



A35-WP/181<sup>1</sup>  
EX/73  
24/9/04

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

## ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

#### Cuestión 14: Seguridad de la aviación

#### EQUILIBRIO ENTRE LOS COSTOS DE IMPLEMENTACIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y EL NIVEL DE AMENAZA

(Nota presentada por 21<sup>2</sup> Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

#### RESUMEN

La presente nota de estudio tiene por objeto dar a conocer a la comunidad aeronáutica internacional la posición de los Estados miembros de la CLAC respecto a la implementación de las normas y recomendaciones establecidas en el Anexo 17 al Convenio sobre aviación civil internacional, tomando en cuenta los elevados costos que implica implementar determinadas medidas que deberían aplicarse en consonancia con la diferencia en el nivel de amenaza de los Estados de la región y otros Estados contratantes; y propone algunas acciones a tomar por parte de la Asamblea.

#### 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El aumento de los costos como producto de la implementación de nuevas medidas de seguridad para la aviación civil (Enmienda 10 al Anexo 17), viene preocupando a los Estados contratantes de la OACI, en particular, a los países de América Latina, debido a los altos precios de los sistemas de control AVSEC.

1.2 Se han publicado diversos artículos en las revistas especializadas observando las dificultades en la implementación de las medidas de seguridad, luego del 11 de septiembre de 2001; así por ejemplo, la revista *Airline Business* (junio de 2002) dice que los costos de implementación para los sistemas de seguridad de algunos aeropuertos americanos varían entre los \$85 millones EUA hasta los \$194 millones EUA.

<sup>1</sup> Las versiones en español e inglés fueron suministradas por la CLAC.

<sup>2</sup> Argentina, Aruba, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

1.3 Dos son las principales preocupaciones de los Estados miembros de la CLAC. La primera, con relación a la efectiva aplicación de medidas de seguridad en función al nivel de amenaza identificado por los respectivos Estados y la otra, referente a los costos de implementación y operación.

1.4 En este contexto, el Grupo AVSEC de la CLAC ha observado que la variación en los costos de equipamiento de sistemas de seguridad fluctúa entre 220 y 10 millones de dólares, dependiendo de la complejidad tecnológica de los mismos. Esta discrepancia indica un amplio espectro de soluciones y procedimientos que pueden ser utilizados en los sistemas de control de la seguridad de la aviación civil y su incidencia directa en los costos de la industria del transporte aéreo de la región.

1.5 Durante la Conferencia ministerial de alto nivel, realizada los días 19 y 20 de febrero de 2002 (AVSEC Conf/02), en Montreal, Canadá, se manifestó preocupación por la afectación a los países en vías de desarrollo, por los costos involucrados con las medidas preconizadas en el Anexo 17 y las amenazas reales existentes.

## 2. DISCUSIÓN

2.1 Los costos excesivos relacionados con la utilización de equipamiento de última generación, conforme se menciona anteriormente, conducen a la necesidad de que la implementación de sistemas de seguridad en los aeropuertos de la región latinoamericana se realice de forma racional, tomando en consideración todos los factores involucrados, principalmente el nivel de amenaza identificado por los respectivos países y las posibilidades financieras de cobertura de los gastos en la adquisición y operación de los diversos equipamientos y sistemas de control AVSEC.

2.2 De esta forma, frente a la diversidad de tipos de equipamiento y alternativas para la implantación de un sistema de seguridad, se vuelve indispensable evaluar todos los medios de detección y adecuarlos al tipo de tráfico, así como a las condiciones físicas y operacionales de los aeropuertos. En particular, se debe buscar flexibilidad en el empleo del recurso humano y animal, así como la adquisición de equipos de inspección de bajo costo que respondan a las características propias de los aeropuertos de la región y del nivel de amenaza pertinente.

2.3 Solamente en los aeropuertos internacionales, conforme lo establece el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, sus Anexos y documentos técnicos, se deberán establecer medidas de seguridad con sistemas más sofisticados, siempre en consonancia con el nivel de amenaza identificado por los respectivos Estados, conforme está previsto en el punto 5 de la Resolución A33-1.

2.4 Cuando se trate de atender solicitudes de otros países que requieran de mayor control, los costos adicionales para atender estas necesidades específicas deberán ser cubiertos por el Estado solicitante o por sus líneas aéreas.

2.5 En los aeropuertos nacionales, así como en la protección de los vuelos domésticos, el Estado debería considerar su legislación interna y tomar en cuenta las condiciones propias, en especial, la utilización de recursos humanos y la reducción de los costos de los sistemas y equipamientos.

2.6 La implementación de sistemas y equipos de seguridad requiere de un importante apoyo al entrenamiento especializado y a la capacitación del recurso humano.

2.7 Es importante destacar que, a diferencia de los aspectos tangibles inherentes a la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil depende de la subjetividad existente en la definición de los diferentes procesos de ejecución, así como en los procesos de control y auditoría. Este hecho requiere el desarrollo de consideraciones específicas para atender las normas y recomendaciones del Anexo 17, principalmente, si se toma en cuenta el nivel de amenaza identificado por los países.

2.8 Como una de las principales herramientas del Plan de acción de la OACI en materia de seguridad de la aviación civil, el Programa universal de auditorías ha sido desarrollado con un enfoque homogéneo para todos los Estados. Esta práctica puede, eventualmente, afectar a las regiones y Estados menos desarrollados, por la limitación de recursos financieros.

### 3. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 Tomando en consideración el Programa universal de auditoría de la seguridad de la Aviación (USAP) y lo expresado, se propone a la Asamblea lo siguiente:

- a) establecer sistemas alternativos de seguridad compatibles con el nivel de amenaza de cada Estado, tomando en cuenta las limitaciones económico-financieras;
- b) asegurar que cualquier medida adicional de seguridad para atender requerimientos específicos de otro Estado, cuyo nivel de amenaza difiera del Estado oferente, los costos adicionales sean cubiertos por el Estado que las requiera o la línea aérea pertinente;
- c) desarrollar programas de capacitación en el marco de una filosofía de bajo costo, dirigido a la toma de acciones preventivas, que considere la protección de pasajeros, tripulantes, carga, aeronaves e instalaciones aeroportuarias contra actos de interferencia ilícita; y
- d) impulsar la creación de líneas de crédito no reembolsables para los países en desarrollo, con el objetivo de evitar que las excesivas exigencias en la implementación de medidas de seguridad se transforme en barreras para el crecimiento del transporte aéreo de la región.