

CLAC/GEPEJTA/9-NE/03
05/03/02

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

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

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Seguridad de la aviación. Nuevas medidas
*Tarea N° 2 del Comité Ejecutivo y 13 de la Secretaría***

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Tras los trágicos acontecimientos del 11 de setiembre de 2001 en los Estados Unidos, la Asamblea de la OACI, durante su 33° período de sesiones aprobó la Resolución A33-1: “Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil”, en la que, entre otras cosas, se establece la necesidad de crear un programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad de la aviación. De igual manera, el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) mantuvo su 12° reunión (Montreal, Canadá, 5 – 9 de noviembre de 2001), en la que se apoyó dicha decisión.

2. A nivel regional, durante la “XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estados y Gobierno”, que se llevó a cabo en la ciudad de Lima, Perú, entre el 23 y 24 de noviembre de 2001, los Presidentes suscribieron una Declaración (“Unidos para construir el mañana”), en cuyo párrafo Nro. 29 expresamente dice:

“Reconociendo que el transporte aéreo es un sector estratégico para el desarrollo y la integración de nuestras naciones, expresamos nuestra preocupación por las serias repercusiones que las acciones terroristas del 11 de septiembre de 2001, están ocasionando en nuestra industria aérea, lo cual puede generar graves consecuencias económicas y sociales. Registramos con complacencia la invitación formulada por el gobierno de Colombia a las autoridades iberoamericanas responsables del transporte aéreo y aviación civil para que se reúnan con el propósito de hacer un diagnóstico. Instruimos a nuestros Ministros de Transporte y autoridades responsables de la Aviación Civil, para que se reúnan en un plazo no mayor de treinta días, con el propósito de tratar el tema y establecer mecanismos de cooperación, especialmente en el ámbito iberoamericano, que aseguren una industria aérea competitiva y estable.”

3. En ese sentido, el 13 de diciembre de 2001, se llevó a cabo la primera reunión de Ministros de Transportes y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, convocada por el Ministro de Transportes de Colombia, en la que los Estados reconocieron al transporte aéreo como un sector estratégico para el desarrollo y la integración de las naciones y, a fin de aminorar las serias repercusiones que las acciones terroristas del 11 de septiembre han ocasionado en la industria aérea latinoamericana, se promulgó la Declaración de Bogotá y se acordó encargar al Comité de alto nivel Post-Coloquio que desarrolle varias tareas, las mismas que fueron armonizadas con las producidas en el Coloquio que se llevó a cabo en la ciudad de Salvador de Bahía, Brasil, 27 y 28 de agosto de 2001.

4. Conocemos que varios países han tomado diferentes medidas para apoyar a sus líneas aéreas y enfrentar los elevados incrementos que se han dado, especialmente en los precios de las pólizas de seguro, tanto en la cobertura de daños a terceros como en lo que tiene que ver con guerra y actos terroristas. Frente a esto, se ha producido además una acentuada disminución del tráfico, lo que ha puesto en peligro la estabilidad de las compañías de aviación, del transporte aéreo en general y de varias actividades conexas.

Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación

5. La OACI, entre otras medidas, convocó a la “Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación”, los días 19 y 20 de febrero de 2002, en su sede en Montreal, Canadá, con el objetivo de “prevenir, combatir y erradicar los actos de terrorismo que afecten a la aviación civil”, cuyas conclusiones y recomendaciones se acompañan como **Adjunto 1**.

Informes del Grupo *ad hoc* de seguridad aeroportuaria

6. El día 30 de agosto de 2001, en la ciudad de Salvador de Bahía, Brasil, se llevó a cabo la Segunda Reunión del Grupo *ad hoc* sobre seguridad aeroportuaria, cuyas conclusiones alcanzadas y acciones propuestas, se presentan en un Informe como **Adjunto 2** a la presente nota.

7. De igual manera, previo a la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación, el 17 de febrero de 2002, en la sede de la OACI, Montreal, Canadá, tuvo lugar la tercera reunión del Grupo, cuyo Informe se presenta al GEPEJTA como **Adjunto 3**.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

8. Se invita al Grupo de Expertos a:
- a) Tomar conocimiento de la presente nota y sus adjuntos;
 - b) Intercambiar criterios respecto a los Informes presentados por el Grupo *ad hoc*; y,
 - c) Adoptar las medidas que estime pertinente.



**CONFERENCIA MINISTERIAL DE ALTO NIVEL SOBRE
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

Montreal, 19 y 20 de febrero de 2002

**CONCLUSIONES REFUNDIDAS, RECOMENDACIONES
Y DECLARACIÓN**

(Presentadas por el Presidente de la Conferencia)

Las Conclusiones refundidas, las Recomendaciones y la Declaración adjuntas han sido aprobadas por la Conferencia.

**Cuestión 1 del
orden del día: Repercusiones en la industria y los consumidores**

CONCLUSIONES

La Conferencia ha llegado a las siguientes conclusiones:

- a) los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 han tenido repercusiones negativas importantes en las economías mundiales y un impacto en el transporte aéreo sin paralelo en la historia;
- b) el restablecimiento de la confianza de los consumidores en el transporte aéreo y la certidumbre del buen funcionamiento de la industria del transporte aéreo a largo plazo son vitales, y muchos Estados ya han iniciado una serie de medidas a este efecto; y
- c) la aplicación efectiva de medidas uniformes de seguridad intensificadas, que correspondan al nivel de la amenaza, permitirá restaurar la confianza en el transporte aéreo, pero estas medidas tendrán que ser adecuadas para los servicios de pasajeros y de carga y no resultar excesivamente costosas para la industria y sus consumidores a fin de que pueda regenerarse el crecimiento del tráfico.

RECOMENDACIONES

La Conferencia recomienda que:

- a) de conformidad con la Resolución A33-1 de la Asamblea, *Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil*, los Estados deberían:
 - 1) intensificar sus esfuerzos para mejorar la plena aplicación y el cumplimiento de los convenios multilaterales sobre seguridad de la aviación y de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI relativos a la seguridad de la aviación; y
 - 2) tomar en sus territorios medidas de seguridad adicionales apropiadas que correspondan al nivel de la amenaza y sean eficaces en función de los costos; y
- b) puesto que el restablecimiento de la confianza en el transporte aéreo es una responsabilidad colectiva, los Estados deberían fortalecer la cooperación internacional en materia de seguridad de la aviación y deberían ayudar a los países en desarrollo en la medida posible.

— — — — —

Cuestión 2 del**orden del día: Plan de acción de la OACI para fortalecer la seguridad de la aviación****CONCLUSIONES**

La Conferencia ha llegado a las siguientes conclusiones:

- a) es indispensable un programa de seguridad de la aviación (AVSEC) enérgico y viable;
- b) es primordial un enfoque mundial uniforme para la aplicación de las normas de seguridad de la aviación internacional, dejando suficiente margen para la flexibilidad de las operaciones;
- c) los enfoques regionales y subregionales pueden hacer un aporte importante a las actividades de la OACI en materia de seguridad de la aviación;
- d) la seguridad de la aviación es responsabilidad de los Estados contratantes, y los Estados que contratan en el exterior programas de seguridad de la aviación deben, por lo tanto, garantizar que el control y la supervisión gubernamentales que se practican son adecuados;
- e) parecerían existir lagunas e insuficiencias en los instrumentos internacionales de seguridad de la aviación con respecto a las amenazas a la aviación civil nuevas y emergentes, pero es necesario un estudio más a fondo a este respecto;
- f) es deseable un tratamiento mundial para el problema del seguro aeronáutico por riesgo de guerra;
- g) dado que las operaciones de aviación general son muy diferentes de las del transporte aéreo comercial, justifican medidas independientes dentro del marco de los SARPS y textos de orientación de la OACI; y
- h) es necesario un *Plan de acción de seguridad de la aviación* de la OACI, integral, para fortalecer la seguridad de la aviación, mediante un Mecanismo AVSEC reforzado, un programa de auditoría de la seguridad de la aviación de la OACI, proyectos de cooperación técnica, promoción de las funciones de control de calidad de la seguridad de la aviación e indicadores de resultados apropiados.

RECOMENDACIONES

La Conferencia recomienda:

- a) que los Estados:
 - 1) tomen medidas inmediatas para conservar cerrada la puerta del puesto de pilotaje en las aeronaves que efectúen operaciones internacionales, manteniendo al mismo tiempo medidas en tierra para proporcionar el nivel más alto de seguridad de la aviación;

-
- 2) compartan activamente la información sobre amenazas con arreglo a las normas del Anexo 17 y utilicen metodologías de evaluación de amenazas y gestión de riesgo apropiadas y adecuadas a sus circunstancias, basadas en un patrón elaborado por la OACI; y
 - 3) garanticen que las medidas de seguridad de la aviación se aplican de manera objetiva y no discriminatoria; y
- b) que la OACI:
- 1) como cuestión de alta prioridad, prepare enmiendas a los Anexos pertinentes para que sea un requisito la protección de la puerta del puesto de pilotaje contra la intrusión por la fuerza;
 - 2) continúe sus actividades destinadas a identificar y analizar las amenazas a la aviación civil nuevas y emergentes, con el objeto de asistir en la elaboración de medidas de seguridad y para colaborar activamente con otros organismos asociados;
 - 3) lleve a cabo un estudio minucioso de la suficiencia de los convenios sobre seguridad de la aviación existentes y otros documentos relativos a la seguridad de la aviación, con miras a proponer y elaborar medidas para colmar las lagunas existentes y subsanar las insuficiencias, inclusive con enmiendas cuando sea necesario, a fin de hacer frente de manera eficaz a las amenazas a la aviación civil internacional existentes, así como a las nuevas y las emergentes;
 - 4) elabore y adopte medidas para enfrentar el problema del seguro aeronáutico por riesgo de guerra; y
 - 5) elabore y ejecute un *Plan de acción de seguridad de la aviación* integral y toda otra medida adicional aprobada por el Consejo, incluyendo una determinación clara de las prioridades.
- — — — —

Cuestión 3 del**orden del día: Programa OACI de auditoría de la seguridad de la aviación****CONCLUSIONES**

La Conferencia ha llegado a las siguientes conclusiones:

- a) a fin de seguir mejorando la seguridad y protección de la aviación y para garantizar la aplicación sistemática de los elementos críticos del sistema de seguridad de la aviación de los Estados, se necesita urgentemente un programa integral de la OACI de auditorías de la seguridad de la aviación;
- b) el programa debería auditar de forma regular, obligatoria, sistemática y armonizada el nivel de cumplimiento nacional y aeroportuario del Anexo 17 y de las disposiciones de otros Anexos relacionadas con la seguridad de la aviación;
- c) la capacidad para determinar si un aeropuerto o un Estado cumple esas normas exigirá que los auditores tengan sólidos antecedentes en seguridad de la aviación y estén suficientemente capacitados y autorizados por la OACI para asegurar que las auditorías se llevan a cabo de una manera uniforme y objetiva;
- d) este programa de auditorías debería realizarse bajo los auspicios del Mecanismo AVSEC de la OACI;
- e) en la elaboración del marco para un programa de auditoría de la seguridad deberían emplearse, en la mayor medida posible, conceptos probados y que hayan tenido éxito y hayan sido empleados en programas viables ya preparados por la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), los Estados Unidos y otros Estados;
- f) el enfoque regional ofrece numerosos beneficios y se lo debe considerar como complementario de las iniciativas locales, en particular promoviendo asociaciones regionales y las actividades de los centros de instrucción AVSEC regionales de la OACI;
- g) el Grupo de expertos AVSEC debería ayudar en la elaboración de los requisitos técnicos y los textos de orientación necesarios para administrar las auditorías, y en la elaboración de un programa eficaz de garantía de calidad para mantener los niveles de resultado de las auditorías; y
- h) dado que un programa de auditoría de esa índole sólo podría proporcionar los niveles de seguridad de los aeropuertos auditados en el momento de la auditoría, un mecanismo permanente basado en el control de calidad y en la realización periódica de simulacros e inspecciones podría garantizar la continuidad y elevar los niveles de seguridad determinados por las auditorías.

RECOMENDACIONES

La Conferencia recomienda que:

- a) la OACI establezca un programa integral de auditorías de la seguridad de la aviación, universales, regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas, cuya aplicación comenzaría en 2003 basándose en el plan de trabajo definitivo establecido por el Consejo;
- b) el programa se base en un procedimiento de auditoría que emplee equipos de auditoría capacitados y autorizados por la OACI, encabezados por un miembro del personal de la OACI, y que apliquen uniformemente métodos equitativos y objetivos para determinar el cumplimiento del Anexo 17 observando las medidas aplicadas en los aeropuertos y evaluando la capacidad del Estado para aplicar dichas medidas;
- c) el programa de auditoría se establezca bajo los auspicios del Mecanismo AVSEC de la OACI;
- d) al desarrollar su programa de auditoría, que será transparente y autónomo, la OACI garantice la mayor coordinación y compatibilidad posible con los programas de auditoría ya establecidos a nivel regional y subregional, teniendo en cuenta la situación de la seguridad de la aviación en estos Estados;
- e) se integre en el programa un mecanismo de cumplimiento, que delimite los aspectos de mayor y menor importancia que deben mejorarse, que asegure que se toman medidas correctivas inmediatas para las deficiencias graves y que provea a los Estados en desarrollo la asistencia necesaria para mejorar la seguridad y de forma que pueda medirse el mejoramiento;
- f) se logre una fuente de financiación adecuada y estable para el Mecanismo AVSEC por medio de mayores contribuciones voluntarias hasta el momento en que pueda lograrse una asignación de fondos por medio del presupuesto del programa regular, que debería ser lo antes posible;
- g) se notifique a todos los Estados de las auditorías completadas, que la Sede de la OACI sea la depositaria de los informes de auditoría completados y que la información de las auditorías se comparta entre los Estados sobre una base bilateral o multilateral;
- h) los Estados se comprometan a proporcionar a la OACI los resultados AVSEC nacionales basados en un procedimiento armonizado que elaborará la OACI lo antes posible;
- i) se proporcione a los Estados, en particular a los países en desarrollo, asistencia técnica y financiera en el marco de la cooperación técnica, a fin de que puedan tomar medidas correctivas para rectificar las deficiencias observadas durante la auditoría; y
- j) los Estados deberían utilizar las auditorías de la OACI en la mayor medida posible, y siempre podrían recurrir a la OACI con respecto a los resultados de las auditorías de otros Estados.

**Cuestión 4 del
orden del día: Recursos financieros y humanos**

CONCLUSIONES

La Conferencia ha llegado a las siguientes conclusiones:

- a) para ejecutar el *Plan de acción de seguridad de la aviación* de la OACI, se calcula que es necesaria una financiación adicional mínima de \$15,4 millones EUA proveniente de contribuciones voluntarias para el trienio actual, 2002-2003-2004, debiendo tomarse esta cifra como base para un estudio más a fondo por el Consejo;
- b) a largo plazo, se podría contar con un medio más estable para financiar el *Plan de acción de seguridad de la aviación* de la OACI aumentando la contribución al fondo general de la OACI para los próximos trienios o mediante un compromiso de largo plazo de carácter voluntario, de contribuciones sistemáticas de acuerdo con un nivel sugerido y aprobado de contribución de todos los Estados, que será determinado por el Consejo;
- c) basándose en el análisis inicial de informes de evaluaciones técnicas de la OACI sobre seguridad de la aviación, es necesario que la OACI provea cooperación técnica a los Estados, inicialmente mediante la elaboración de documentos para proyectos de seguridad de la aviación y ulteriormente mediante la movilización de recursos para las medidas correctivas propuestas;
- d) la OACI necesita recursos adicionales para asistir a los Estados en la elaboración de proyectos y la movilización de recursos;
- e) el Mecanismo de financiamiento de la ejecución de los objetivos de la OACI, creado por la Asamblea de la OACI en 1995, es apropiado para ofrecer a los Estados, de forma eficiente y eficaz en función de los costos, recursos para las medidas correctivas relacionadas con la seguridad de la aviación;
- f) la política y las orientaciones de la OACI sobre recuperación de los costos de los servicios de seguridad en los aeropuertos que figuran en el documento *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082/6) y en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) siguen siendo válidas;
- g) es necesario formular una política y elaborar textos de orientación adicionales sobre la recuperación de los costos de las medidas de seguridad en los servicios de navegación aérea, complementarios de los que ya existen con respecto a derechos por seguridad de los aeropuertos; y
- h) es necesario seguir mejorando los recursos humanos, utilizando los centros de instrucción existentes y la normalización de los textos de instrucción basados, cuando sea apropiado, en la metodología TRAINAIR.

RECOMENDACIONES

La Conferencia recomienda:

a) que los Estados:

- 1) se comprometan a proporcionar recursos adecuados, financieros, humanos o de otra manera, en especie, voluntariamente por el momento a través del Mecanismo AVSEC, para el *Plan de acción de seguridad de la aviación* de la OACI para el trienio 2002-2003-2004 como cuestión de prioridad, y que tengan conciencia de la continua necesidad para los trienios siguientes;
- 2) acuerden eliminar los obstáculos que cada uno ha impuesto a los gastos de las contribuciones al Mecanismo AVSEC a fin de que la OACI pueda utilizar inmediatamente todos los fondos disponibles en el fondo fiduciario del Mecanismo AVSEC;
- 3) utilicen el Programa de cooperación técnica de la OACI como uno de los principales instrumentos para obtener asistencia a fin de cumplir sus obligaciones en virtud de los convenios internacionales pertinentes, los SARPS del Anexo 17 — *Seguridad* y las disposiciones conexas de otros Anexos, así como la observancia de los textos de orientación de la OACI;
- 4) junto con otros donantes, contribuyan al Mecanismo de financiamiento de la ejecución de los objetivos de la OACI a fin de que los Estados reciban cooperación técnica relacionada con la seguridad de la aviación, para el pleno cumplimiento de los convenios internacionales pertinentes, los SARPS del Anexo 17 — *Seguridad* y las disposiciones conexas de otros Anexos, así como también la observancia de los textos de orientación de la OACI; y
- 5) continúen aplicando la política y los textos de orientación actuales de la OACI sobre derechos en concepto de seguridad que figuran en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082/6) y en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562), respectivamente; y

b) que la OACI:

- 1) establezca un *Programa de actividades complementarias de seguridad de la aviación* de la OACI y trate de obtener recursos adicionales, similares a los del Programa de actividades complementarias del USOAP de la Dirección de cooperación técnica, para que los Estados puedan obtener cooperación técnica en la preparación de los documentos necesarios y en la movilización de recursos para seguridad de la aviación;
- 2) promueva el uso del Mecanismo de financiamiento de la ejecución de los objetivos de la OACI como un medio para que los Estados obtengan la cooperación técnica que requiera la corrección de las deficiencias observadas durante las evaluaciones y auditorías de la seguridad de la aviación;

- 3) siga de manera urgente el desarrollo y establecimiento de un Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS), que abarque no solamente la protección sino también la seguridad de la aviación;
- 4) complemente su política y los textos de orientación sobre la recuperación de los costos de los servicios de seguridad, en especial para incluir la elaboración de una política y orientaciones sobre la recuperación de los costos de las medidas de seguridad en los servicios de navegación aérea; y
- 5) explore el aspecto de utilizar derechos por seguridad como medio para recuperar los costos de la asistencia de la OACI cuando se proporcione a los Estados para proyectos de desarrollo de la seguridad de la aviación.

— — — — —

**Cuestión 5 del
orden del día: Declaración de la Conferencia**

DECLARACIÓN

La Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación, convocada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su Sede de Montreal, los días 19 y 20 de febrero de 2002 y a la que asistieron Ministros y otros funcionarios de alto nivel, en representación de 154 Estados y 24 organizaciones internacionales:

Reafirmando su condena de la utilización de aeronaves civiles como armas de destrucción así como de otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil dondequiera que se cometan, y quienquiera que sea y por cualquier motivo que los efectúe;

Consciente de la necesidad de fortalecer las medidas para prevenir los actos de interferencia ilícita en la aviación civil;

Poniendo de relieve la importante función que desempeña la aviación civil en el desarrollo económico;

Destacando la primacía de la protección y la seguridad de la aviación como elementos fundamentales de la aviación civil que necesitan un enfoque mundial;

Reafirmando la responsabilidad de los Estados respecto a la seguridad y protección de la aviación civil, independientemente de que entidades gubernamentales, autónomas o privadas proporcionen el transporte aéreo y los correspondientes servicios;

Tomando nota de las considerables mejoras en la seguridad de la aviación recientemente iniciadas en gran número de Estados;

Reconociendo que en un sistema mundial es indispensable un enfoque uniforme para garantizar la seguridad de la aviación en todo el mundo y que las deficiencias en cualquier parte del sistema constituyen una amenaza a todo el sistema mundial;

Afirmando que un sistema mundial de seguridad de la aviación impone una responsabilidad colectiva a todos los Estados;

Tomando nota de que los recursos adicionales que se necesitarán para cumplir con las medidas de seguridad de la aviación reforzadas pueden crear una carga financiera excesiva sobre los recursos de los países en desarrollo, que ya son limitados;

DECLARA su compromiso de:

- alcanzar la plena aplicación de los convenios multilaterales sobre seguridad de la aviación, las normas y métodos recomendados (SARPS) y los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) de la OACI, así como las resoluciones de la Asamblea y las decisiones del Consejo de la OACI relativas a la seguridad y protección de la aviación;

- aplicar en sus territorios nacionales las medidas de seguridad de la aviación adicionales apropiadas para responder al nivel de amenaza;
- fomentar la cooperación internacional en la esfera de la seguridad de la aviación y armonizar la aplicación de las medidas de seguridad;
- garantizar que las medidas de seguridad se aplican de la forma más eficaz en función de los costos, a fin de evitar una carga excesiva para la aviación civil;
- garantizar en la mayor medida posible que las medidas de seguridad no interrumpen o impiden el movimiento de pasajeros, carga, correo o aeronaves;
- garantizar que las medidas de seguridad se aplican de forma objetiva y sin discriminación, por género, raza, religión o nacionalidad;
- mejorar la calidad del funcionamiento de los recursos humanos en la seguridad de la aviación, incluyendo la educación e instrucción permanentes; y
- restablecer la confianza del público en los viajes por vía aérea y revitalizar la industria del transporte aéreo;

HACE SUYO el establecimiento de un *Plan de acción de seguridad de la aviación* de la OACI, integral, para fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo, incluyendo:

- identificación, análisis y elaboración de una respuesta global eficaz a las amenazas nuevas y emergentes que comprenda las medidas oportunas que deban adoptarse en ámbitos específicos, incluyendo aeropuertos, aeronaves y sistemas de control de tránsito aéreo;
- fortalecimiento de las disposiciones relacionadas con la seguridad de los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, siguiendo procedimientos expeditos cuando se justifiquen, y con sujeción a consideraciones generales de seguridad operacional, en primer lugar para prever la protección del puesto de pilotaje;
- auditorías de seguridad de la aviación regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas para permitir la evaluación de la seguridad existente en todos los Estados contratantes a nivel nacional y, por el método de muestreo, al nivel aeroportuario de cada Estado, en el marco del Mecanismo de seguridad de la aviación de la OACI;
- estrecha coordinación y compatibilidad con los programas de auditoría a nivel regional y subregional;
- tratamiento de los resultados por la OACI de un modo que concilie la confidencialidad y la transparencia; y
- un programa complementario de asistencia, y rectificación de las deficiencias observadas;

PIDE al Consejo de la OACI que elabore este *Plan de acción*, para su adopción a más tardar el 14 de junio de 2002 (fecha de clausura del 166º período de sesiones del Consejo), y que su aplicación comience inmediatamente después;

PIDE la participación plena y activa de todos los Estados miembros de la OACI y, cuando corresponda, de las organizaciones internacionales pertinentes en la ejecución del *Plan de acción* a fin de lograr resultados concretos lo antes posible; y

EXHORTA a los Estados, a las organizaciones internacionales y a la industria de la aviación civil a aportar voluntariamente y solicitar financiación apropiada o ayuda en especie, o ambas, para la ejecución del *Plan de acción*, tanto para las actividades de la OACI como para que todos los Estados del mundo puedan cumplir continuamente con los requisitos de las medidas de seguridad reforzadas.

— FIN —

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

**SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO AD HOC SOBRE
SEGURIDAD AEROPORTUARIA**

(Salvador de Bahía, Brasil, 30 de agosto de 2001)

INFORME

Coordinación, lugar y fecha de la reunión

1. Bajo la coordinación del Sr. Sergio Rodríguez, Director de AVSEC – DAC de Panamá, se celebró la Segunda reunión del Grupo *ad hoc* sobre seguridad aeroportuaria, el día 30 de agosto de 2001, en la ciudad de Salvador de Bahía, Brasil, en el Centro de Convenciones de Bahía.

Orden del Día

2. El Grupo *ad hoc* aprobó el siguiente Orden del Día:

- a) Informe sobre la encuesta regional sobre seguridad aeroportuaria.
- b) Base de datos sobre responsables AVSEC en los Estados miembros.
- c) Mecanismo de coordinación entre los Estados miembros.
- d) Necesidades de capacitación.
- e) Necesidades de equipamiento y alternativas de financiamiento.
- f) Otros asuntos.

Cuestión 1 del

Orden del Día: Informe sobre la encuesta regional sobre seguridad aeroportuaria

3. Según lo propuesto en la primera reunión del Grupo *ad hoc*, se encargó al Experto de Ecuador, Sr. Marcelo Serrano, Jefe del Departamento de Seguridad Aeroportuaria de la Dirección General de Aviación Civil, la tabulación y análisis de la información que proporcionarían los Estados, la misma que serviría de base para la preparación de este informe.

4. Del total de Estados miembros de la CLAC a quienes se remitió el cuestionario, trece han dado su respuesta hasta el 9 de agosto de 2001.

5. Basado en la poca información obtenida por parte de los Estados miembros, se resolvió instar a los Estados a proporcionar una declaratoria de intención de firma y fecha de la misma.

Cuestión 2 del

Orden del Día: Base de datos sobre responsables AVSEC en los Estados miembros

6. Los Expertos ahí presentes procedieron a revisar y confirmar la información contenida en la base de datos sobre los responsables AVSEC en los Estados miembros y se efectuaron los cambios pertinentes.

Cuestión 3 del

Orden del Día: Mecanismo de coordinación entre los Estados miembros

7. Se llegó al consenso que los mecanismos de coordinación entre los Estados miembros serían los electrónicos, E-mail.

Cuestión 4 del

Orden del Día: Necesidades de capacitación

8. Sobre este tema se hizo énfasis en la utilización de la Escuela Técnica de Aviación, ubicada en Quito, Ecuador.

9. Además, se hizo la sugerencia de que la CLAC organice una caravana móvil con personal de instrucción AVSEC que visite los países de los Estados miembros y evalúe la situación de cada uno de ellos.

Cuestión 5 del
Orden del Día:

Necesidades de equipamiento y alternativas de financiamiento

10. Indagar en los Estados miembros qué porcentaje tienen cubierto con equipos de seguridad cuáles planes de financiamiento alternos proponen.

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

**TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO AD HOC SOBRE
SEGURIDAD AEROPORTUARIA**

(Montreal, Canadá, 17 de febrero de 2002)

INFORME

Coordinación, lugar y fecha de la reunión

1. Bajo la coordinación del Sr. Julián Rodríguez Ramos, Jefe del Departamento de Seguridad y Protocolo del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, se celebró la Segunda reunión del Grupo *ad hoc* sobre seguridad aeroportuaria, el día 17 de febrero de 2002, en la ciudad de Montreal, Canadá, en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Orden del Día

2. El Grupo *ad hoc* aprobó el siguiente Orden del Día:
- a) Examen y revisión de las conclusiones de la Segunda reunión del Grupo *ad hoc* sobre seguridad aeroportuaria (Salvador de Bahía, Brasil, 30 de agosto de 2001).
 - b) Nuevas medidas sobre seguridad de la aviación civil.

- c) Posición de la CLAC y acciones a tomar por parte de los Estados miembros en relación a los puntos a tratarse durante la Conferencia Ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación.
- d) Otros asuntos.

Cuestión 1 del
Orden del Día:

Examen y revisión de las conclusiones de la Segunda reunión del Grupo ad hoc sobre seguridad aeroportuaria (Salvador de Bahía, Brasil, 30 de agosto de 2001).

3. El Grupo pasó revista al Informe de su Segunda reunión, realizada en la ciudad de Salvador de Bahía, Brasil, el día 30 de agosto de 2001 y concluyó lo siguiente:

- a) La necesidad de que todos los Estados miembros respondan el cuestionario sobre "la encuesta de Seguridad", ya que solo 13 Estados lo han respondido.

En este sentido la Secretaria de la CLAC, realizara las gestiones pertinentes.
- b) Que la referida encuesta debe ser completada con otros elementos, como lo relativo al porcentaje (%) de equipamiento con que cuentan los Estados, es decir, completar con equipos de RX, así como los aspectos de mantenimiento y reparación etc. Se encargó al representante de Ecuador que, en ese sentido, amplíe la encuesta que fuera elaborada por él.
- c) Se acordó llevar a cabo otra encuesta, pero en este caso referida a los asuntos de instrucción (preparación y capacitación) del personal de Seguridad. Esta encuesta será preparada y puesta a disposición de la Secretaría por parte de la representación AVSEC de México antes de la próxima reunión del GEPEJTA /9 (12 al 15 de Marzo del 2002).
- d) La Reunión acordó que la presente conferencia sería aprovechada para que todos los Estados Miembros actualicen la base de datos sobre los responsables AVSEC de cada Estado. La Secretaría circulará dicha base de datos durante la conferencia.
- e) Se llegó al consenso de que el mecanismo de coordinación entre nuestros

Estados en materia AVSEC es insuficiente, por lo que debemos pensar y desarrollar actividades concretas que permitan mejorar este aspecto en el plano bilateral y regional (Plan de Acciones).

Cuestión 2 del

Orden del Día: **Nuevas medidas sobre seguridad de la aviación civil.**

3. El Grupo revisó las nuevas medidas de seguridad que se implementarían en el corto plazo para fortalecer la seguridad de la aviación civil.

Cuestión 3 del

Orden del Día: **Posición de la CLAC y acciones a tomar por parte de los Estados miembros en relación a los puntos a tratarse durante la Conferencia Ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación.**

4. Respecto al posicionamiento de la CLAC, el Grupo pasó revista a la “Guía de Orientación” elaborada por la Secretaría, conteniendo sugerencias para la posición y acciones que sirvieron de base que las autoridades se reunieran el día previo a la Conferencia Ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación. Para tal efecto, se tomaron en cuenta los puntos del Orden del Día de la citada reunión y comentarios recibidos por Argentina, Perú y Brasil.

5. Como **adjunto** se acompaña el texto definitivo de la “Guía de Orientación”.

POSICIÓN DE LA CLAC Y ACCIONES A TOMAR POR PARTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS
EN RELACIÓN A LOS PUNTOS A TRATARSE DURANTE LA CONFERENCIA MINISTERIAL DE
ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
(aprobado por la Reunión de Coordinación de la CLAC, Montreal, 18 de febrero de 2002)

El presente documento tiene por objeto guiar a los Estados miembros de la CLAC para su participación en la Conferencia Ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación y de manera resumida sugiere posiciones y/o acciones a tomar en las discusión de asuntos de interés regional que consten en los puntos del Orden del Día.

Cuestión	Posición	Acción
Cuestión 1: Repercusiones en la industria y los consumidores.	• La Conferencia debería reconocer que las medidas adicionales a ser implementadas en los Estados de elevado nivel de amenaza a la aviación civil internacional deben ser diferentes de aquellos que poseen un nivel más bajo de amenaza, evitando la generación de gastos incompatibles con el nivel de amenaza. Los Estados deberían mantener su competencia en la definición del nivel que le corresponda, manteniendo evaluaciones periódicas, evitando, en todo caso, la aplicación de medidas extraterritoriales. • Se debería observar los diferentes impactos económicos y sociales sobre la aviación civil en los Estados contratantes, en especial los países en desarrollo, garantizando siempre que las medidas de seguridad adicionales sean proporcionales a los respectivos niveles de amenaza identificados. • Apoyar el concepto de que las medidas adicionales de seguridad para aeropuertos no deben ser aplicadas a los países de bajo grado de amenaza, por no justificar los costos de su implementación, acrecentando los efectos negativos sobre el transporte aéreo. • Apoyar la realización de acciones conjuntas, dentro de los Organismos Regionales, para recurrir a las autoridades de los Estados, en busca de solución a los problemas que, por incremento de costos en materia de seguridad, afectan tanto a las líneas aéreas como los usuarios.	Durante la reunión, los delegados deberían apoyar mediante presentaciones verbales a los “puntos focales”, el posicionamiento de la CLAC, las medidas de seguridad adicionales y de carácter económico sugeridas por la OACI.

Cuestión	Posición	Acción
Cuestión 2: Plan de acción de la OACI para fortalecer la seguridad de la aviación.	• Los Estados deberían concientizar a todo el personal que mantiene alguna actividad aeroportuaria en materia de seguridad, debiendo dictar sus propias normas delimitando claramente las responsabilidades, especialmente a las áreas restringidas, para lo cual el ingreso a esas áreas deberá obedecer a estrictas razones de operatividad. • Se debería apoyar la continuación del mecanismo de asistencia en materia de seguridad de la aviación civil de la OACI que permite la capacitación del personal, la difusión de las normas y actualización tecnológica en las dependencias especializadas de los Estados. • Se debería aprovechar la estructura de las comisiones regionales (CLAC, CAFAC, CAAC y CEAC), para desarrollar conjuntamente con la OACI, centros de coordinación e intercambio de información sobre elementos y recursos disponibles en los aeropuertos para el control de la seguridad. • Se debería apoyar el concepto de soberanía estatal, estableciendo a nivel de cada Estado, las medidas apropiadas para contrarrestar amenazas en su territorio. En consecuencia, cada Estado debería garantizar la seguridad de la aviación civil, considerando la proporcionalidad entre las medidas de seguridad y el nivel de amenaza establecido dentro de su territorio, basándose en el Anexo 17 y documentos conexos. • Los Estados deberían apoyar la adopción del concepto de “mecanismos compensatorios” para cubrir los costos involucrados en la provisión de medidas adicionales requeridas por otro Estado, además de aquellas ya implantadas para atender el nivel de amenaza establecido dentro de su territorio. Todo esto previo acuerdo de la partes involucradas. • Se debería apoyar a la OACI en la adopción de una posición firme en cuanto a la competencia de los Estados en la aplicación de los principios contenidos en el Anexo 17, relativos a los vuelos domésticos y a los aeropuertos nacionales, excluyéndolos de cualquier programa internacional de auditoría de la seguridad de la aviación civil.	Los delegados deberían sustentar las posiciones acordadas en la cuestión 2 del Orden del día y buscar apoyo de los otros organismos regionales por intermedio de sus representantes.

Cuestión	Posición	Acción
	• Se deberían incrementar medidas que permitan a los Estados tener un control del ingreso y salida de personas y adoptar mecanismos de intercambio de información migratoria que alerten cualquier presencia sospechosa de personas no deseadas. • Sería necesario afianzar el apoyo a los programas de instrucción y seminarios teóricos prácticos en materia de seguridad de la aviación, a través de los centros regionales especializados y promulgando paquetes de instrucción que contengan los nuevos procedimientos y priorizando aquellos relacionados a fortalecer los programas de carrera profesional en esta materia. Es urgente actualizar los programas de cursos que se dictan en los centros de instrucción OACI.	
Cuestión 3: Programa OACI de auditoría de la seguridad de la aviación.	• Los Estados deberían apoyar las auditorías de seguridad de la aviación civil internacional de la OACI, con parámetros previamente convenidos, con cada Estado en particular, asegurando la confidencialidad de los informes. • Los Estados contratantes deberían abstenerse de imponer o requerir auditorías en otros Estados. • Apoyar el desarrollo y consolidación de un programa único de auditoría de la seguridad de la aviación civil, bajo la égida de la OACI y con el apoyo de los organismos regionales y aprovechando los recursos humanos propios de cada región. • Se debería impulsar el desarrollo de “sistemas regionales” para apoyar a los Estados en el cumplimiento de las recomendaciones producidas en las auditorías de la OACI, preservando la confidencialidad de los informes.	
Cuestión 4: Recursos financieros y humanos.	• Los Estados con mayor potencial económico-financiero deberían contribuir, de forma voluntaria, a los fondos suplementarios de la OACI, permitiendo cubrir los costos no previstos, que son necesarios junto con las acciones en el área de “seguridad”.	Los delegados deberían sustentar las posiciones acordadas en la cuestión 4 del Orden del día, coordinando a través de sus representantes, la obtención del apoyo de las otras comisiones regionales.

Cuestión	Posición	Acción
	• Se debería reconocer los costos e identificar las fuentes de recursos para la adopción de medidas adicionales de seguridad, así como, los posibles efectos sobre la demanda del transporte aéreo en los países en desarrollo y con pequeña cantidad de tráfico. Para tal efecto, se podrían crear derechos o tasas específicas de seguridad como una opción para cubrir los gastos que se presenten. • La Conferencia debería recomendar a los gobiernos la implementación de mecanismos que permitan a las autoridades responsables de la aviación civil disponer de recursos inmediatos para la adquisición de equipamiento de seguridad aeroportuaria, cuando la urgencia lo amerite; para lo cual, se podría utilizar el sistema de adquisiciones de la OACI, garantizando así la rapidez en las señaladas adquisiciones. • Se debería utilizar la cooperación técnica y apoyar la ampliación del Ente de financiamiento internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS), con el propósito de asistir a los Estados que necesiten apoyo en sus tareas de vigilancia del cumplimiento de la reglamentación. • Se debería impulsar la búsqueda de soluciones regionales y/o nacionales para la formación y perfeccionamiento de los recursos humanos, utilizando los centros de entrenamiento existentes estandarizando la instrucción con la metodología TRANAIR, apoyándose para tales fines en los organismos regionales. • Se debería apoyar la descentralización del apoyo que brinda la OACI a los Estados, fortaleciendo sus oficinas regionales y dotándoles de recursos financieros y humanos, quienes a su vez deberían ejercer el rol de coordinación, sin que esto implique erogaciones adicionales para los Estados.	