

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/7)**

(Salvador, Bahía, Brasil, 01 - 03 julio de 2002)

(Preparada por la Secretaría)

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

Esta nota de estudio tiene por objeto poner en conocimiento de las autoridades aeronáuticas de aviación civil de la Región Sudamericana el trabajo que se viene realizando en la región y las perspectivas al futuro, en materia de protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y sugiere acciones para continuar con la labor de manera coordinada.

Referencias:

- Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional
- Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita (Doc. 8973/5) (Distribución limitada)
- Informe de la Conferencia Ministerial de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación
- Informes del Grupo de seguridad de la CLAC
- Informe de la Décima Reunión del GREPECAS (Cuestión 7 del Orden del Día)
- Informe de la Segunda Reunión del Grupo de la Secretaría del GREPECAS sobre Administración y Coordinación (ACG/2)

1. Introducción

1.1 Los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de Norteamérica, entre otras cosas, trajo como consecuencia un lamentable decremento en el flujo de transporte aéreo internacional y afectó a la industria aeronáutica en todos sus frentes, la misma que se vio obligada a aplicar medidas para sostener el transporte aéreo, procurando mantener niveles que permitan recuperar en el mediano plazo la confiabilidad de los usuarios de este modo de transporte. Entre los problemas de mayor incidencia se destacan: la disminución del tráfico; el estancamiento en la adquisición de aeronaves; la limitación en la producción de partes, piezas, etc.; la recesión producida en los aeropuertos; el incremento de los costos por la implementación de nuevas medidas de seguridad; y, el encarecimiento de las pólizas de seguros por guerra y terrorismo.

2. Acciones tomadas por la OACI

2.1 El 33° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI promulgó 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*”. En ese marco general, la OACI viene implementando medidas en materia AVSEC que, entre otras cosas, incluye: la revisión de los instrumentos jurídicos; el perfeccionamiento del Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional “*Seguridad*” – *Protección de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita*; revisión de otros Anexos al Convenio de Chicago con relación a la seguridad (Anexo 1 – Licencias al personal, Anexo 6 – Operación de aeronaves, Anexo 8 – Aeronavegabilidad, Anexo 9 – Facilitación, Anexo 11 – Servicios de tránsito aéreo, Anexo 14 – Aeródromos y Anexo 18 – Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas de vía aérea); acentuar el mecanismo AVSEC especialmente en materia de evaluaciones técnicas; activar la labor de los documentos de lectura mecánica; examen de procedimientos para servicios de navegación aérea; revisión de manuales de la OACI y textos de orientación y elaboración de conjuntos de material didáctico sobre seguridad; y, fortalecimiento de los programas de instrucción.

2.2 Ya en oportunidad del 33° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI se observó la necesidad de crear un programa universal de auditorías para vigilar la seguridad de la aviación civil y, a efectos de enfrentar de manera rápida el problema, el Grupo de Expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) mantuvo su 12° reunión en la ciudad de Montreal, entre el 5 y 9 de noviembre de 2001, con el objeto de analizar los problemas suscitados y preparar la Conferencia Ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación que tuvo lugar en la ciudad de Montreal, entre el 19 y 20 de febrero de 2002, entre cuyas recomendaciones se destacan la necesidad de que los Estados intensifiquen sus esfuerzos para cumplir con los convenios multilaterales sobre seguridad y las normas y métodos recomendados por la OACI y que además tomen medidas adicionales que correspondan a la amenaza. Otro elemento importante es el restablecimiento de la confianza en el transporte aéreo que, a criterio de la Conferencia, constituye una responsabilidad colectiva y por tanto, se hace necesario fortalecer la cooperación internacional ayudando a los países en desarrollo.

2.3 Dentro del plan de acción de la OACI para fortalecer la seguridad de la aviación, la Conferencia recomendó a los Estados que se adopten medidas inmediatas para conservar cerrada la puerta de entrada del puesto de pilotaje y compartan activamente la información sobre amenazas y garanticen que las medidas de seguridad que se apliquen sean objetivas y no discriminatorias. Se encargó a la OACI que, con alta prioridad, enmiende los anexos pertinentes, que continúe con el análisis de las amenazas nuevas y emergentes, que estudie minuciosamente la suficiencia de los convenios internacionales sobre seguridad de la aviación, que se adopte medidas para enfrentar el problema de seguro aeronáutico por riesgo de guerra y que ejecute un *plan de acción de seguridad de la aviación integral*.

2.4 La Conferencia también recomendó el establecimiento de un programa integral de auditorías de la seguridad de la aviación, universales, regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas, el mismo que debería iniciarse en el 2003 basado en el programa que establezca el Consejo de la OACI. Este programa de auditoría deberá estar auspiciado en el marco del mecanismo AVSEC y ser compatible con programas de auditoría ya establecidos a nivel regional y subregional. Se aspira también que el programa integral de auditoría logre una fuente de financiación adecuada y en principio, se procure mayores contribuciones voluntarias al mecanismo AVSEC hasta cuando se logre una asignación suficiente de fondos en el presupuesto del Programa Regular. Asimismo, se debe destacar que la Conferencia recomendó que a los países en desarrollo se proporcione asistencia técnica y financiera, a fin de tomar medidas correctivas para rectificar las deficiencias que se observen durante las auditorías.

2.5 Por último, se destaca que la Conferencia recomendó a los Estados que se comprometan a proporcionar recursos adecuados, ya sean financieros, humanos o de otra índole, por el momento en forma voluntaria, a través del mecanismo AVSEC para poder cubrir el plan de acción de la seguridad de la aviación en el trienio 2002 – 2003 – 2004, como una cuestión de alta prioridad y promulgó la Declaración que se figura en el **Adjunto** a la presente nota.

2.6 Un tema de suma importancia que se ha venido discutiendo en el seno de la OACI es el relacionado al “seguro aeronáutico por riesgo de guerra”. Al respecto, cabe informar que el Consejo de la OACI, en la cuarta sesión de su 166° período de sesiones, aprobó en principio la recomendación del Grupo especial sobre seguro aeronáutico por riesgo de guerra, de crear un “Plan mundial de seguro aeronáutico por riesgo de guerra” con arreglo a la Resolución A33-20 de la Asamblea de la OACI.

2.7 Este plan apunta a proporcionar una cobertura de seguro aeronáutico de responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra a los explotadores de líneas aéreas y otras partes en el ámbito de la aviación civil mediante la creación de una entidad aseguradora sin fines de lucro respaldada por garantías de los Estados. Los objetivos del plan mundial son:

- permitir que las operaciones de transporte aéreo sigan desarrollándose en condiciones razonables;
- distribuir el riesgo de guerra aeronáutico y los riesgos conexos (incluidos los de secuestro de aeronaves, sabotaje y otras formas de interferencia ilícita) entre las partes, incluidos todos los Estados participantes interesados; y
- proporcionar una cobertura de seguros adecuada a corto y mediano plazo, permitiendo al mismo tiempo que los mercados aseguradores privados vayan retornando gradualmente a este sector del mercado.

2.8 De manera más específica, este plan mundial se ofrecería a un precio razonable, proporcionaría una cobertura que cumpliría con los requisitos reglamentarios y, salvo excepciones, no sería cancelable. También ofrecería salvaguardias en caso de una potencial irrupción futura de los servicios de transporte aéreo y permitiría una adecuada supervisión de la entidad aseguradora.

2.9. La participación en el plan mundial es voluntaria, y su entrada en vigor estará sujeta a la firma de un acuerdo de participación por parte de un número suficiente de Estados contratantes, la suma de cuyas cuotas de la OACI debería ser de al menos el 51%, según se indica en la Resolución A33-26 de la Asamblea: *Cuotas para el fondo general correspondientes a los años 2002, 2003 y 2004* (La Resolución de la Asamblea se utiliza como base para determinar la provisión de garantías al plan mundial). El Proyecto de Acuerdo de participación en el plan señalado está siendo analizado en el seno del Consejo.

3. **Iniciativas regionales**

3.1 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, entre otras cosas, resaltaron las serias repercusiones que las acciones terroristas del 11 de septiembre habían ocasionado en la industria aérea latinoamericana y adoptaron varias medidas, tal como se presentan en la nota de estudio RAAC/7-NE/02, párrafo N° 4.

3.2 De igual manera, varios países de la región, por iniciativa propia, adoptaron diferentes medidas para apoyar a sus líneas aéreas y enfrentar los elevados incrementos que se dieron, 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.

3.3 Por otro lado, la Décima reunión del GREPECAS, que se celebró entre el 23 y 27 de octubre de 2001, en Las Palmas, Islas Canarias, España, al tomar nota del creciente énfasis que los Estados, Organismos Internacionales y la OACI estaban poniendo en la seguridad de la aviación civil (AVSEC) a raíz de los acontecimientos de terrorismo ocurridos el 11 de septiembre de 2001 y, en particular, la resolución adoptada por la Asamblea de la OACI en su 33° Período de Sesiones y la reunión de su Grupo de expertos sobre AVSEC en noviembre de 2001, consideró que era probable que surgiera un plan de acción de la OACI y acordó que el GREPECAS debía cooperar y contribuir, según el caso, con el mayor número de actividades AVSEC.

3.4 En es orden de ideas, el Grupo Coordinador de Administración del GREPECAS promulgó la Decisión 10/67 sobre la constitución de un Comité de seguridad de la aviación civil (AVSEC), el mismo que deberá ser subordinado al AGA/AOP/SG y acordó que:

- a) El AGA/AOP/SG establezca un Comité AVSEC con los Términos de Referencia que se detallan a continuación y con el firme compromiso de los Estados CAR/SAM y de los organismos internacionales para su composición, así como apoyo de Secretaría de las Oficinas Regionales de la OACI;
 - ➔ Fomentar y dar seguimiento con los Estados a la oportuna implantación de los SARPs sobre AVSEC de la OACI y su participación activa en el mecanismo AVSEC de la OACI;
 - ➔ identificar los requerimientos regionales para la implantación del Plan de Acción AVSEC de la OACI a ser desarrollado y adoptado por el Consejo de la OACI;
 - ➔ fomentar cooperación regional entre Estados, organismos internacionales y la industria para facilitar la implantación del Plan de Acción AVSEC de la OACI y los SARPs sobre AVSEC de la OACI;
 - ➔ coordinar con la Unidad Regional AVSEC de la OACI correspondiente, a ser establecida; y,
 - ➔ apoyar las iniciativas regionales de formación y capacitación AVSEC.

- b) el AGA/AOP/SG celebre la Primera Reunión del Comité AVSEC durante la celebración de la 2da. Reunión del AGA/AOP/SG o lo antes posible después;
- c) el Comité AVSEC determine su programa de trabajo durante su 1ra. Reunión, para que sea remitido al GREPECAS para su aprobación;
- d) el GREPECAS solicite a la Sede de la OACI que proporcione el apoyo y la asistencia necesarios para el Comité AVSEC, en particular mientras que las Oficinas Regionales de la OACI no tengan oficiales AVSEC; y,
- e) el GREPECAS modifique sus Términos de Referencia, y aquellos del AGA/AOP/SC, para reflejar la inclusión de asuntos AVSEC en sus programas de trabajo.

3.5 Por otro lado, cabe destacar que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), organismo del que forman parte los Estados hispanoparlantes de la región SAM, en su programa de trabajo, consideró el tema de la seguridad aeroportuaria como de “alta prioridad” y, para tal efecto, constituyó un Grupo de trabajo cuyo objetivo principal es el de “elaborar una política regional en materia de seguridad de la aviación civil”, cuyos términos de referencia son los siguientes:

- a) Levantar información sobre la aplicación de normas, métodos recomendados y directrices de la OACI en la región, elaborando una encuesta para preparar un diagnóstico de la situación.
- b) Desarrollar un mecanismo de coordinación entre los diferentes Estados miembros sobre el desarrollo de planes maestros de seguridad de la aviación civil, de conformidad con el Apéndice 1 del Anexo 17.
- c) Evaluar las necesidades de capacitación buscando alternativas de aporte (Estados donantes) a fin de contribuir al mecanismo de la OACI.
- d) Evaluar las necesidades de equipamiento y alternativas de financiamiento, considerando que los Estados no disponen de suficientes medios para su adquisición.
- e) Elaborar los lineamientos necesarios para establecer una política regional en materia de seguridad de la aviación civil.

Nota: Este Grupo *ad hoc* está constituido por técnicos especializados en la materia y tanto sus reuniones como sus acuerdos deberán recibir tratamiento reservado por los temas que allí se discuten.

3.6 El mencionado Grupo ya ha mantenido cuatro reuniones, en las que se ha avanzado principalmente en la elaboración una encuesta de diagnóstico de la situación regional y otra referida a la capacitación. Después de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 se consideró conveniente reestructurar los objetivos del Grupo para que actúe con total independencia y adquiera carácter de permanencia. Consecuentemente, a partir de la próxima reunión de este Grupo, prevista a realizarse en el mes de octubre en Argentina, se reorientarán sus términos de referencia y objetivos, en todo caso, se espera que para la próxima Asamblea ya se disponga de una Decisión sobre lineamientos de política regional en materia de seguridad de la aviación civil.

3.7 Tomando en consideración el trabajo que viene desarrollando la OACI y la constitución del Grupo en el marco del GREPECAS, durante la reciente reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Cartagena de Indias, Colombia, 15 y 16 de mayo de 2002), las autoridades aeronáuticas allí reunidas acordaron establecer una estrecha cooperación entre el Grupo de la CLAC y el del GREPECAS para evitar la duplicación de esfuerzos, armonizando los términos de referencia y las actividades que se desarrollen a nivel regional.

4. **Perspectivas para el futuro**

4.1 En materia de seguridad de la aviación civil, las perspectivas a futuro se presentan en un escenario con acciones de corto y mediano plazo y los Estados deberán, en la medida de sus posibilidades, tomar acciones que apunten a mantener sistemas de control efectivos, pero que al mismo tiempo permitan un equilibrio entre la facilitación y la seguridad. Todo esto, en pro de recuperar la confianza de los usuarios en el transporte aéreo y retomar los niveles de crecimiento que se venían presentando antes de los lamentables acontecimientos del 11 de septiembre de 2001.

4.2 A nivel regional deberá primar la coordinación y cooperación, tomando en cuenta que los Estados de la región no están en posibilidades económicas de afrontar la adquisición de equipamiento para enfrentar las amenazas actuales, así como las nuevas y emergentes. En este punto hay que recordar que hasta el momento, la OACI ha identificado algunas de estas últimas, tales como:

- a) utilización indebida de las aeronaves como un arma (existe la posibilidad de una pérdida masiva de vidas y destrucción considerando los cuatro secuestros perpetrados el 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos);
- b) ataques suicidas en el aire (observados durante los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 y en la tentativa de sabotaje perpetrada por un pasajero con explosivos ocultos en su zapato en un vuelo del 22 de diciembre de 2001);
- c) ataques suicidas en tierra (aunque los ataques contra las instalaciones aeronáuticas puedan tener un riesgo no cuantificable respecto a la pérdida de vidas, con este método es definitivamente posible ocasionar daños graves a la propiedad y al bienestar económico de un Estado, como quedó claro con el ataque al aeropuerto en Sri Lanka del 24 de julio de 2001);
- d) ataques electrónicos utilizando transmisores de radio u otros medios para perturbar o alterar el estado de los sistemas de control de tierra o de navegación o guía de a bordo, poniendo en peligro de ese modo la seguridad de las personas y la aeronave;

- e) ataques con computadoras que bloquean o alteran las comunicaciones aeronáuticas, o interfieren con otras operaciones de aviación (p.ej., bancos de datos aeronáuticos), que pueden poner en peligro la seguridad de las personas y la aeronave;
- f) ataques químicos y biológicos contra el público que viaja por vía aérea o para perturbar las operaciones aéreas y bloquear la utilización de instalaciones aeronáuticas amenazando su utilización; y,
- g) uso indebido de materiales nucleares o radiactivos de otro tipo para poner en peligro a las personas, contaminar propiedades e impedir la utilización de las instalaciones aeronáuticas.

4.3 Asimismo, cabe recordar que una de las posiciones de los delegados sudamericanos durante la Conferencia, fue que no todos los Estados tienen el mismo nivel de amenaza en materia de seguridad y por lo tanto, cualquier medida que se deba implementar deberá ser consecuente con el nivel de amenaza y si, algún Estado de fuera de la región aplicara medidas extraterritoriales, habría que encontrar medidas de compensación para solventar los gastos en que se incurra.

4.4 Otro tema de suma importancia en el que los Estados de la región deberían trabajar y poner todo su esfuerzo es el referente a la “identificación del pasajero” como medida preventiva para evitar actos de interferencia ilícita que desestabilicen el modo aéreo. En ese orden de ideas, el trabajo que se desarrolle en la región, debería tender a impulsar la creación de una base de datos y la identificación de los pasajeros, de ser posible, utilizando medios como los pasaportes de lectura mecánica o de identificación biométrica.

4.5 De igual manera, es necesario que se aúnen esfuerzos en la determinación de la política regional de seguridad de la aviación, de tal manera que en ella consten todos los elementos necesario para enfrentar los problemas que se suscitan en los Estados de la región respecto a la seguridad de la aviación civil. En este esfuerzo, deberían involucrarse a todos quienes intervienen en el aeropuerto y son responsables de los sistemas de control. En el contexto de esta política debería también considerarse la estandarización de normas, y el intercambio y/o adquisición conjunta de equipos para abaratar costos. En lo que tiene que ver con la capacitación, deberá identificarse claramente las necesidades de los Estados y propender a la instrucción utilizando expertos de la propia región. Cabe recordar que la OACI ha establecido un Centro Regional de Entrenamiento AVSEC en la ETAC de la DGAC del Ecuador.

4.6 Considerando la iniciativa de disponer de un mecanismo mundial para asegurar al transporte aéreo por riesgo de guerra, es necesario que los Estados de la región SAM participen en el Proyecto de la OACI señalado en el párrafo 2.9.

5. **Acción sugerida**

5.1 Se invita a la reunión a tomar conocimiento de la información suministrada en esta nota de estudio y adoptar las siguientes medidas:

- a) Armonizar los trabajos que se vienen desarrollando a nivel regional, estableciendo una estrecha cooperación entre las actividades del GREPECAS y la CLAC para evitar la duplicación de esfuerzos.

- b) Que los Estados, 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.
- c) Establecer la coordinación y cooperación entre los Estados de la región, tomando en cuenta las limitaciones económicas para la adquisición de equipos, que permita enfrentar las amenazas nuevas y emergentes.
- d) Implementar medidas consecuentes con el nivel de amenaza de cada Estado, tomando en cuenta que no todos están en el mismo estatus.
- e) Impulsar medidas preventivas que apunten a la “identificación del pasajero” creando una base de datos regional, de ser posible, utilizando medios como los pasaportes de lectura mecánica o de identificación biométrica.
- f) Estandarizar normas a nivel regional y fomentar el intercambio y/o adquisición conjunta de equipos.
- g) Identificar claramente las necesidades de los Estados en materia de capacitación y propender a la instrucción utilizando expertos de la propia región.
- h) Exhortar a los Estados de la región SAM a que apoyen y participen activamente en el “plan mundial de seguro aeronáutico por riesgo de guerra” propiciado por la OACI.



AVSEC-Conf/02

**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 posteriormente 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 166° 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 —