

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**SÉPTIMA REUNIÓN DE AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE LA REGIÓN SAM
(RAAC/7)**

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

Agenda Ítem 2: AVSEC y Perspectivas para el Futuro**POSICIONAMIENTO DE BRASIL CON RELACIÓN A LAS
MEDIDAS ADICIONALES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL, DESPUÉS DEL
11SEPT2001.**

(Presentado por Brasil)

RESUMEN

La autoridad aeronáutica brasileña presenta su posición relativa a las medidas adicionales de *seguridad de la aviación civil* (AVSEC) y a las dificultades de implementación por los Estados Contratantes de la Convención de Chicago (1944), en particular en los países en vías de desarrollo, debido a los costos envueltos, confirmando su preocupación con el Programa Universal de Auditoría de "Security".

ANTECEDENTES

1. La Resolución A33-1, de la 33ª Asamblea de la OACI, realizada el 25Sept-05Oct 2001, seguida de la aprobación de la Enmienda 10 del Anexo 17, por el Consejo de la OACI, el 01Dic.2001, y de la Conferencia Ministerial de Alto Nivel sobre AVSEC, realizada el 19-20 Feb.2002 (AVSEConf-02), en Montreal, Canadá, hicieron posible las discusiones que resultaron en un número de medidas, visando mejorar y fortalecer la seguridad de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita.
2. Las diversas alteraciones en los SARP'S del Anexo 17, así como la introducción de nuevos SARP's, por la Enmienda 10, de una manera general, aumentaron el grado de severidad de las disposiciones allí contenidas, permitiendo la implementación del Programa Universal de Auditoría de "Security". Los costos asociados a esas modificaciones en los SARP'S no recibieron la atención necesaria, habiendo prevalecido durante las discusiones un gran sentimiento de repulsa a los recientes acontecimientos en los Estados Unidos.
3. La Declaración Final de la AVSEConf-02, realizada aproximadamente cinco meses después de los atentados, aún muy marcada por la tragedia ocurrida en los Estados Unidos, el 11 de septiembre, entre otras consideraciones, reafirmó *reprobar el uso de aeronaves como armas de destrucción y la responsabilidad de los Estados por la seguridad operacional y seguridad contra actos de interferencia ilícita, independiente de que los servicios de transporte aéreo y servicios relacionados sean prestados por el Gobierno, por independientes o por entidades privadas. Además, la Conferencia declaró estar consciente de la necesidad de fortalecer las medidas AVSEC para prevenir todos los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, pero ya anticipando las dificultades de su implementación, debido a los elevados costos envueltos, observó que recursos adicionales, requeridos para perfeccionar las medidas AVSEC, pueden crear una carga financiera indebida sobre los ya limitados recursos de los países en desarrollo.* Esta observación reconoció la importancia de los costos y de las dificultades asociadas a las nuevas medidas AVSEC que serían sentidos, en particular, por los países en vías de desarrollo.

CONDICIONES Y CARACTERÍSTICAS DE LOS ESTADOS DE LA REGIÓN SAM.

4. El tránsito aéreo de la Región SAM, cuando comparado con el americano o con el de otras regiones de la OACI, presenta un volumen poco expresivo, respondiendo aproximadamente por el 6% del total mundial. La diferencia de escala es extraordinaria y hay necesidad de examinar con cuidado la cuestión de los costos involucrados en la implementación de las recientes medidas de seguridad, aprobadas por la Enmienda 10 del Anexo 17, bajo la pena de amenazar aun más la “salud” económica del transporte aéreo internacional en los Estados de esta Región.

5. Se debe tomar en cuenta que, examinando los hechos históricos asociados a los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil en la Región, no han sido relatados señales de amenazas envolviendo la utilización de aeronaves como armas de destrucción/ataque al suelo. Los antecedentes asociados a los actos de interferencia ilícita en la región demuestran que la mayoría se restringe a secuestros de aeronaves de transporte de valores para robo, secuestros de aeronaves para intereses del narcotráfico, y ocurrencias de pasajeros inconvenientes o mentalmente perturbados a bordo. Por consiguiente, se hace difícil justificar la aplicación de niveles de alerta elevados, a no ser en una o en otra situación de amenaza claramente identificada y evaluada, o en atención a solicitudes de países con grados de amenaza más severos. En este último caso, además de limitar la implementación de las medidas adicionales a los aeropuertos y empresas aéreas relacionadas a la amenaza, sería más justo que el costo incurrido con su implementación fuese cubierto por acuerdos financieros, con responsabilidades proporcionales a las necesidades definidas por el Estado interesado en mejores controles de seguridad.

CONFERENCIA MINISTERIAL DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

6. Las conclusiones, recomendaciones y la declaración final de la Conferencia Ministerial de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación Civil (AVSEConf-2), aunque en teoría hayan representado un gran avance para promover la mejoría y para fortalecer las medidas AVSEC, en la práctica dejaron sin respuesta cuestiones que irán a exigir, de la aviación civil internacional, un cuidadoso y profundo examen, considerando principalmente los costos y otras implicaciones futuras de su aplicación.

7. Debido a la complejidad y a la diversidad de perspectivas de los Estados sobre las cuestiones abordadas en la Conferencia, no fue posible discutir aspectos sensibles asociados a las medidas propuestas, en particular los relacionados con los costos de implementación de esas medidas. Una buena parte de los Estados e instituciones presentes a la conferencia parece no haber notado la extensión del impacto económico-financiero de las propuestas discutidas, así como de la eventual utilización de medidas de la Enmienda 10 y, en el futuro próximo, de la Enmienda 11, como “barreras” al tránsito aéreo, por argumentos de no cumplimiento, o de cumplimiento abajo de los padrones establecidos, de las medidas adicionales AVSEC, incorporadas al Anexo 17, por medio de la Enmienda 10, registrados en las futuras auditorías de la OACI, en el nivel de los aeropuertos.

8. Dentro de este razonamiento y claramente preocupado con los costos de implementación del Plan de Acción de la OACI para Fortalecer la Seguridad de la Aviación Civil, Brasil presentó cuatro notas de información (*Information Paper – IP*), una para cada ítem de la agenda, con un análisis de los temas y una postura derivada de la discusión con representantes de los diferentes segmentos de la aviación civil brasileña, cuyos resúmenes son transcritos abajo:

IP/1 Los impactos derivados de los eventos del 11 de septiembre de 2001 sobre la “salud” financiera de la industria del transporte aéreo y la confianza de los usuarios en los viajes aéreos fueron sentidos de manera distinta por los Estados Contratantes. Así, los esfuerzos destinados a restablecer la “salud” y la confianza deben ser también equilibrados para que produzcan los efectos deseados, considerando que la demanda por transporte aéreo presentó comportamiento diferente en los diversos Estados Contratantes y Regiones, en particular en el tránsito aéreo doméstico. Así, en el análisis de esas cuestiones se debe observar, de manera cuidadosa, los diferentes impactos económicos y sociales que incidieron sobre la aviación civil en los Estados Contratantes, garantizando

siempre que las medidas adicionales de seguridad sean proporcionales a los niveles de amenaza identificados por la autoridad de aviación civil del Estado Contratante, evitando gastos incompatibles con el nivel de amenaza.

***IP/2** El Plan de Acción de la OACI requiere especial consideración y manifestación formal de los Estados Contratantes debido a la multiplicidad de los aspectos involucrados que traerán diversos impactos, necesitando una apreciación de sus relaciones con los segmentos de la aviación civil, principalmente en lo que se refiere a las alteraciones en la Enmienda 10 del Anexo 17. En particular, requiere atención la aplicación de este documento a los vuelos domésticos, además de la implementación de otras medidas adicionales de seguridad.*

***IP/3** La complejidad inherente a la creación de un programa de auditoría de seguridad de la aviación civil para compatibilizar la metodología existente en diversas organizaciones, en un programa único y consolidado, bajo el marco de la OACI, requiere un proceso gradual de adecuación de los conceptos y procedimientos, visando evitar la multiplicidad de auditorías y esfuerzos de los Estados Contratantes. Así, el programa de auditoría de la OACI deberá, inicialmente, ser limitado al nivel de la acción de gobierno, en lo que se refiere a la conformidad de los respectivos Programas Nacionales de AVSEC a las normas y recomendaciones del Anexo 17.*

***IP/4** La identificación de recursos de personal y de recursos financieros adicionales necesarios a la seguridad de la aviación civil requiere que sean consideradas las opciones para la implementación de las actividades previstas por la OACI. Entre las tales opciones están las soluciones regionales y nacionales con posibilidades de racionalizar los costos asociados a los recursos de personal y recursos financieros. Para capacitar los recursos de personal, una de las posibilidades es la utilización de la metodología TRAINAIR en los diversos cursos existentes en los centros regionales de entrenamiento. Como fuente de recursos financieros, existe la posibilidad de aplicarse una tarifa de seguridad correspondiente a los costos relativos a la contratación y entrenamiento de personal y la adquisición de equipamientos e instalaciones requeridos para implantar medidas de seguridad compatibles con los niveles de amenaza, establecidos por la autoridad de aviación civil de cada Estado Contratante, evitando costos excesivos que comprometan el desarrollo del transporte aéreo en aquellas regiones de menor volumen de tránsito de aeronaves, pasajeros y carga.*

9. De esta manera, la postura brasileña, presentada en la AVSEConf-02, con relación a la implementación de medidas adicionales de seguridad, buscó resaltar el rol soberano de los Estados Contratantes respecto a la evaluación del nivel de las amenazas a la aviación civil, así como la definición de las medidas adicionales de seguridad, que deberían ser apropiadas y proporcionales a los niveles de amenaza evaluados, para racionalizar los costos necesarios a su implementación, normalmente elevados y difíciles de reducir, cuando se consideran los niveles de demanda por transporte aéreo de los países en vías de desarrollo ante los países desarrollados.

MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LOS PAÍSES DE LA REGIÓN Y LOS SARP's DE LA ENMIENDA 10.

10. En atención a las solicitudes de los Estados Unidos que se siguieron a los atentados del 11 de septiembre de 2001, Brasil, dentro de sus posibilidades, aplicó, en sus aeropuertos internacionales y en los vuelos comerciales con destino a los Estados Unidos, todas las medidas AVSEC del nivel de alerta máximo, así como varias otras medidas adicionales de seguridad insertadas en las Enmiendas de Emergencia enviadas continuamente por el gobierno norteamericano. En vigencia hasta la presente fecha, esas medidas produjeron un fuerte impacto sobre los aeropuertos y las empresas aéreas, debido a los naturales atrasos y largas filas de espera, causados por la duplicación de los controles de comprobación de documentos y de equipajes de mano. Se puede deducir que los demás países de la Región SAM, probablemente enfrentaron esta misma situación, aplicando en el límite de sus posibilidades las medidas adicionales AVSEC en atención a la justa preocupación del gobierno norteamericano.

11. Referente a la implementación de las alteraciones y nuevos SARP's introducidos, a partir del 01 jul 02, por la Enmienda 10 del Anexo 17, algunos aspectos merecen ser destacados. Por ejemplo, la disposición que requiere la *aplicación, a las operaciones domésticas, de los principios que rigen las medidas destinadas a salvaguardar la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita*, del "Standard" 2.1.3, es difícil de ser cumplida, porque al estenderse los conceptos y medidas de las operaciones internacionales a los aeropuertos domésticos, se crean dificultades relacionadas con la armonización de las evaluaciones de amenazas. El referido "Standard" 2.1.3, de alguna manera, se contrapone a la Cláusula 5, de la Resolución A33-1, que establece como prerrogativa de los Estados adoptar, *dentro de sus territorios, medidas adicionales de seguridad de la aviación civil apropiadas a los niveles de las amenazas identificadas.* En el

requisito establecido por el “Standard” 2.3.1, parece justo considerar que *solicitudes de controles de seguridad especiales de otros Estados para un vuelo específico o vuelos especificados por los operadores del Estado solicitante* deben ser aseguradas bajo condición de pago, por los Estados solicitantes, de los costos adicionales incurridos.

12. Un otro punto importante está relacionado con el control de calidad, que constituye una nueva sección del Capítulo 3, del Anexo 17. Ese punto, insertado en el “Standard” 3.4.1, se refiere al requisito de *asegurar que personas que implementan los controles de seguridad sean sometidas a comprobación de antecedentes y a procedimientos de selección*. La comprobación de antecedentes de los individuos es un punto sensible en varios Estados Contratantes. Por eso, se considera que este “Standard” debería convertirse al “status” anterior de Recomendación, para permitir ajustar su aplicación de manera adecuada. Aún en esta misma sección del Capítulo 3, fue incorporado un nuevo “Standard”, el 3.4.4, que requiere que los Estados *aseguren el desarrollo, la implementación y el mantenimiento de programa nacional de control de calidad de AVSEC para garantizar la eficacia del programa nacional de AVSEC*. El desarrollo, la implementación y el mantenimiento de tal programa dependerán de la participación de varias agencias de gobierno independientes, con una legislación y reglamentación nacionales de carácter complejo, y que podrán dificultar su armonización y consolidación. Además, se configura como indispensable, delante del “status” de este SARP, que la OACI desarrolle material completo de orientación sobre este asunto. En consecuencia, sería prudente que este “Standard” fuese convertido al “status” de Recomendación.

13. Existe también una preocupación cuanto a la suspensión sumaria del término “internacional” de los textos de los “Standards” 2.1.1, 3.2.4, 3.2.5, 3.2.6, de las Recomendaciones 2.2.1, 2.3.6, 5.3.2, y Nota 1 de la Recomendación 2.1.4. Partiendo del entendimiento que los SARP’s de los Anexos a la Convención de Aviación Civil Internacional son de aplicación en un nivel internacional, esa condición debe ser mantenida para estar conforme a los principios básicos de la Convención. Además, como todos los SARP’s de los Anexos son de característica internacional, esa suspensión parece destinada a atender a los intereses de las auditorías de AVSEC, previstas por la OACI para realizarse hasta el nivel de los aeropuertos domésticos.

14. Se debe dar atención especial al “Standard” 4.4.8 y a la Recomendación 4.4.9 que expresan claramente que todo el equipaje despachado debe ser inspeccionado, antes de embarcarlo en la aeronave contratada para el transporte aéreo internacional. La diferencia es que tal procedimiento será obligatorio como “Standard”, a partir del 01 de enero de 2006, cuando será requerido a los Estados Contratantes de la OACI que el 100% del equipaje despachado sea inspeccionado (“screening”), antes de llegar al compartimiento de carga de la aeronave. Naturalmente, la manera de realizarse esta inspección podrá ser hecha con las manos (“hand check”), con equipos de perros entrenados (“canine team”), o utilizando máquinas con sistemas que detectan explosivos (“Explosive Detection System Machines” – EDS). De hecho, no existe alternativa, pues solamente la automatización del servicio de inspección de equipaje permitirá el mantenimiento de un flujo apropiado a las características del transporte aéreo. Caso contrario, podrán ocurrir grandes atrasos y filas para apertura e inspección de equipaje en la presencia de los pasajeros. De nuevo, los costos asociados son muy elevados dado que las máquinas (EDS) tienen un precio por unidad alrededor de US\$ 1.5 millón con capacidad de aproximadamente 400.000 equipajes al año.

15 En realidad, la adopción de los SARPs de la Enmienda 10 envuelve costos de implementación muy elevados y los países de la Región SAM tendrán grandes dificultades para su cumplimiento. Es importante destacar que hasta hoy no se identificó ni el total aproximado de los costos asociados a la implementación de las medidas de seguridad establecidas por la Enmienda 10, ni la manera de captar los recursos financieros necesarios a su implementación.

REFLEJO DE LAS MEDIDAS ADICIONALES DE SEGURIDAD POST -11Sept. 2001

16. Transcurridos más de nueve meses, desde que las primeras medidas adicionales de seguridad fueron puestas en práctica en los principales aeropuertos del mundo, la situación permanece inestable y no muy clara en términos de implementación, principalmente en lo que concierne a la exigencia del 100% de “screening” para el equipaje despachado por sistemas que detectan explosivos (“*Explosive Detection*

Systems – EDS”). Aún no hay respuesta satisfactoria a las preguntas sobre cuales tipos de equipamientos serán usados, en que aeropuertos serán instalados, como manejarlos y cual es el costo de su utilización.

17. En un reciente artículo, escrito por David Field, de Washington D.C., titulado “*Uncertain World*”, publicado en la revista norteamericana *Airline Business*”, de junio de 2002, anexa a esta Nota, se puede tener una idea clara del contexto presente en que está insertado este asunto en los Estados Unidos. En este artículo se pone en duda la propia capacidad de producción de la industria norteamericana de fabricación de los “*Explosive Detection Systems (EDS) Machines*”, discutiendo si tendrán condiciones suficientes para atender a las necesidades del mercado americano en los plazos que se han estipulado. Como la capacidad de los equipamientos permite el procesamiento aproximado de 400 mil ítems de equipajes anuales y a un costo por unidad de casi un millón y medio de dólares, solamente para el equipamiento, y aproximadamente más 100 mil dólares anuales para su operación, se puede fácilmente constatar que en un aeropuerto internacional como Guarulhos -São Paulo, que procesa en torno de 8 millones de pasajeros al año, serían necesarios aproximadamente 20 equipamientos para cumplir la meta de inspeccionar todo el equipaje despachado, en un cálculo conservador de un ítem de equipaje por pasajero, con un costo total de treinta millones de dólares norteamericanos.

18. Los problemas asociados a la instalación de esas máquinas en los aeropuertos representan un otro punto que no ha sido debidamente examinado. Con las dimensiones de una camioneta y un peso de ocho toneladas, las EDSs requieren espacios en los actuales terminales de los aeropuertos, no previstos en los planes originales, lo que exigirá estudios y nuevos arreglos arquitectónicos y operacionales, cuyos costos, dependiendo de la cantidad de EDS's a instalar, podrán fácilmente alcanzar decenas de millones de dólares. El referido artículo de la *Airlines Business*, estima que en el Aeropuerto Dallas Fort Worth los costos de adquisición e instalación de esos equipamientos (60 máquinas EDS) tienen un valor de US\$194 millones. En los Aeropuertos de Denver y Philadelphia los mismos equipamientos deberán costar aproximadamente US\$85 millones.

19. Durante la AVSEC-Conf02, el 19-20Feb de este año, Brasil presentó su posición sobre estos puntos, proponiendo la adopción de una política para la implementación de las medidas adicionales de seguridad de la aviación civil, particularmente en lo que se refiere al uso intensivo de EDS's. En esa oportunidad, Brasil propuso que los Estados Contratantes deberían definir medidas adicionales de seguridad proporcionales a los niveles de amenaza identificados y evaluados en sus territorios, considerandose esta identificación y evaluación una prerrogativa incuestionable de la soberanía de los Estados. Sin embargo, reconocía el derecho de determinados países con elevados niveles de amenaza de establecer arreglos para obtener más seguridad en determinadas alianzas, onerando solamente esos Estados que requieran tales medidas adicionales y controles especiales de seguridad.

RECOMENDACIÓN AL PLENARIO

20. De acuerdo a lo expuesto, se convidan a las autoridades de aviación civil de los Estados de la Región SAM a adoptar las siguientes acciones:
- orientar sus representantes en el Consejo para que, en las decisiones sobre esta materia, actúen en conjunto en la defensa de los intereses de la aviación civil de la Región, que podrán ser relativamente comprometidos con la aplicación de la Enmienda 10, a partir del 01 Jul. 2002;
 - redoblar la atención con el Programa Universal de Auditoría de “Security”, cuya actividad debería limitarse al nivel de acción gubernamental de las autoridades del Estado, dejando a estos el ejercicio de los controles en sus territorios, preservando de esa manera el espíritu de la Convención de Aviación Civil Internacional; y
 - posicionarse de manera firme y conjunta en las discusiones sobre seguridad de la aviación civil, buscando el equilibrio entre las medidas de seguridad y las reales amenazas existentes, para evitar costos adicionales a los usuarios y empresas de transporte aéreo en la Región SAM.

Airports US security

REPORT BY DAVID FIELD IN WASHINGTON

Uncertain World

US airports only know one thing for sure about the new security rules: that they will cost plenty. But just how much, who will pay and how to accommodate the costs and the security devices remains uncertain



US airports have always had to work in something of a three-ring circus. They must juggle the competing claims not only of airline customers and the public at large, but also a set of political matters stretching from city hall to Capital Hill. As if this were not already dynamic enough, a further ring master has since emerged in the wake of 11 September. It comes in the shape of the Transportation Security Administration (TSA). So, complains Jim Wilding, head of the Metropolitan Washington Airports Authority, there are at least four rings now in play and there may be more to come.

It does not help that the TSA's agenda remains unclear. The new federal authority has yet to decide exactly what orders it will issue to airports on what kinds of security devices to install; where to install them; how to use them; or how to pay for putting them in. As a result, says Wilding: "We don't know what to build or where to build it."

The uncertainty imposed by the TSA may well be understandable because the agency, created last year, does not itself yet know the answers to these questions. Looming over the TSA – and so over the entire airports community – is a year-end deadline imposed by Congress for full-bag screening and a 19 November deadline to have a fully federalised screening workforce in place.

So, in the words of David Flavin, president of the Airports Council International-North America, all that is certain is that the basic concept of airport thinking has changed. The principle used to be that passenger convenience was the first criterion, giving customers a toomy feeling by making airports spacious and visually discursive. Now the goal is precisely the opposite: to make airports into crowd-control machines, reducing space intentionally.

"Airport managers would like to return to that old principle, but Congressional mandates on security and other requirements conspire to make that difficult. Even with the least intrusive mix of security technology, you're talking about a lot of people and a lot of space," says Flavin.

Counting the cost

No one in the airports world is certain about how the mix will turn out, but one absolute certainty is that airport security will come at a steep cost, in terms of both dollars and hours. The Department of Transportation's inspector general, Ken Mead, has estimated that the airports would be liable for about \$2.3 billion in construction costs to accommodate the explosives detection machines that are needed.

James Gilliland airport analyst at the Fitch ratings agency believes that this estimate could be too low. It is already clear, he says, that in many cases, park-

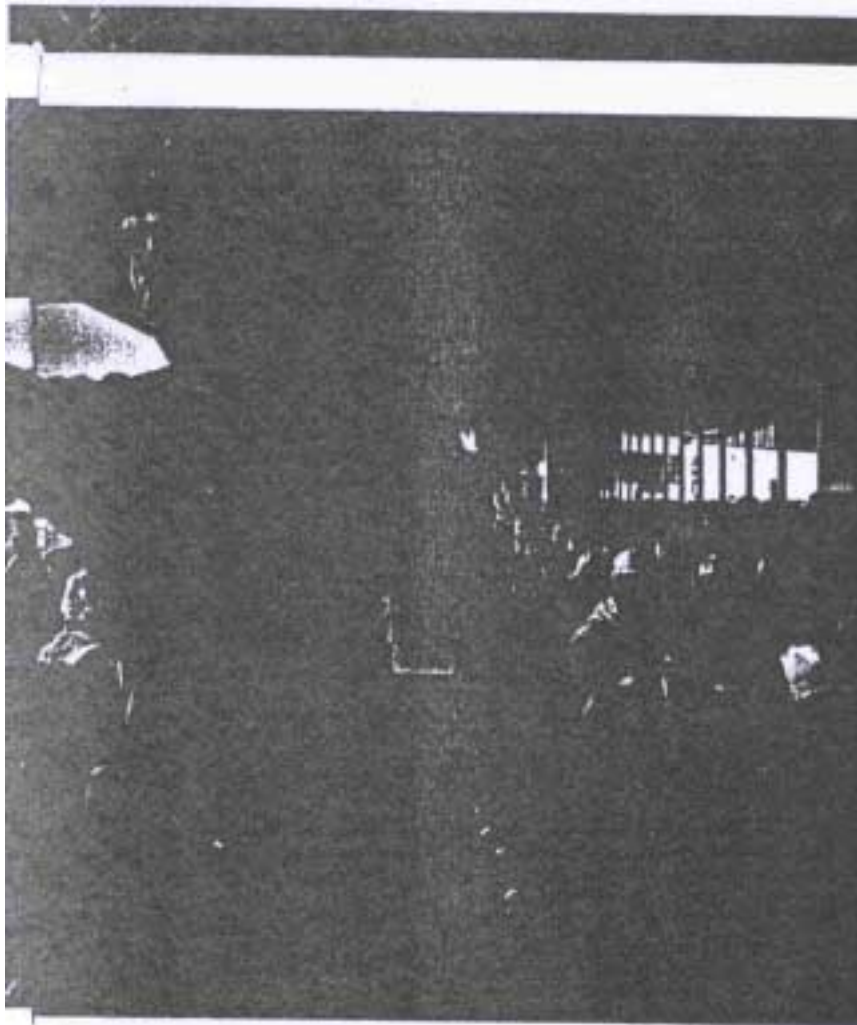
"We don't know what to build or where to build it"

Jim Wilding
President,
Metropolitan
Washington
Airports
Authority

ing garages will need to be rebuilt, rental-car facilities relocated and concession space removed. All of these assets represent key revenue producers for airports. Gilliland adds airports with land-side restraints – principally older large-hub airports – will suffer the most. Included in this list of airports with little or no room to expand are Los Angeles, Chicago O'Hare, Atlanta, Newark and San Francisco.

It could be worse. Responding to a rising cry of anguish over a steadily climbing price tag, Transportation Secretary Norman Mineta in April modified his policy in allowing for the use of a mix of screening devices, rather than solely of the large Explosive Detection System (EDS) machines.

The introduction of smaller, lower-cost explosives trace-detection (ETD) machines to the requirements brought a collective sigh of relief. American Association of Airport Executives president Charles Barclay added that even if



Airports

the basic policy, is now usually offered as a separate option. In Pennsylvania, liability costs rose by about 150% since September.

Even as cost estimates for security refitting rise, the pool of federal funds is uncertain and in some cases shrinking. Congress allotted an extra \$175 million to aid airports for unexpected post-September security costs, but had received \$464 million in requests for grants from this fund by late April.

Who will pay?

No extra reimbursement funds are yet set for the next fiscal year. TSA policy is to grant airports \$175,000 per machine to help pay for installation, a figure that will likely become more generous as Congress hears more from airport officials back home. It is the shrinking size of the pool that has some worried.

The basic pot of Airport Improvement Program (AIP) grant funds was fixed at \$3.2-3.3 billion through fiscal 2002, while the administration now plans to raise that total only slightly to \$3.4 billion for fiscal 2003. However, just getting to that sum may be a battle. The \$3 billion level was only reached because it was pushed through as part of the wider three-year AIR-21 FAA reauthorization bill which had been argued over for years. AIP levels had been in the range \$1.7-1.95 billion before increasing airport congestion spawned the political will to pass AIR-21 in April 2000. The rising cost of airport security also worries lawmakers, many of whom have "sticker shock" at the price tag of having to hire twice as many screeners as expected.

The administration has requested \$4.4 billion in separate money for the TSA on top of the \$1.3 billion already budgeted. That is almost as much as the \$4.8 billion proposed TSA budget for the 2003 fiscal year starting in October. Personnel costs drive the increase as much as do the costs of buying the detection machines.

Senators are hearing complaints from hometown airports that the funds are not coming their way. One Senator, Mississippi Republican Thad Cochran, said it was "not good news" that the DoT would not increase funds for airports that must undertake construction to meet security mandates.

The airport in Jackson, Mississippi, was told it would be reimbursed for about half the added costs, Cochran said. Secretary Mineta told Cochran and others on the money-spending Appropriations Committee that airports can use their regular AIP grants to cover some of these extra costs, because the expansion that the grants would nec-

full screening using ETD technology by the end of the year made sense, it "would not be achievable" by year end.

Allowing a mix may gain some breathing room, but it is still challenging for each airport to design its preferred blend of technology notes Kevin Cox senior executive vice-president at Dallas Fort Worth. After a \$2 million consultant study, DFW proposed an "in-line" blend of 40 ED5 machines with its existing baggage-handling system, with 20 backup machines. A price tag of about \$194 million comes with the job of making room for the big machines.

Although DFW will not have to reconfigure its floors to support the mini-van-sized ED5 machines, as will some airports, it will face costs in rearranging areas laterally. Cox says the airport needed a mid-April commitment from the TSA that its plan was acceptable but "they were unable to commit to that deadline".

Whatever the eventual time that

decision becomes final, airports are looking at costs they never thought they would have to face. The Seattle Tacoma airport would have to do some floor-reinforcement work and is contemplating a total bill of as much as \$35 million, while in Las Vegas, McCarran airport could lose as many as four gates to install added machines. Likewise, Miami is facing \$18.7 million in extra costs to reconfigure and to support security.

Even the relatively new Denver facility may have to put out between \$65 and \$85 million, while at Philadelphia, the new requirements would cost about \$85 million this year. Most of this would be spent on rebuilding terminal areas to accommodate ED5 machines and \$5 million in added personnel costs, mostly for police overtime.

Insurance is also an issue, as it is for the carriers themselves. Basic coverage premiums have gone up by 25-50%, while war-risk and terrorism insurance, which had often been included as part



BTI Canada

**À titre d'info:
Imposition du droit pour la sécurité du
transport aérien dès le 1^{er} avril 2002**

À compter du 1^{er} avril 2002, un droit pour la sécurité des passagers du transport aérien sera perçu partout au Canada. Ainsi, tous les vols en partance du Canada seront assujettis à un droit pour la sécurité de 12 \$ CA pour l'aller simple ou de 24 \$ CA pour l'aller-retour.

Institué par Transport Canada dans le cadre de son plan global de mesures de sécurité, ce droit servira à financer l'amélioration des contrôles précédant l'embarquement dans les aéroports, l'accréditation et l'évaluation de tous les agents de sécurité ainsi que les services de maintien de l'ordre mis en place en collaboration avec les autorités aéroportuaires.

Ce droit apparaîtra sur le billet de BTI Canada et il sera facturé au moment de l'émission du billet. Les voyageurs n'auront pas à déboursier ce montant à l'aéroport.

Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien ou toute autre information ou conseil relatif à la sécurité des voyageurs, veuillez contacter votre conseiller chez BTI Canada ou visiter notre site Web au www.bticanada.ca.



BTI Canada

**FYI:
Air Security Charge Takes Effect
April 1, 2002**

Effective April 1, 2002 the Air Travellers Security Charge (ATSC) will take effect across Canada. All flights originating from Canada will be subject to a \$12CAD one-way security charge, or a round-trip charge of \$24CAD.

Implemented by Transport Canada as part of its overall security measures plan, the charge will contribute to enhanced pre-board screening at airports, certification and testing of all security officers, and aviation security related policing in conjunction with airport authorities.

Your BTI Canada ticket will reflect this charge, which will be applied at the time of ticketing. Travellers will not be required to pay this amount at the airport.

For more information on the Air Travellers Security Charge (ATSC), or other traveller security information and tips, please contact your BTI Canada counsellor, or visit the BTI Canada web site at www.bticanada.ca.

