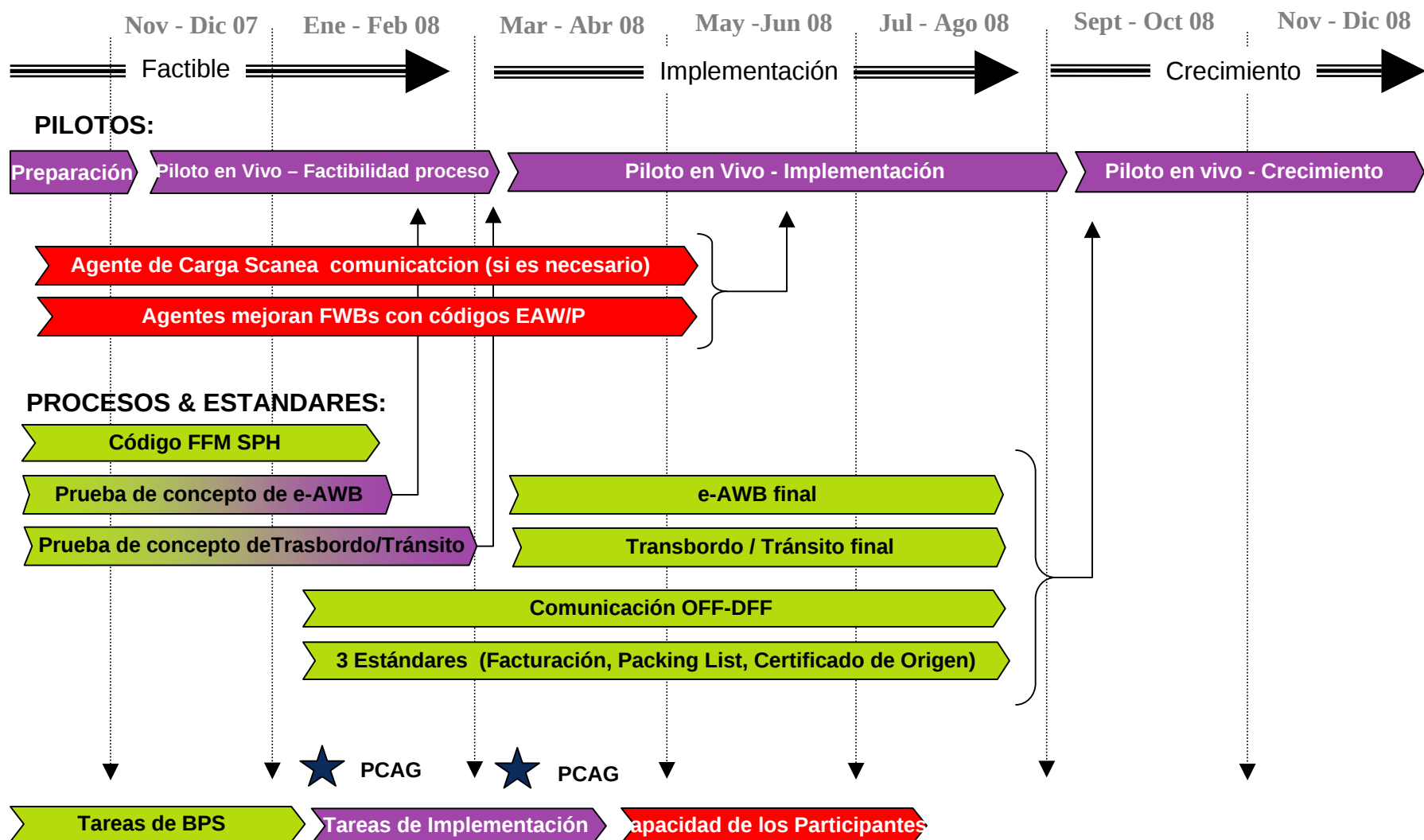
IATA e-freight: Próximos pasos (2/8)

➤ Cierre de Pilotos:

- Localidad está operando en vivo y se ha determinado que está capacitada en e-freight
- IATA permanecerá involucrada por un período de 6-12 meses después de la implementación de nuevos estándares
- Esto reducirá futuros tiempos de implementación de nuevos pilotos
- Al final de este período un plan de acción de IATA y de la industria se producirá incluyendo:
 - Aduana local, aerolínea de bandera, agentes de carga transnacionales y locales así como los proveedores de servicios terrestres.
- Este plan produce un acuerdo y IATA formalmente se retira de la localidad
- Cualquier involucramiento de IATA en el futuro es accionado por la organización local de IATA en el país (Country/Cargo Manager)



IATA e-freight: Próximos pasos (3/8)



IATA e-freight: Próximos pasos (4/8)

- Programa de Mejora de Mensajes (MIP):
 - Enfoque en las líneas aéreas y agentes de carga seleccionados que estarán involucrados en el piloto de la nueva localidad
 - Análisis de origen de la causa
 - Presentación más detallada de MIP

IATA e-freight: Próximos pasos MIP(5/8)

➤ El objetivo de IATA e-freight es cubrir 13 mensajes/documentos:

Documentos de la industria

- House Air Waybill
- **Master Air Waybill**
- Factura
- Packing List
- Manifiesto de carga/vuelo
- **House Manifest**
- Certificado de origen

Documentos aduaneros

- Declaración de bienes de importación
- Declaración de Carga de importación
- Declaración de bienes de exportación
- Declaración de carga de exportación
- Liberación de aduanas de exportación
- Liberación de aduanas de importación

- MIP cubre actualmente 2 mensajes: House Manifest y Master Air Waybill:
- La estrategia para cubrir los restantes mensajes/documentos está en proceso de definición.

IATA e-freight: Próximos pasos(6/8)

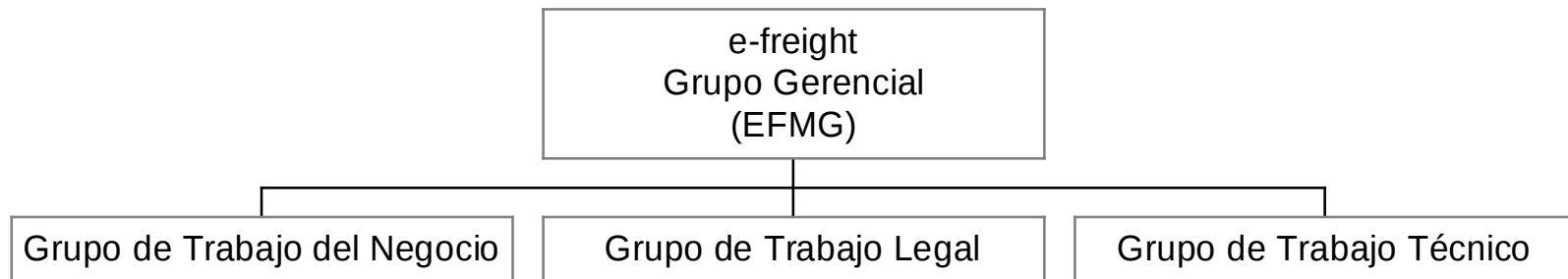
- Análisis Detallado (Detailed Level Assessments DLA)
 - Campaña horizontal en todas las localidades que pasaron el Análisis de Alto Nivel (HLA)
 - Se deben realizar 37 análisis hasta principios de Mayo 08
 - Estas localidades se presentarán al Consejo de Gobernadores como localidades preparadas para el 2010
 - **Este es un objetivo de alta prioridad pues la presentación se realiza en el AGM**
 - Estas localidades entonces se colocan en la lista de implementación
 - Implementación se basa en los siguientes parámetros:
 - Red de conectividad con los pilotos existentes
 - Son prioridad de las líneas aéreas y agentes de carga
 - Volumen del tráfico
 - El Plan de Acción Local (LAP) para las localidades que tienen deficiencias para pasar el Análisis de Nivel Detallado
 - Incrementan la alineación para futuras implementaciones

IATA e-freight: Próximos pasos (7/8)

- Los Planes de Acción Locales (LAP):
 - Se lanzan después que las campañas de Análisis Detallado son completadas
 - Son para esas localidades con deficiencias en el análisis detallado
 - Incrementa la lista de espera de localidades para implementación
 - Serán específicos para cada participante (agente, línea aérea, entidad gubernamental, etc..)

IATA e-freight: Próximos pasos(8/8)

Estructura de Dirección del Proyecto



- Participantes deberán establecer grupo de gobernación como en las localidades piloto
- Asegura liderazgo y alineación con el equipo central



IATA e-freight: Retos (1/2)

- AWB Electrónica a reemplazar Master AWB
 - IATA encabeza una equipo de trabajo compuesto por agentes y líneas aéreas los cuales definen requisitos &
 - Prueba de Concepto se está realizando entre KLM & Schenker
- Eliminar escaneo de documentos. Crear nuevos Estándares de Mensajes Electrónicos para el Packing list, factura y certificado de origen
 - IATA está trabajando con UN/CEFACT para identificar estándares multimodal y transfronterizo
 - Equipo de trabajo debe ser creado para revisar, mejorar y acordar estos nuevos estándares
- IATA debe investigar la simplificación de la interface Agente de Carga/CCS/ Aduana
- Transbordo/Tránsito
 - IATA está trabajando en entender el impacto de e-freight en tránsito y trasbordo
 - Nuevos requerimientos de estándares pueden ser considerados y sometidos para aprobación de la industria

IATA e-freight: Retos (2/2)

- Agente de Origen / Agente en el Destino
 - IATA está trabajando para comprender el impacto de e-freight en la comunicación entre el agente de origen y el agente en el destino
 - Nuevos requerimientos de estándares serán considerados y sometidos para aprobación de la industria
- Confirmación del caso de negocio
 - Comparación de ahorros con los costos actuales
 - Actualmente analizando las necesidades de archivar papel para fines de aduana en un ambiente e-freight
 - Ahorros relacionados a mejora en los procesos (agilización)
 - Envios de mensajes electrónicos: costos o ahorros

Más países se quieren comprometer!





Para más información visite el Portal de StB

➤ <http://www.iata.org/stbsupportportal/efreight>

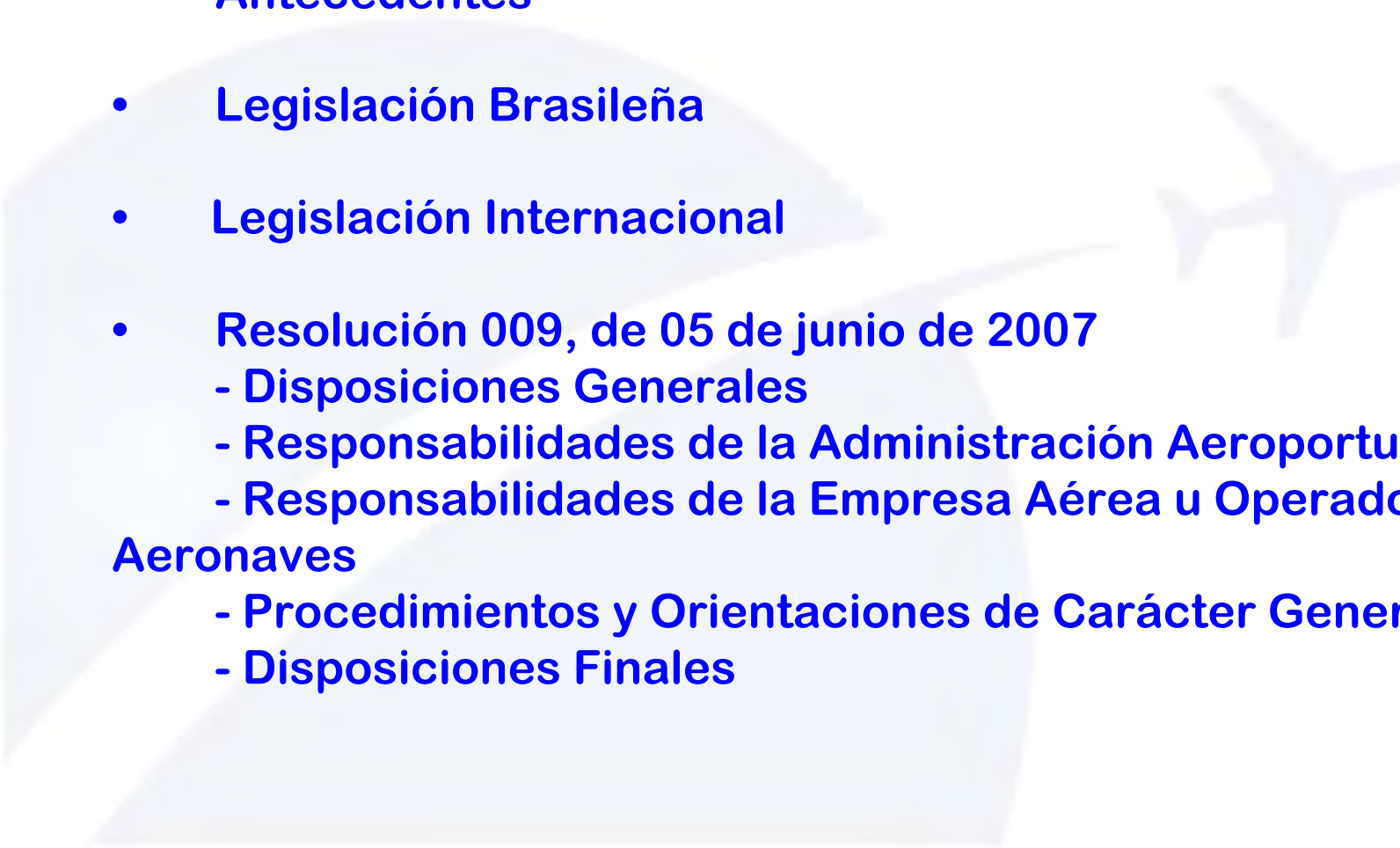




***ACCESO AL TRANSPORTE AÉREO
DE PASAJEROS QUE
NECESITAN DE ASISTENCIA ESPECIAL***



Guión

- **Antecedentes**
 - **Legislación Brasileña**
 - **Legislación Internacional**
 - **Resolución 009, de 05 de junio de 2007**
 - Disposiciones Generales
 - Responsabilidades de la Administración Aeroportuaria
 - Responsabilidades de la Empresa Aérea u Operador de Aeronaves
 - Procedimientos y Orientaciones de Carácter General
 - Disposiciones Finales
- 



Antecedentes

- Instrucción de Aviación Civil - 2503, de 29 Nov 1987
- Instrucción de Aviación Civil - 2508, de 1 Jul 1996

Con respecto a:

- Acceso al transporte aéreo de pasajeros que necesitan de asistencia especial



Legislación Brasileña

- Estatuto del Niño y del Adolescente
- Estatuto del Anciano; y
- Leyes sobre el Acceso de Personas con Deficiencia o con Movilidad Reducida

Legislación Internacional

Organización de Aviación Civil Internacional - OACI

- Anexo 9 a la Convención sobre Aviación Civil Internacional

Anexo 9 – Facilitación

- Capítulo 8 Otras Disposiciones sobre Facilitación
- G-Facilitación en el transporte de Pasajeros que necesitan de Asistencia Especial

II. Acceso a los Aeropuertos

III. Acceso a los Servicios Aéreos



Anexo 9 - 12ª Edición

G.FACILITACIÓN EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS QUE NECESITAN DE ASISTENCIA ESPECIAL.

I. GENERALIDADES

8.22 Recomendación. — *En sus viajes, las personas portadoras de deficiencia deberán recibir asistencia especial para asegurar que les sean proporcionados los servicios de los cuales dispone usualmente el público en general. Tal asistencia incluye también las informaciones y las instrucciones ofrecidas por medios comprensibles para los pasajeros afectados por deficiencia cognoscitiva o sensorial.*



Anexo 9 – 12ª Edición

G.FACILITACIÓN EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS QUE NECESITAN DE ASISTENCIA ESPECIAL.

II. ACCESO A LOS AEROPUERTOS

8.27 Los Estados Contratantes adotarán las medidas necesarias para asegurar que las instalaciones y servicios aeroportuarios se adapten a las necesidades de personas portadoras de deficiencia.

III. ACCESO A LOS SERVICIOS AÉREOS

8.34 Los Estados Contratantes adotarán las medidas necesarias para asegurar que las personas portadoras de deficiencia dispongan de acceso adecuado a los servicios aéreos.

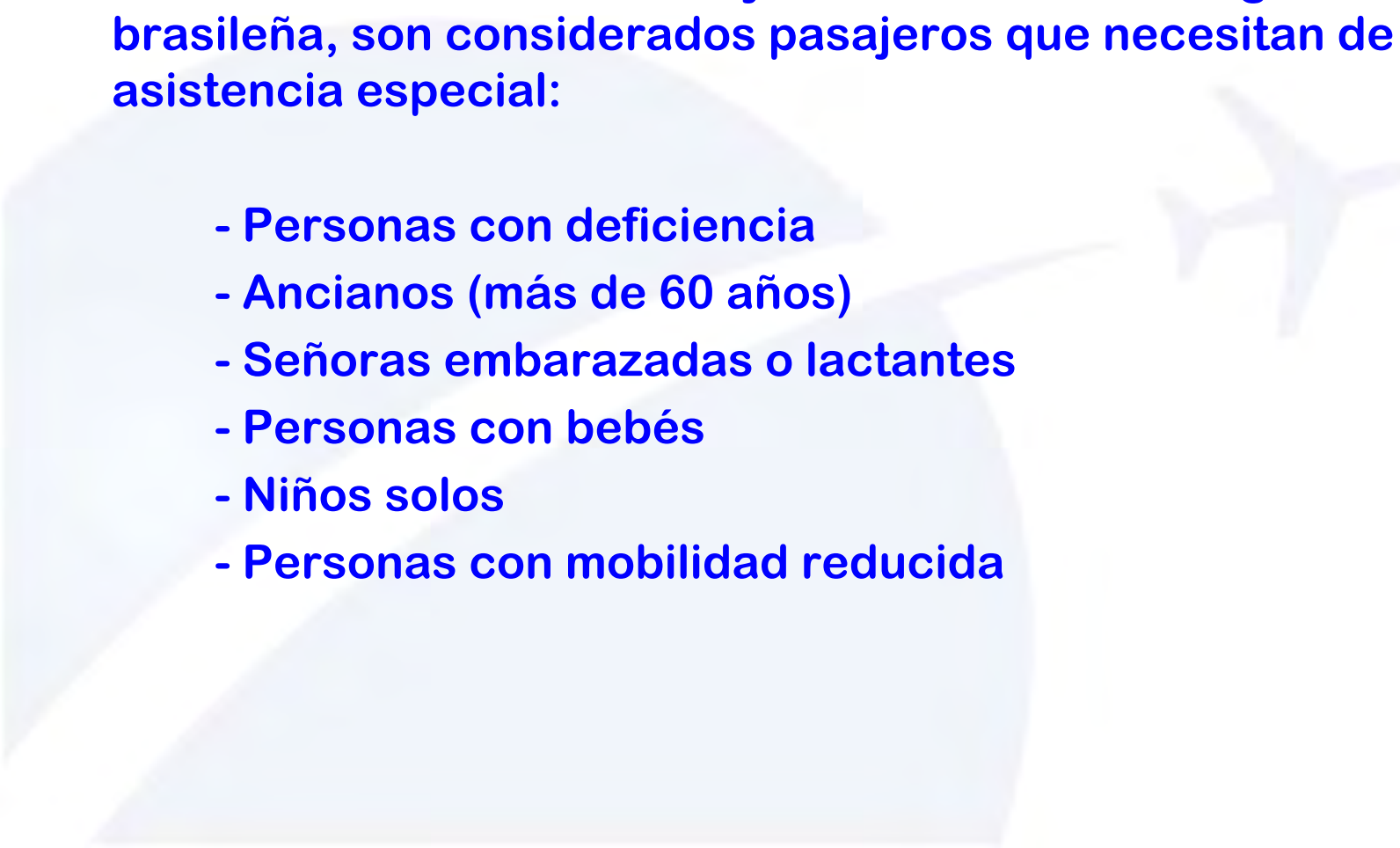
**Resolución 009 ANAC
de 05 de junio de 2007**

Aprueba la Norma de Aviación Civil – Noac - que trata del acceso al transporte aéreo de pasajeros que necesitan de asistencia especial.

La Norma establece los procedimientos que aseguren a los pasajeros con necesidad de asistencia especial el acceso adecuado al transporte aéreo.

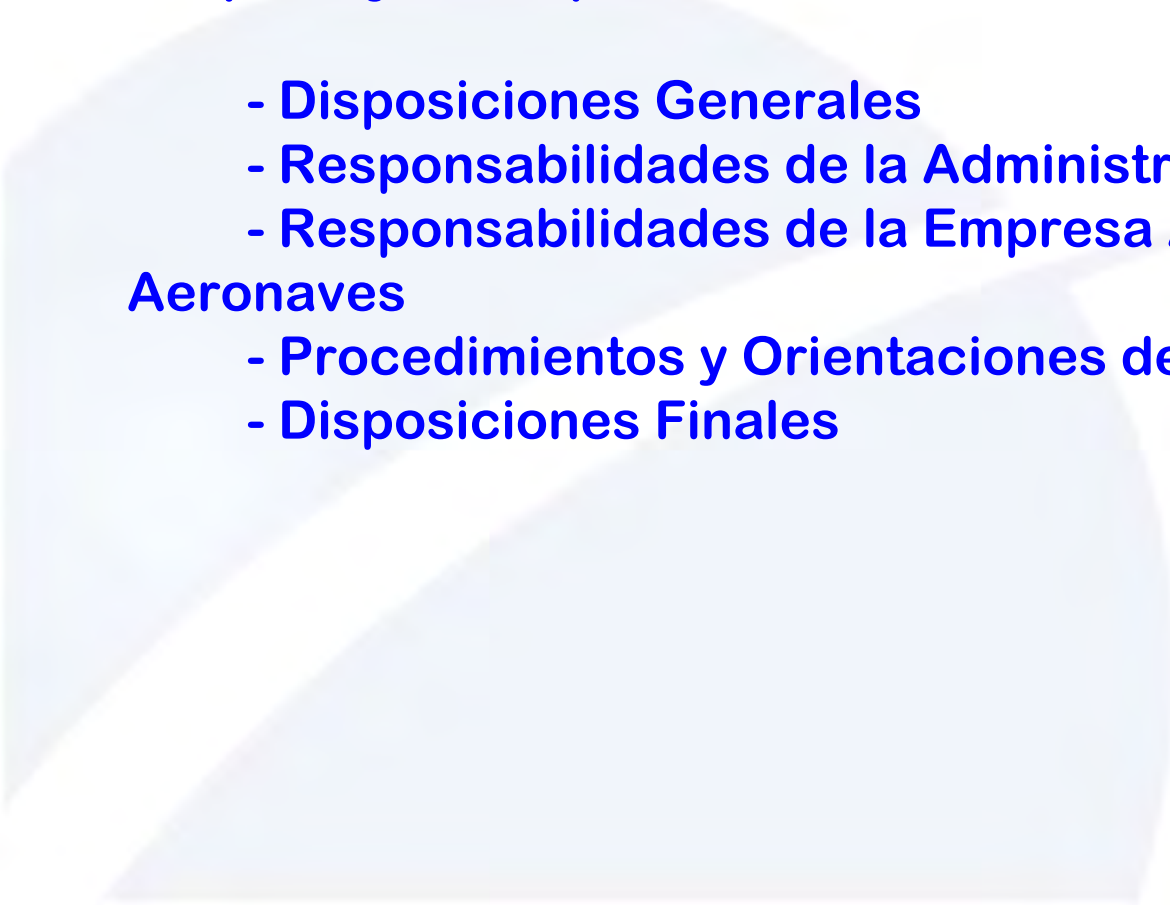


Para fines de la Norma y de acuerdo con la legislación brasileña, son considerados pasajeros que necesitan de asistencia especial:

- Personas con deficiencia**
 - Ancianos (más de 60 años)**
 - Señoras embarazadas o lactantes**
 - Personas con bebés**
 - Niños solos**
 - Personas con movilidad reducida**
- 



Norma sobre los procedimientos relativos al acceso de pasajeros que necesitan de asistencia especial

- Disposiciones Generales**
 - Responsabilidades de la Administración Aeroportuaria**
 - Responsabilidades de la Empresa Aérea u Operador de Aeronaves**
 - Procedimientos y Orientaciones de Carácter General**
 - Disposiciones Finales**
- 



Disposiciones Iniciales

Son apresentadas normas y orientaciones aplicables a los operadores aéreos, sus representantes, a las administraciones aeroportuarias y a las empresas de servicios auxiliares de transporte aéreo.

Los reglamentos que tratan de la seguridad de vuelo, eficiencia operacional y seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita no pueden ser infringidos por las empresas aéreas como resultado del dispositivo de esta Noac.



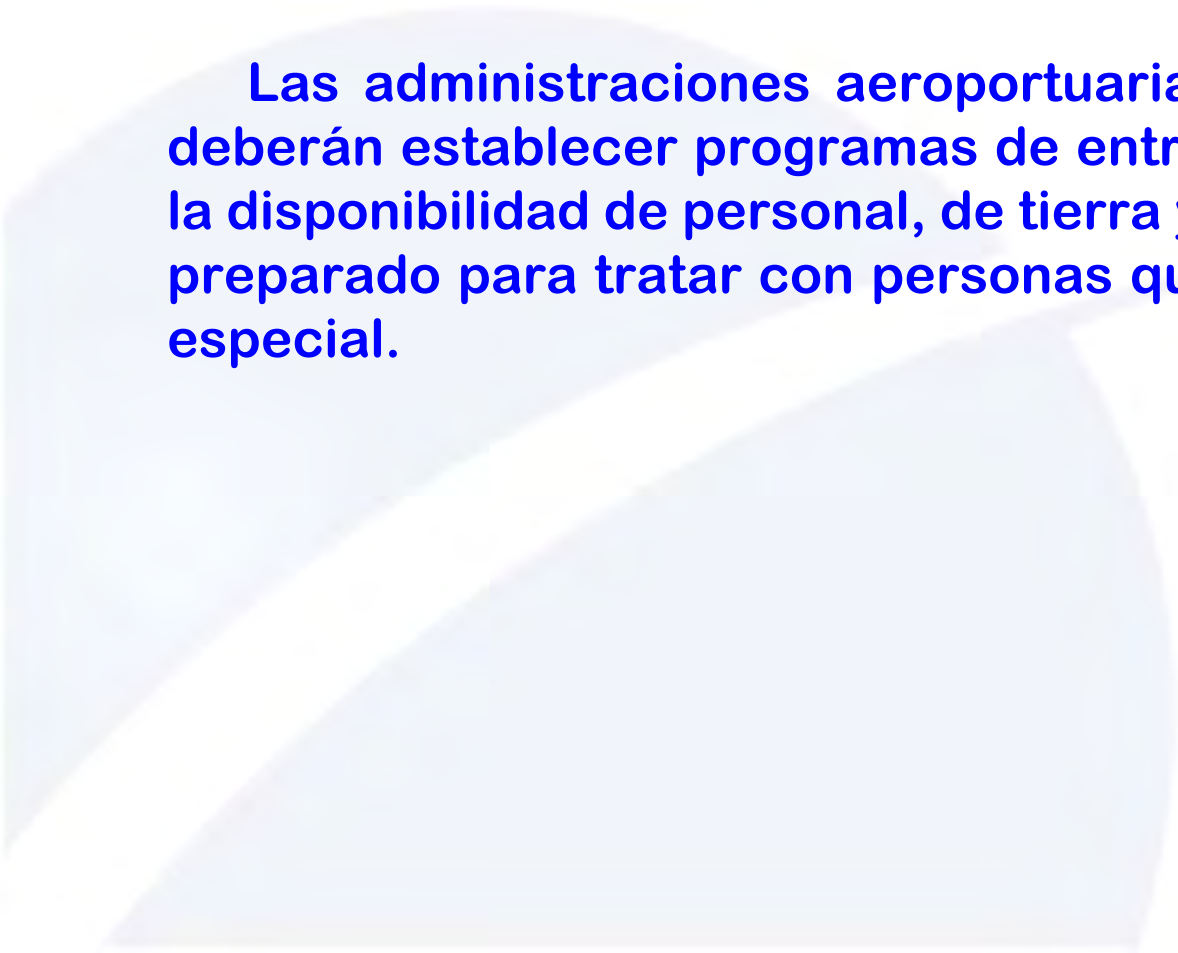
Disposiciones Iniciales

Los pasajeros con deficiencia u con movilidad reducida tienen derecho a un tratamiento igual al ofrecido a los otros pasajeros y a recibir los mismos servicios prestados normalmente a los usuarios en general, observadas sus necesidades especiales. Este derecho incluye la atención prioritaria y el acceso a las informaciones e instrucciones, a las instalaciones, a las aeronaves y a los otros vehículos a la disposición de los pasajeros en los terminales.



Disposiciones Iniciales

Las administraciones aeroportuarias y las empresas aéreas deberán establecer programas de entrenamiento, para asegurar la disponibilidad de personal, de tierra y de bordo, especialmente preparado para tratar con personas que necesiten de asistencia especial.





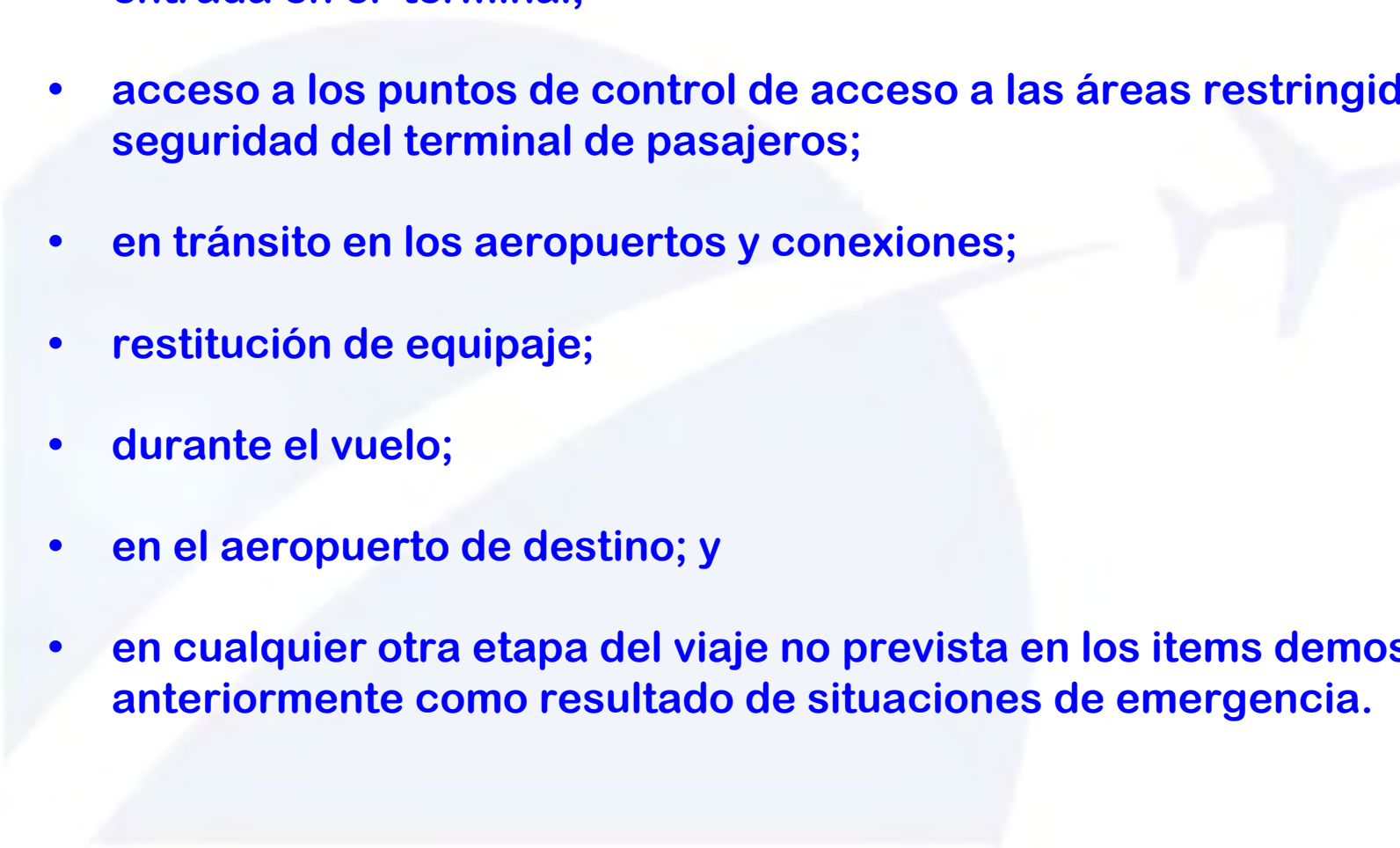
Disposiciones Iniciales

Las administraciones aeroportuarias, las empresas aéreas u operadores de aeronaves, sus representantes y las empresas de servicios auxiliares adoptarán las medidas necesarias para asegurar la integridad física y moral de las personas que necesitan de asistencia especial, informándolas sobre los procedimientos a adoptar en las siguientes situaciones:

- compra de billetes ;
- consulta al cuadro de horarios de vuelo;
- reserva de vuelo;



Disposiciones Iniciales

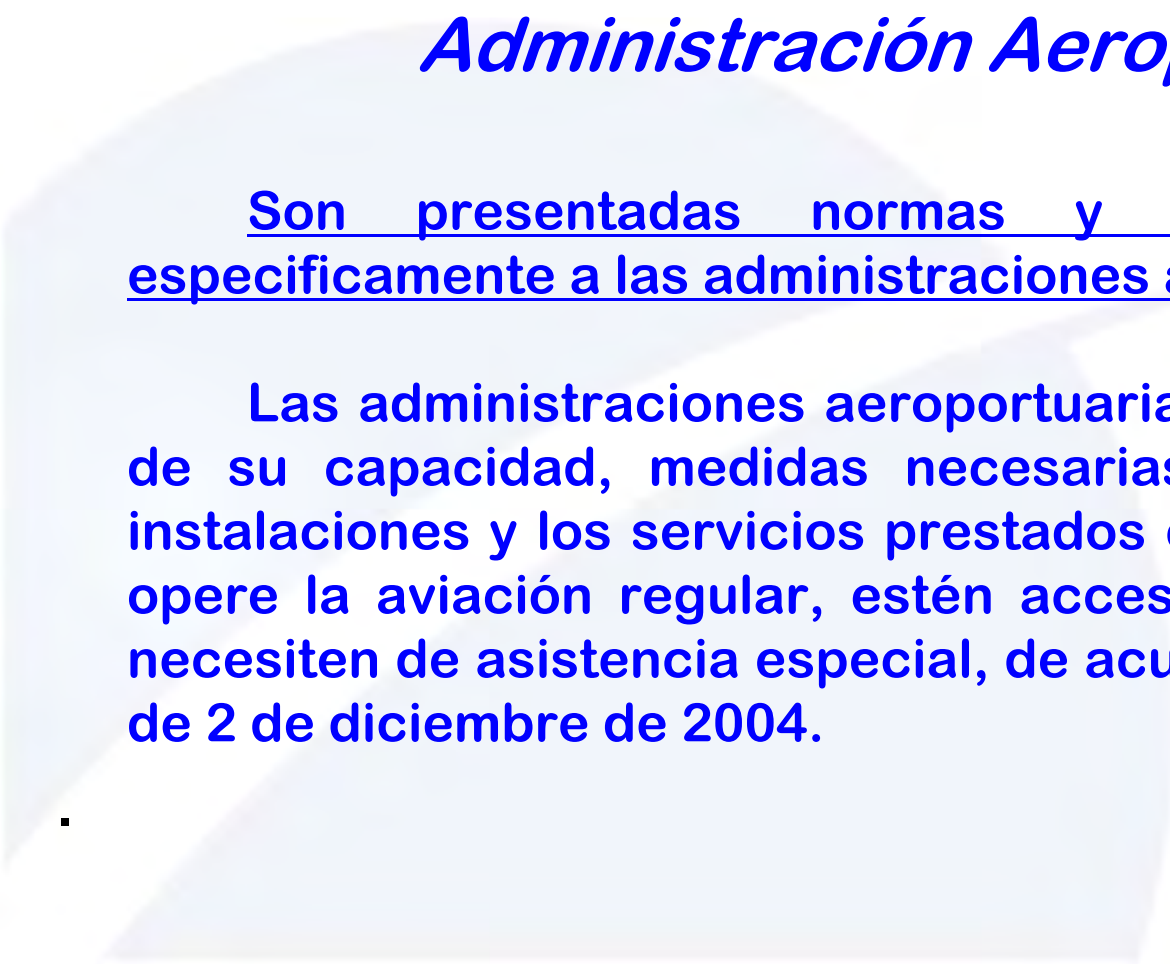
- entrada en el terminal;
 - acceso a los puntos de control de acceso a las áreas restringidas de seguridad del terminal de pasajeros;
 - en tránsito en los aeropuertos y conexiones;
 - restitución de equipaje;
 - durante el vuelo;
 - en el aeropuerto de destino; y
 - en cualquier otra etapa del viaje no prevista en los items demostrados anteriormente como resultado de situaciones de emergencia.
- 



Responsabilidades de la Administración Aeroportuaria

Son presentadas normas y orientaciones aplicables específicamente a las administraciones aeroportuarias.

Las administraciones aeroportuarias adoptarán, en el ámbito de su capacidad, medidas necesarias para asegurar que las instalaciones y los servicios prestados en los aeropuertos, donde opere la aviación regular, estén accesibles a los pasajeros que necesiten de asistencia especial, de acuerdo con el Dec. N° 5.296, de 2 de diciembre de 2004.





Responsabilidades de la Administración Aeroportuaria

Las administraciones aeroportuarias reservarán, en sus estacionamientos destinados al público, por lo menos 2% del total de espacios para vehículos que transporten personas con discapacidad, de acuerdo con especificaciones técnicas de diseño y trazado, establecidas en las normas técnicas de acceso de la Asociación Brasileña de Normas Técnicas.



Responsabilidades de la Empresa Aérea u Operador de Aeronaves

Son presentadas normas y orientaciones aplicables específicamente a las empresas aéreas o a los operadores de aeronaves.

Las empresas aéreas u operadores de aeronaves deberán asegurar el movimiento de personas con discapacidad o con movilidad reducida entre las aeronaves y el terminal.

Deberán ofrecer vehículos equipados con ascensores u otros dispositivos apropiados para conducir, con seguridad, el embarque y desembarque de personas con discapacidad o con movilidad reducida en los aeropuertos que no dispongan de puentes de embarque. Así, están autorizados a firmar contratos, acuerdos u otros instrumentos jurídicos.



Responsabilidades de la Empresa Aérea u Operador de Aeronaves

Las empresas aéreas u operadores de aeronaves conducirán el embarque y la acomodación de pasajeros que necesitan de asistencia especial, con prioridad, antecediendo el embarque de los otros pasajeros, incluso los portadores de tarjeta de pasajero frecuente, para asegurar la comodidad, la seguridad y el buen servicio durante los procedimientos.



Responsabilidades de la Empresa Aérea u Operador de Aeronaves

Las empresas aéreas empezarán el desembarque de pasajeros que necesiten de asistencia especial, inmediatamente después del desembarque de los otros pasajeros. El personal de bordo conducirá el proceso de desembarque, que deberá ser acompañado por el personal de las empresas aéreas, o por ellas contratado y entrenado.



Responsabilidades de la Empresa Aérea u Operador de Aeronaves

Las empresas aéreas u operadores de aeronaves pondrán a la disposición, hasta 120 (ciento y veinte) días después de publicada la Resolución de aprobación del Reglamento, por clase de aeronave, el mínimo de 2 (dos) tarjetas con datos de emergencia, en Braille y en caracteres ampliados (de manera simultánea), para personas con baja visión, con informaciones que permitan explicar a los deficientes visuales como serán orientados en situación de emergencia.



Procedimientos y Orientaciones de Carácter General

Son presentadas orientaciones de carácter general, aplicables a los operadores aéreos, sus representantes y administraciones aeroportuarias.

Las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros que necesitan de asistencia especial serán conducidas por el personal de las empresas aéreas o por ellas contratado.



Procedimientos y Orientaciones de Carácter General

Todo el personal, de tierra o de bordo, directamente responsable de atender a las personas que necesitan de asistencia especial o del manejo de sus equipos y ayudas, durante las diferentes etapas de un viaje, deberá recibir instrucción especializada. El entrenamiento debe incluir las técnicas adecuadas a esas personas, y es responsabilidad de las empresas o sus representantes hacerlo disponible.

Procedimientos y Orientaciones de Carácter General

Para que las aeronaves que entrarán en servicio por la primera vez o que tengan que realizar una importante remodelación sean homologadas, tendrán que ser adecuadas para estar en conformidad con las normas de acceso, en relación a los equipos de bordo que incluyen asientos con brazos móviles (removibles o escamoteables), sillas de rueda de bordo, lavatorio, iluminación y señalización accesible, de acuerdo con:

- Aeronaves con 30 (treinta) o más asientos deberán tener 10% de sus asientos con brazos móviles.
- Aeronaves con 100 (cien) o más asientos deberán disponer, también, de silla de ruedas de bordo.



Procedimientos y Orientaciones de Carácter General

Las empresas aéreas u operadores de aeronaves acomodarán los pasajeros con deficiencia motora que utilizan silla de ruedas en asientos especiales equipados con brazos removibles o escamoteables colocados al lado de los pasillos, en la 2a. o 3a. fila de las aeronaves, o en la 2a o 3a. fila inmediatamente detrás de una divisoria, a condición que la clase elegida sea compatible y de interés del pasajero, quedando la 1a. fila para el uso prioritario de niños en cunas, niños no acompañados y pasajero acompañado de perro-guía.



Procedimientos y Orientaciones de Carácter General

El perro que acompaña una persona deficiente, atendidas las condiciones del artículo 6º, § 1º, VIII del Dec. N° 5.296/2004 y Ley N° 11.126/2005, será transportado gratis, en el suelo de la cabina de la aeronave, en lugar adyacente a su dueño y bajo su control, en la 1a. fila, o inmediatamente detrás de una divisoria. El perro debe estar equipado con correa, dispensado el uso del bozal, debiendo observarse la prioridad del transporte de niños en la cuna.



Procedimientos y Orientaciones de Carácter Genrral

Para el transporte de perro-guía o perro de acompañamiento de persona deficiente, en ruta nacional, será obligatoria la presentación de tarjeta de vacuna actualizada, con comprobación de vacuna múltiple, antirrábica y tratamiento antihelmítico expedido por médico veterinario acreditado. Para el transporte de perro-guía o perro de acompañamiento, en ruta internacional, será obligatoria la presentación de Certificado Zoosanitario Internacional expedido por el Puesto de Vigilancia Agropecuaria Internacional del Ministerio de la Agricultura, Pecuaria y Abastecimiento, de acuerdo con los requisitos del país de destino del animal.



Disposiciones Finales

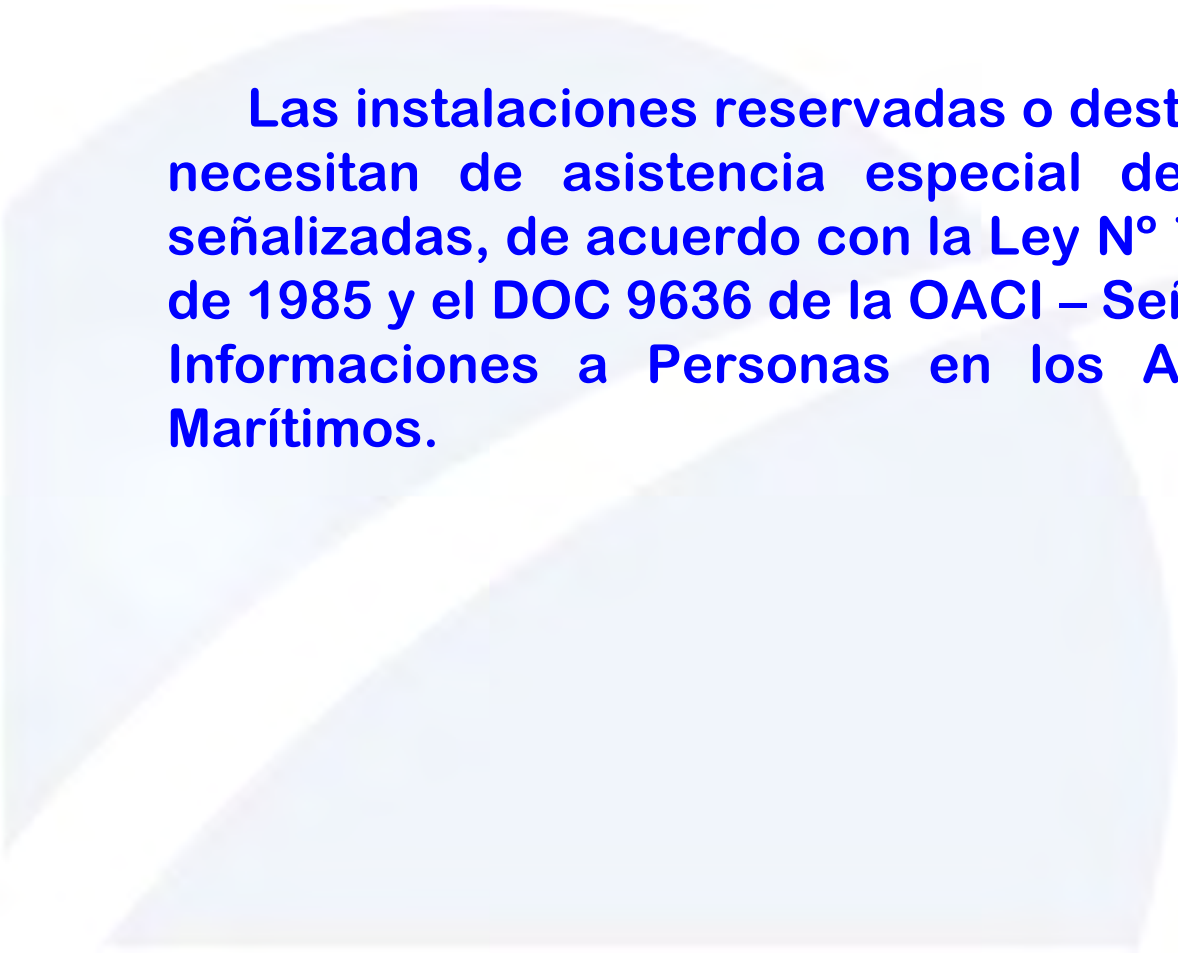
Son presentadas normas aplicables a todos los participantes del transporte aéreo

Las administraciones aeroportuarias asegurarán que, desde la concepción hasta el establecimiento de los proyectos arquitectónicos y urbanísticos, así como la renovación de las instalaciones aeroportuarias, serán cumplidas las normas técnicas de acceso de la ABNT, del Doc 9184-AN/902 de la OACI – Manual de Planificación de Aeropuertos, Parte 1 y las normas contenidas en el Dec. N° 5.296/2004.



Disposiciones Finales

Las instalaciones reservadas o destinadas a las personas que necesitan de asistencia especial deben ser adecuadamente señalizadas, de acuerdo con la Ley N° 7.405, de 12 de noviembre de 1985 y el DOC 9636 de la OACI – Señales Internacionales para Informaciones a Personas en los Aeropuertos y Terminales Marítimos.



Experiencia FAL Línea Aérea



- Los trabajos de OACI y datos que aportan la realidad actual, desde 1960 a la fecha, el incremento del transporte aéreo ha sido muy superior al crecimiento económico de los países.
- La tendencia al crecimiento depende en el futuro de la continuación del crecimiento económico, el crecimiento del comercio mundial y de tres aspectos: el costo de las líneas aéreas (principalmente combustible), influencia del temor y molestias que influyen en la confianza de los consumidores y por último la congestión de los aeropuertos.

- El pronóstico del tráfico regular mundial hasta 2015 se prevé aumente a un promedio de 4.4% anual y que el tráfico de carga aumente a un promedio del 5.5% anual.
- El número de pasajeros transportados crecerá en una cifra similar.

- Se observan mejoras considerables en la calidad de servicios aéreos incluido el tiempo de los viajes, la conveniencia y fiabilidad de los servicios y una serie de instalaciones y facilidades a bordo.
- El tiempo de vuelo promedio en el transporte aéreo aumentó de 360 km/h en 1960 a 630 km/h en 1980 y a 648 km/h en 2002 (un aumento del 80% en comparación con 1960).

- La tendencia al crecimiento, aumento de frecuencias y velocidad, fue debido también al aumento correlativo de la demanda del transporte aéreo que ha llevado a las líneas aéreas a poder introducir vuelos directos para una gama cada vez mayor de pares de ciudades sin un mayor incremento en los costos.

- Pluna viene incorporando a la flota 7 aviones Bombardier de última generación de 90 plazas para los vuelos regionales, en una inversión de equipo y capacidad que es inédito en nuestro país.

- Todo esto traerá aparejado un problema no menor que es la necesidad imperiosa de desarrollar y tecnificar todos aquellos aspectos que se vinculan al hecho aéreo y que no dependen necesariamente de la tecnología aeronáutica ni de la gestión o inversión de las compañías aéreas.
- El reto hoy por hoy y en el futuro será lograr aumento en las facilidades de los pasajeros en la terminal aérea así como los servicios de controles migratorios, aduaneros, sanitarios y de seguridad.

IMPLEMENTACIONES

- Estudios estadísticos de puntualidad.
- Aspectos internos y externos.
- Bajar el tiempo de vuelo en el Puente Aéreo (Montevideo Buenos Aires) de 40 a 25 minutos.
- Impresión de los formularios o tarjeta de migración a continuación del boarding pass (se amplía tan solo en 2 datos más la información que suministra el cliente)

RETOS

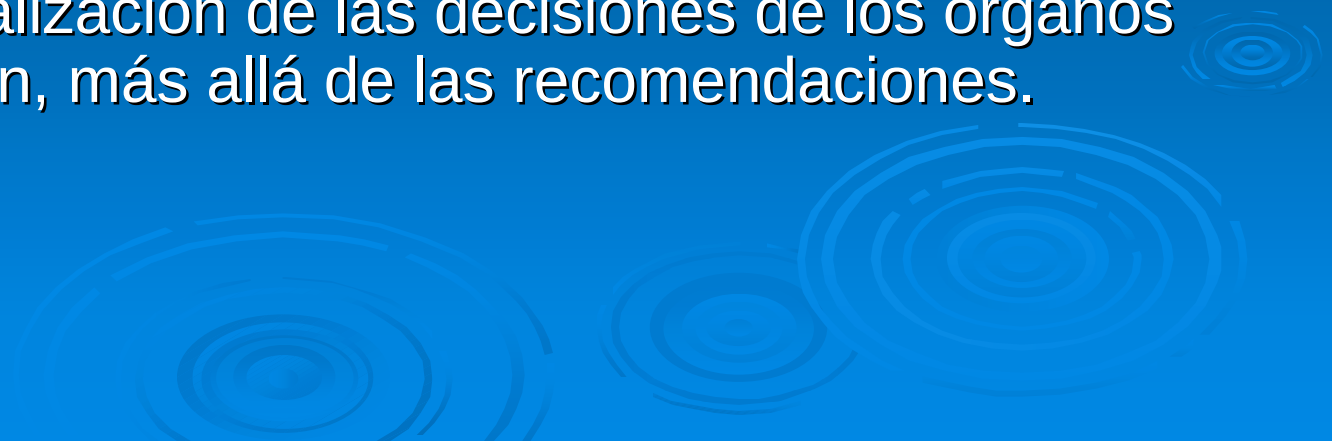
- Control migratorio, implementación de tecnología y principalmente capacitar al personal.
- Concientización de que existe un solo objetivo.
- Comités de Facilitación con mejor integración y más poder de decisión.
- Recomendaciones – normas sancionatorias.

ALGUNAS PROPUESTAS A DISCUTIR

Ampliar la gestión de la línea aérea tal como se realiza hoy en el check in en el control primario de seguridad.

Trabajo de coordinación con todos los integrantes de los Comités de Facilitación Aérea y Aeroportuaria.

Creación y aplicación de normas claras de funcionamiento gestión y fiscalización de las decisiones de los órganos que lo integran, más allá de las recomendaciones.

A decorative graphic consisting of several sets of concentric circles, resembling ripples in water, located in the bottom right corner of the slide.

ALGUNAS PROPUESTAS A DISCUTIR

- No cabe duda ya que existe un error conceptual si consideramos que el transporte aéreo es un hecho aviatorio o sea un acto aislado en donde se cumple con un contrato de transporte entre un cliente y una línea aérea.
- El concepto de transporte aéreo es mucho más amplio. Comienza en la terminal aérea de embarque y termina en la terminal aérea de destino.
- Todos los aspectos previos, concomitantes y posteriores son un TODO que integra el concepto de transporte aéreo.
- Los recursos son escasos. La coordinación y el trabajo en equipo de todos los actores se torna indispensable.

ALGUNAS PROPUESTAS A DISCUTIR

- A quienes nos acompañan en este foro, conjuntamente con las líneas aéreas y las autoridades aeroportuarias, les propongo que hagamos todo lo necesario para implementar medidas que hagan más eficiente, efectivo, más rápido, más simpático cada uno de los pasos o procedimientos que se siguen cada vez que un pasajero ingresa o egresa de una terminal aérea.
- Desde ya PLUNA y sus socios están a vuestra disposición para el logro de tan ansiado objetivo.

GRACIAS



Policía de Investigaciones de Chile

Tecnología aplicada al Control Migratorio Aeroportuario



Raúl Sepúlveda Vidal



I Conferencia Latinoamericana de Facilitación y Seguridad Aeroportuaria FAL/AVSEC
Santa Cruz – Bolivia, Mayo de 2008



Introducción

Conforme a su Ley Orgánica, la Policía de Investigaciones de Chile tiene entre sus misiones específicas, la de controlar el ingreso, egreso y reingreso de personas del territorio nacional y la fiscalización de la permanencia de extranjeros en el país, función que se encuentra centrada en la Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional.

Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional



Introducción



PASO DE LA CONCORDIA



APTO. A MERINO B.



PASO CRISTO REDENTOR



PASO CARDENAL SAMORE



Controles Migratorios	Otras Autoridades	Policía de Investigaciones
Terrestres	20	33
Aéreos	0	18
Marítimos	0	31
Total	20	82

La Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional mantiene a su cargo el 80% de los puntos de control migratorio existentes en el país, sin considerar la habilitación de pasos fronterizos ocasionales para la realización de actividades culturales y deportivas.



Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional



Introducción

El control de personas realizado por Policía Internacional considera la determinación positiva de los siguientes elementos:

- Nacionalidad
- Identidad
- Legitimidad de documentación
- Capacidad de tránsito

Este procedimiento debe ajustarse a un tiempo estandarizado de entre 30 a 45 segundos. Para ello:

- Los Oficiales deben realizar curso de 1 año académico para llegar a ser fiscalizador de fronteras.
- El reentrenamiento es obligatorio y se enfoca a los procesos de seguridad y facilitación.



Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional



Avances tecnológicos

- **2002** Chile Introdujo lectores de MRZ y verificación biométrica en el principal aeropuerto – Santiago. (facial y dactilar).
- **2007** Se incorporan lectores de Pasaporte biométrico y verificación de Documentos de Viaje Extraviados y Robados del sistema I-24/7 de INTERPOL en su modo FIND .

El balance de la seguridad y facilitación ha sido esencial para la producción de este nuevo sistema.

Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional



Sistema Integrado de Control Migratorio

Es un proyecto impulsado por la Policía de Investigaciones de Chile, que incorpora en forma integral tecnología de última generación para los controles migratorios donde se concentra el mayor número de pasajeros, que incluye lectores, autenticadores de documentos de viaje y equipos de reconocimiento dactilar, lectura mecánica (PDF), además de nuevas herramientas para el acceso a las bases de datos Institucionales.



Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional



Actual sistema de control en Chile

- Una primera etapa se instaló en la frontera con Perú.
- Incluye capacidad de lectura de documentos biométricos e-MRTDs.
- También posee conexión al sistema I-24/7 de INTERPOL a través de la opción FIND.
- Actualmente, integra bases de datos de identificación nacional y la de órdenes de detención emitidas por los tribunales.
- Permite a los fiscalizadores verificar identidad a través de biometría (dactilar).
- Verifica documentos de viaje perdidos y robados (ICPO).

Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional



Bases de datos de OIPC INTERPOL

- ☐ Interpol administra una base de datos sobre pasaportes, documentos de identidad y visas reportadas como robadas, robadas en blanco o perdidas. Se conoce como as SLTD.
- ☐ Interpol ofrece y anima el uso de acceso a éstas y otras bases de datos.
- ☐ Para conseguir fácil conexión, INTERPOL ha desarrollado dos soluciones integradas, conocidas como FIND y MIND.

Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional



Funcionamiento del sistema chileno

1. Verifica el documento Viaje y su validez.
2. Envía consultas a la base de datos de identidad (Chile), Policiales (policía), SLTD (Interpol).
3. Recibe las respuestas en segundos.
4. Si todas lo permiten, se autoriza el viaje.
5. Si una o más no lo permite, se envía el pasajero a un control secundario.
6. Se autorice o no el viaje, la información se almacena.

Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional



Modelo Funcional



Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional



Interfaz del sistema

CONCORDANCIA CACALITIA SALIDA

Encargos: ROBLES ALVAREZ PAOLO HANS

Nº Doc.	Ap. Paterno	Ap. Materno	Nombres	País
	ROBLES	ALVAREZ	YENNIDEL ROSARIO	207
9708574	ROBLES	ANABALON	JORGE EDUARDO	20
9708574	ROBLES	ANABALON	JORGE EDUARDO	20
	ROBLES	ANSELME	ANDRES	20
6693199	ROBLES	ARANCIBIA	JOSE RIGOBERTO	0
8328096	ROBLES	ARANEDA	CONVERTINO ENRIQUE	0
12293137	ROBLES	ARANEDA	EMILIANO	0
11089651	ROBLES	ARANEDA	OLEGARIO ROBUSTIANO	0
6057850	ROBLES	ARAVENA	JOSE MANUEL	20
4882560	ROBLES	ARAVENA	PELOMIGUEL	20
11822503	ROBLES	ARAYA	ARMANDO ESTEBAN	20
11000500	ROBLES	ARAYA	ARMANDO ESTEBAN	20

Tipo Documentos: Cedula Identidad País: 210 CHILE
Húm. Documentos: 13985803 Nacionalidad: 210 CHILENA
Nº Serie: Nº Cuestionario:
Apellido Paterno: ROBLES Apellido Materno: ALVAREZ
Nombre: PABLO HANS Fecha Nacimiento: 04/08/1981 Edad: 26 Sexo: Masculino
Estado Civil: Profesión: 0
País de Origen: 0 Destino: 0
Medio de Transporte: Nro. Patente: Pasajero: 0
Condición de Ingreso: Días visa: 0 Motivo del Viaje:
Foto Salvoconducto:

Último Viaje: Fecha: 13/11/2011 E/S: Salida Cuestionario: Doc: 13985803 Orig/Dest: ECUADOR

Nacional:
☒ Autenticador ☐ Dactilar ☐ Enrolados ☐ Welchit ☐ Fallecidos ☐ Documentos ☐ Vehículos

Interpol:
☐ Personas ☐ Documentos ☐ Vehículos

02/06/07 Funcionario: PABLO ROBLES Registro: 5469803002007

Cancelar Cerrar

Foto Documento



Inspección Secundaria

Acción

Inspección Manual Doc

Ticket Vehículo

Ticket Persona

Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional



Autentificador de documentos de viaje

Se basa en la utilización de un sistema capaz de establecer la autenticidad de un documento mediante su comparación con los elementos de seguridad que corresponden a un ejemplar original que reside en su base de datos, estableciendo además la consistencia de los antecedentes de su portador, con los existentes en la Zona de Lectura Mecanizada.



Información Documento

✓ Integridad Texto ✓ Fecha Vencimiento ✓ Patronos ✓ Alerta Tinta B900 ✓ Tampereing

Visible IR SEAL UV Tamper Photo

Visible IR SEAL UV Tamper Photo

Inta que reacciona a radiación infraroja (pestaña IR)

Son los filtros que está utilizando (pestañas)

OCR coincide con la información de la lectura mecanizada (RMZ)

Controla que el documento no se encuentre vencido

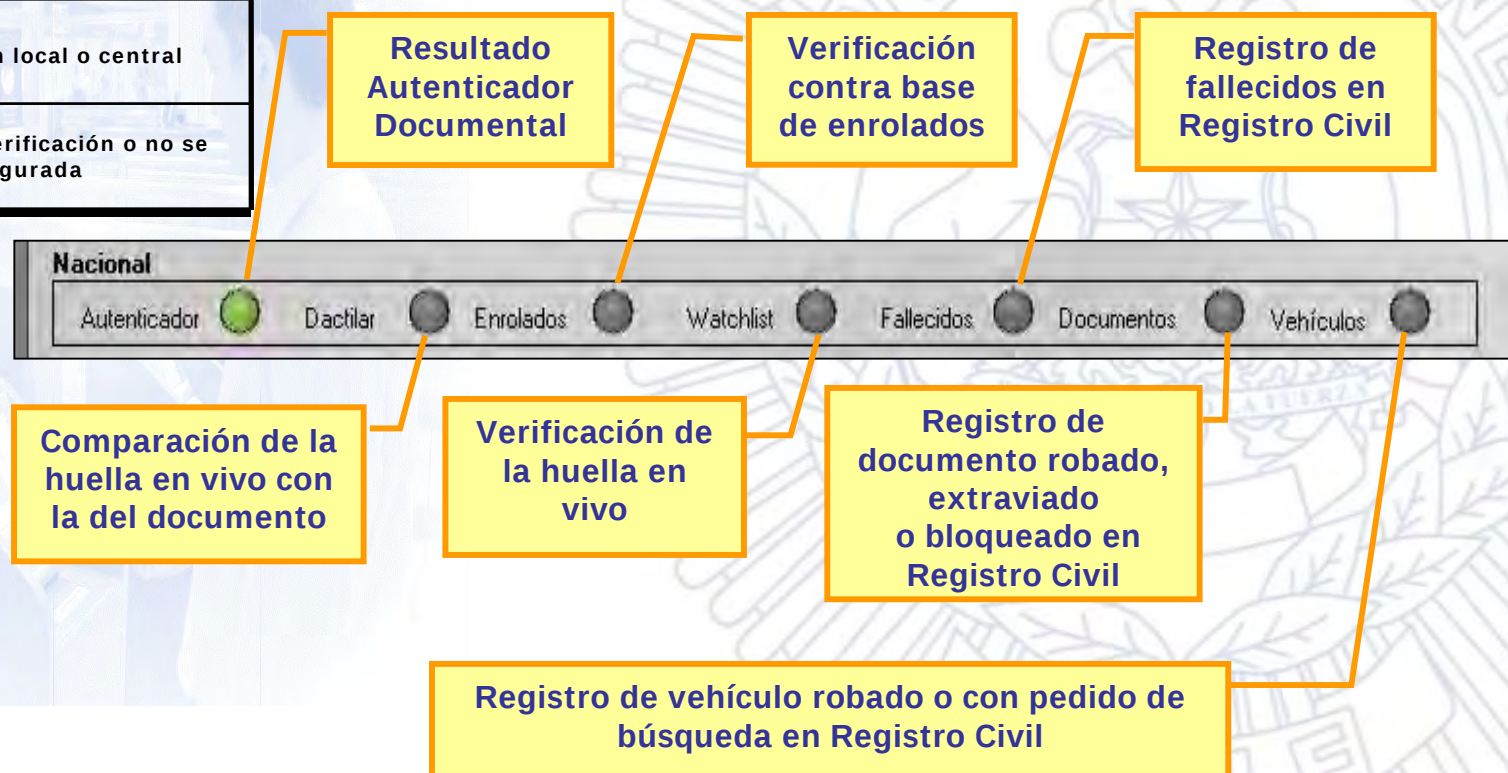
Nacionalidad: HUN
Sexo: F
Edad: 29
Fecha Vencimiento: 20/09/2016

Checksum
Encontrado: 454-B
Esperado: 454-B



Dispositivos Nacionales

	Verificación Correcta
	Verificación con Alerta
	No hay conexión local o central
	Pendiente de verificación o no se encuentra configurada



Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional



Dispositivos INTERPOL

Posee un pedido de captura de Interpol

Se encuentra registrado como extraviado o robado en Interpol

Se encuentra registrado como robado o con pedido de captura en Interpol

Interpol

Personas Documentos Vehículos

Ejemplo de detalle consulta documentos

Actas para documentos de viaje o de identidad robados / perdidos

Sus criterios de búsqueda son: /DIN=KBO22112/

Número total de respuestas correspondientes a los criterios de búsqueda 1

Número total de páginas en consulta: 1

DIN (Nº. Id. Doc.)	País de emisión	Tipo de documento
KBO22112	PAKISTAN	Passport
Página anterior Página siguiente		

Atrás

Menú

Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional



Interfaz de Alerta Dactilar

Huella no coincide con el Documento

Huella Capturada en vivo:  Huella Documento: 

POSITIVO

Información Dactilar

☒ Coincide con el documento

Huella Capturada en Vivo



NEGATIVO

Información Dactilar

☒ No coincide con el documento

Huella Capturada en Vivo



Observaciones

Avenzada: Tipo Observación:
Contralor: Fecha/Hora Obs.:
Fecha/Hora:

Alerta:

Observaciones:

Cuando el semáforo está en rojo producto de un alerta, y el Contralor no opta por derivar a la persona a la Inspección Secundaria, debe completar esta pantalla especificando porque se desestimó la alerta.

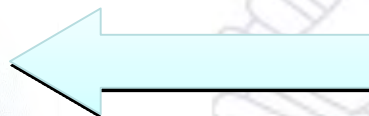
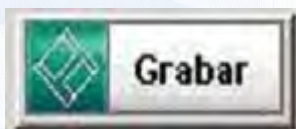


Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional



Almacenamiento o registro del viaje

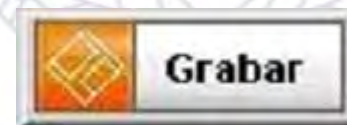
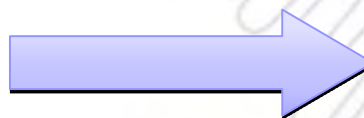
Almacenamiento o registro del viaje



OK

Graba el movimiento migratorio del pasajero, su coloración **VERDE** indica inexistencia de problemas de validación, de existir alguna advertencia detectada por el sistema su coloración será **ROJO**

ALERTA



Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional



Resumen Control Migratorio 2007

Control de Entrados y Salidos :

- **13.147.890** personas se sometieron a este procedimiento de control.
- **36.021** personas diariamente tuvieron un primer contacto con Autoridad del Estado Chileno y ésta fue con Policía Internacional.
- **1.500** personas fueron consultadas por el motivo de su viaje cada hora.
- **25** personas por minuto fueron autorizadas a ingresar y egresar del país .

Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional



Próximas acciones

- INTERPOL: Primer proyecto a nivel mundial con verificaciones en línea contra la base de datos de Lyon y expansión del sistema I-24/7 a los controles fronterizos
- Implantación del sistema en todos los pasos fronterizos del País 2008 - 2010

Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional



Policía de Investigaciones de Chile

Tecnología aplicada al Control Migratorio Aeroportuario



Gracias por su atención...



I Conferencia Latinoamericana de Facilitación y Seguridad Aeroportuaria FAL/AVSEC
Santa Cruz – Bolivia, Mayo de 2008