

**Asunto 2: AVSEC y perspectivas para el futuro.**

2.1 En este asunto de la Agenda se puso en conocimiento de las autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana el trabajo que se viene realizando en materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) y las perspectivas a futuro sobre la protección contra actos de interferencia ilícita a nivel regional.

2.2 En principio, la Reunión observó que con posterioridad a los lamentables acontecimientos del 11 de Setiembre del 2001 se debieron adoptar una serie de medidas a nivel nacional, regional e internacional para sostener el transporte aéreo y buscar las mejores alternativas que permitan su recuperación en el más corto plazo.

2.3 En ese orden de ideas, la Reunión pasó revista a las acciones adoptadas por la OACI, destacando 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”* y la Resolución A33-2 *“Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita”*. Asimismo observó los acuerdos alcanzados durante la Reunión Ministerial de Seguridad que se llevó a efecto en Montreal en febrero del 2002.

2.4 Especial atención se puso al tema relacionado con el “seguro aeronáutico por riesgo de guerra” y el trabajo que en esta materia había desarrollado el grupo de expertos y el Consejo de la OACI, especialmente en lo relacionado al Plan Mundial que tiene por objeto proporcionar una cobertura de seguro aeronáutico por responsabilidad civil respecto a terceros por riesgos de guerra, a favor de los explotadores de las líneas aéreas y otras partes de la aviación civil, mediante la creación de una aseguradora sin fines de lucro que tenga como respaldo la garantía de los Estados.

2.5 Al pasar revista a las iniciativas regionales en materia de seguridad de la aviación civil, la Reunión se remitió a la XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno que se llevó a cabo en Noviembre del 2001 en la ciudad de Lima, entre cuyos acuerdos destacaba uno relacionado al transporte aéreo y tomaba en cuenta los lamentables acontecimientos del 11 de setiembre y el impacto en la industria aérea latinoamericana.

2.6 Por otro lado, la Reunión tomó conocimiento del trabajo realizado en el seno del GREPECAS y de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, tomando nota que el primero estaba propugnando la constitución de un Comité, cuya primera reunión se llevaría a cabo en el mes de agosto del presente año; en tanto que la CLAC, ya había avanzado, a través de su grupo AVSEC, en tareas que tienen como objetivo principal la “elaboración de una política regional en materia de seguridad de la aviación civil”.

2.7 La Reunión también analizó las perspectivas previstas en un escenario de corto y mediano plazo que permita a los Estados recuperar la confiabilidad en el transporte aéreo y adoptar medidas de control efectivo, que, al mismo tiempo, encuentren un equilibrio entre la facilitación y la seguridad. En este contexto, las autoridades aeronáuticas de la Región SAM examinaron las amenazas actuales y las emergentes después del 11 de setiembre, frente a las limitadas posibilidades económicas de sus respectivos Estados.

2.8 Durante las discusiones fue expresada la preocupación en cuanto a las medidas adicionales de seguridad de aviación civil, después del 11 de Setiembre por las dificultades que tendrían los Estados en la implementación de dichas medidas, por los altos costos, y sus posibles repercusiones en el programa universal de auditoría de la aviación civil.

2.9 En este asunto se hizo referencia a la Enmienda 10 del Anexo 17 de la OACI, las medidas adicionales y varias normas y métodos recomendados que por algunas razones sería difícil implementarlas, debido a los altos costos del equipamiento, las diferencias en el nivel de amenaza, la soberanía de los Estados y la extensión en la aplicación de las normas del transporte aéreo internacional al doméstico, resaltando que el Convenio de Chicago hace referencia únicamente al transporte aéreo internacional.

2.10 Fue propuesto que las autoridades aeronáuticas de la Región orienten a sus representantes en el Consejo para que en las decisiones sobre esta materia actúen en conjunto en defensa de los intereses de la aviación civil de la Región; redoblar la atención para que en el programa universal de auditorías de seguridad de la aviación civil, actividad que debería quedar limitada al nivel de la acción gubernamental del Estado, dejando a éstos el ejercicio de los controles en sus territorios, preservando de esta forma el espíritu del Convenio de la Aviación Civil Internacional; y, adoptar una posición firme y conjunta en las decisiones sobre seguridad de aviación civil, buscando un equilibrio entre las medidas de seguridad y las amenazas reales, evitando costos adicionales a los usuarios y empresas del transporte aéreo de la Región.

2.11 Como producto del debate, las autoridades de aviación civil, adoptaron los siguientes acuerdos:

**CONCLUSION 7/2 COORDINACION EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACION (AVSEC)**

Se insta a la OACI y la CLAC a llevar a cabo las coordinaciones necesarias para evitar duplicaciones de trabajo en el campo de AVSEC.

**CONCLUSION 7/3 MEDIDAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACION (AVSEC)**

Se insta a las autoridades de aviación civil a:

- a) Que, en la medida de sus posibilidades, tomen acciones que apunten a mantener sistemas de control efectivos, pero que al mismo tiempo permitan un equilibrio entre la facilitación y la seguridad.
- b) Que en el trabajo futuro, tomen en cuenta la coordinación y cooperación que debe existir entre los Estados de la región, considerando las limitaciones económicas para la adquisición de equipos, que permita enfrentar las amenazas nuevas y emergentes.
- c) Implementar medidas consecuentes con el nivel de amenaza de cada Estado, tomando en cuenta que no todos están en el mismo estatus.

- d) Impulsar medidas preventivas que apunten a la “identificación del pasajero” propiciando la creación de una base de datos regional, utilizando medios como los pasaportes de lectura mecánica o de identificación biométrica.
- e) Fomentar la estandarización de normas a nivel regional y el intercambio y/o adquisición conjunta de equipos.
- f) Identificar claramente las necesidades de los Estados en materia de capacitación y propender a la instrucción utilizando expertos de la propia región.
- g) Apoyar la participación activa en el “plan mundial de seguro aeronáutico por riesgo de guerra” propiciado por la OACI.
- h) Orientar a sus respectivos representantes en el Consejo de la OACI, para que en las decisiones sobre seguridad de la aviación civil, actúen en conjunto de acuerdo a los intereses de la Aviación Civil de la Región SAM.