



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

**GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM**

**(GREPECAS)**

**SEXTA REUNIÓN DEL COMITÉ DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

**(AVSEC/COMM/6)**

**INFORME FINAL**

Puerto Vallarta, México  
22 al 25 de julio de 2008

Preparado por la Secretaría  
Julio 2008

La designación empleada y la presentación en esta publicación no implica expresión alguna por parte de la OACI referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades o relacionadas con la delimitación de sus fronteras o límites.

ÍNDICE

Contenido	Página
Índice .....	i-1
Reseña .....	ii-1
ii.1 Lugar y Duración de la Reunión .....	ii-1
ii.2 Ceremonia Inaugural .....	ii-1
ii.3 Organización de la Reunión .....	ii-1
ii.4 Idiomas de Trabajo.....	ii-1
ii.5 Orden del Día .....	ii-1
ii.6 Lista de Notas de Estudio.....	ii-2
ii.7 Lista de Notas de Información .....	ii-3
ii.8 Horario y Modalidad de Trabajo.....	ii-3
ii.9 Asistencia .....	ii-3
ii.10 Proyectos de Conclusiones.....	ii-3
ii.11 Proyectos de Decisiones.....	ii-4
Lista de Participantes .....	iii-1
Lista de Participantes – Información General .....	iv-1
<b>Informe sobre la Cuestión 1 del Orden del Día</b>	
<i>Adopción del Orden del Día y Horario de la Reunión AVSEC/COMM/6.....</i>	<i>1-1</i>
<b>Informe sobre la Cuestión 2 del Orden del Día</b>	
<i>Revisión de los Resultados de las Reuniones AVSEC/COMM/5 y GREPECAS/14.....</i>	<i>2-1</i>
<b>Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día</b>	
<i>Revisión de los Desarrollos y Actividades AVSEC a Nivel Mundial y Regional.....</i>	<i>3-1</i>
<b>Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día</b>	
<i>Desarrollo del Programa de Trabajo del Comité AVSEC/COMM y su Futuro     Funcionamiento.....</i>	<i>4-1</i>
<b>Informe sobre la Cuestión 5 del Orden del Día</b>	
<i>Otros Asuntos .....</i>	<i>5-1</i>

## RESEÑA

### ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

La Sexta Reunión del Comité de la Seguridad de la Aviación del GREPECAS (AVSEC/COMM/6), se llevó a cabo en las instalaciones del Hotel Villa del Palmar Flamingos Nuevo Vallarta, México, del 22 al 25 de julio de 2008.

### ii.2 Ceremonia Inaugural

El Mayor Aarón Salvador Villar Bernal, Subdirector de Seguridad de la Dirección General de Aeronáutica Civil de México dio la bienvenida a los participantes. El Sr. Ricardo G. Delgado, Especialista Regional en Seguridad de la Aviación de la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) y de la Oficina Regional para Sudamérica (SAM) de la OACI también dio la bienvenida a los participantes y se dirigió a la Reunión en nombre de la Sra. Loretta Martin, Directora Regional de la Oficina Norteamérica, Centromérica y el Caribe de la OACI. El Sr. Delgado agradeció a los participantes por su asistencia, deseando el mayor de los éxitos en sus deliberaciones durante el curso de la Reunión y agradeció al Gobierno de México por ser sede de esta Reunión.

El Sr. Oscar Derby, Director General Adjunto de la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica y presidente del AVSEC/COMM declaró oficialmente inaugurada la Sexta Reunión del Comité de la Seguridad de la Aviación del GREPECAS (AVSEC/COMM/6).

### ii.3 Organización de la Reunión

La Reunión estuvo presidida por el Sr. Oscar Derby, Presidente del Comité AVSEC. El Sr. Ricardo G. Delgado, Especialista Regional en Seguridad de la Aviación de las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI y Secretario del Comité AVSEC actuó como Secretario de la Reunión.

### ii.4 Idiomas de Trabajo

Los idiomas de trabajo de la Reunión fueron el español y el inglés. La documentación y el Informe de la Reunión estuvieron disponibles en ambos idiomas.

### ii.5 Orden del Día

#### Cuestión 1 del

**Orden del Día:** Adopción del Orden del Día y Horario de la Reunión AVSEC/COMM/6

#### Cuestión 2 del

**Orden del Día:** Revisión de los Resultados de las Reuniones AVSEC/COMM/5 y GREPECAS/14

#### Cuestión 3 del

**Orden del Día:** Revisión de los Desarrollos y Actividades AVSEC a Nivel Mundial y Regional

#### Cuestión 4 del

**Orden del Día:** Desarrollo del Programa de Trabajo del Comité AVSEC/COMM y su Futuro Funcionamiento

- 4.1 Desarrollos del Grupo de Tarea sobre Inspección de Pasajeros/Equipaje de Mano (AVSEC/PAX-BAG/TF)
  - 4.1.1 Seminario sobre Inspección de Pasajeros/Equipaje de Mano
  - 4.1.2 Informe Final y Plan de Acción de la Reunión AVSEC/PAX-BAG/TF/1
- 4.2 Programa de Seguridad de la Carga
  - 4.2.1 Informe del Avance del Grupo de Tarea sobre la Seguridad de la Carga (AVSEC/Cargo/TF)
- 4.3 Separación del AVSEC/COMM del GREPECAS y futuro Mecanismo Regional para Compartir Información de la Seguridad relacionada con las Amenazas a la Aviación Civil

**Cuestión 5 del Orden del Día:**

Otros Asuntos

ii.6 **Lista de Notas de Estudio**

NOTAS DE ESTUDIO				
Número	Cuestión del Orden del Día	Título	Fecha	Presentada por
NE/01	1	Revisión del Orden del Día y el Horario de la Reunión	03/06/08	Secretaría
NE/02	2	Proyectos de Conclusión y Decisión de la Reunión AVSEC/COMM/5 y Conclusiones del GREPECAS/14	03/07/08	Secretaría
NE/03	3	Revisión de los desarrollos y actividades regionales en el campo AVSEC	03/07/08	Secretaría
NE/04	3	Revisión general del estado de los planes de acción correctivos de las deficiencias de seguridad de la aviación	03/07/08	Secretaría
NE/05	3	Iniciativa para la Adopción e una red segura AVSEC basada en plataformas tecnológicas de Información	03/07/08	Secretaría
NE/06	3	Otorgamiento de certificados o licencias para personal de inspectores, auditores de seguridad de la aviación de las Autoridades de Aviación Civil	17/07/08	Colombia
NE/07	4.1.1	Seminario Sobre Inspección de Pasajeros/Equipaje de Mano	03/07/08	Secretaría
NE/08	4.1.2	Informe de la Primera Reunión del Grupo de Tarea sobre Inspección de Pasajeros/Equipaje de Mano (AVSEC/PAX/BAG/TF/1)	10/07/08	Relatora
NE/09	4.2.1	Programa de Seguridad de la Carga	18/07/08	Bolivia
NE/10	4.3	Separación del AVSEC/COMM del GREPECAS y futuro mecanismo regional para compartir información de la seguridad relacionada con la aviación civil	03/07/08	Secretaría

NOTAS DE ESTUDIO				
Número	Cuestión del Orden del Día	Título	Fecha	Presentada por
WP/11	5	Unruly/Disruptive Passenger Legislation (disponible únicamente en Inglés)	21/07/08	IATA
WP/12	5	Implementation of Security Management System (SEMS) (disponible únicamente en Inglés)	21/07/08	IATA
WP/13	5	IATA Secure Freight Programme (disponible únicamente en Inglés)	22/07/08	IATA
WP/14	5	Security Implications of Narcotics and Contraband Trafficking (disponible únicamente en Inglés)	22/07/08	IATA

#### ii.7 **Lista de Notas de Información**

NOTAS DE INFORMACIÓN				
Número	Cuestión del Orden del Día	Título	Fecha	Presentada por
NI/01 Rev.	---	Información General	13/06/08	Secretaría
NI/02 Rev.	--	Lista de Notas de Estudio y de Información	22/07/08	Secretaría

#### ii.08 **Horario y Modalidad de Trabajo**

La Reunión acordó llevar a cabo tres sesiones diarias de 90 minutos, con los períodos de intermedio requeridos. Asimismo, se adoptó la modalidad de trabajar como un Comité Único, quedando abierta la posibilidad de crear grupos ad-hoc cuando fuese necesario aprovechando la experiencia de los miembros y garantizó cubrir el contenido de las Cuestiones del Orden del Día.

#### ii.09 **Asistencia**

Asistieron a la Reunión 28 participantes de 9 Estados Miembros y 3 de Estados Contratantes situados en o con Territorios en las Regiones CAR/SAM y observadores de 3 Organizaciones Internacionales. La Lista de Participantes se muestra en las páginas iii-1 y iv-1 a la iv-6.

#### ii.10 **Proyectos de Conclusión**

NÚMERO	NOMBRE	PÁGINA
6/2	Desarrollos para el mejoramiento de la seguridad de la aviación	3-4
6/3	Implementación de una encuesta de seguridad	3-4
6/4	Revisión general de los planes de acción correctivos de las deficiencias de los Estados en seguridad de la aviación	3-5
6/5	Implementación de una encuesta de seguridad sobre los ocho elementos críticos	3-5

NÚMERO	NOMBRE	PÁGINA
6/7	Certificación u otorgamiento de licencias para inspectores y/o auditores de la autoridad de aviación civil	3-7
6/10	Certificación de personal AVSEC	4-2
6/11	Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil (PNISAC) y mecanismos de vigilancia operacional dentro del programa nacional de control de calidad AVSEC (PNCC) de los estados	4-2
6/13	Fila de espera en los puntos de seguridad	4-3
6/15	Conocimiento de los asuntos de seguridad de la aviación por parte de las fuerzas encargadas de aplicar la ley	4-4
6/16	Planes de contingencia contra casos de interferencia ilícita	4-4
6/19	Reconocimiento de patrones de comportamiento de pasajeros	4-5
6/20	Factores ambientales y ergonómicos relacionados con AVSEC	4-6
6/22	Procedimientos operativos normalizados (SOP) para inspeccionar pasajeros/equipaje de mano	4-6
6/23	Restricciones de líquidos, geles y aerosoles (LAGS)	4-7
6/24	Restricción de líquidos, geles y aerosoles (LAGS) para viajes domésticos, regionales e internacionales	4-7
6/25	Modelo de programa de seguridad de la carga	4-8
6/26	Futuro mecanismo del comité de seguridad de la aviación (AVSEC/COMM)	4-8
6/27	Legislación para pasajeros indisciplinados / perjudiciales.	5-1

**ii.11 Proyectos de Decisión**

NÚMERO	NOMBRE	PÁGINA
6/1	Encuesta de implementación AVSEC	2-2
6/6	Implementación de una red de información de seguridad compartida	3-6
6/8	Equipaje de mano	4-1
6/9	Tecnología avanzada de imágenes de rayos x (ATIX)	4-2
6/12	Detector de metales de pórtico (WTMD)	4-3
6/14	Aplicación de las regulaciones de seguridad de la aviación en caso de falta de consideración de los requerimientos de seguridad en la planificación y desarrollo de los aeropuertos	4-4
6/17	Señalización gráfica en el proceso de seguridad y restricciones de líquidos, aerosoles y geles ((LAGS))	4-5
6/18	Sistema avanzado de información de pasajeros (API)	4-5
6/21	Clasificación AVSEC de aeropuertos con base en la afluencia de pasajeros	4-6
6/28	Implementación sistema de gestión de seguridad (SEMS)	5-2
6/29	Iniciativa de IATA de implementar un programa piloto de carga segura	5-3
6/30	Implicaciones de seguridad del tráfico de narcóticos y contrabando	5-3

---

**LISTA DE PARTICIPANTES**

**ARGENTINA**

César Vergara

**BRASIL**

Mauro Ribeiro de Assis  
Leonardo Boszczowski

**CHILE**

Eduardo Cerda

**CUBA**

Julián Rodríguez

**ESTADOS UNIDOS**

Loretta McNeir

**GUATEMALA**

Jorge R. Perusina

**HAITÍ**

Bouchard Theramene

**JAMAICA**

Oscar Derby<sup>¶</sup>  
Althea Bartley

**MÉXICO**

Aaron Villar  
Miguel Rodríguez  
Ramón González  
Sergio Araujo  
Isai Hernández  
Gabriela Paz  
Ulises Larrañaga  
Enrique Roque  
Francisco Villaseñor  
Carlos Menéndez

**MÉXICO (Cont.)**

Raúl Montero  
Alina Labrada

**NICARAGUA**

Guillermo Guido Yesca

**PARAGUAY**

Cándido Méndez

**VENEZUELA**

Domingo Del Rosario Zambrano

**CLAC**

Marco Ospina

**COCESNA**

Roy Vásquez

**IATA**

Yannick Lachapelle

---

<sup>¶</sup> *Presidente del Comité AVSEC*

**LISTA DE PARTICIPANTES  
INFORMACIÓN GENERAL**

<b>ESTADO ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL NOMBRE PUESTO</b>	<b>DIRECCIÓN TELÉFONO FAX E-MAIL</b>
<i>Argentina</i>	
<b>César Vergara</b> Jefe de Cargas y Materiales Peligrosos	Policía de Seguridad Aeroportuaria Aeropuerto Internacional Ezeiza Casilla de Correo No. 11 – ADA1802 Buenos Aires, República Argentina Tel: + 5411 4480 2297 Fax: + 5411 4480 2297 E-mail cvergara@psa.gov.ar
<i>Brasil</i>	
<b>Mauro Ribeiro de Assis</b> Gerente de Seguridad	Agencia Nacional de Aviación Civil Rua Santa Luzia 651 – 3º Mezanino –Castelo Río de Janeiro, Brasil 20030-040 Tel: +5521 38146720 Fax: +5521 3814 6908 E-mail: mauro.assis@anac.gov.br
<b>Leonardo Boszczowski</b> Especialista en Aviación Civil - Aeroportos	Agencia Nacional de Aviación Civil Rua Santa Luzia 651 – 3º Mezanino –Castelo Río de Janeiro, Brasil 20030-040 Tel: +5521 38247070 Fax: +5521 3814 6908 E-mail: leonardo.boszczowski@anac.gov.br
<i>Chile</i>	
<b>Eduardo Cerda</b> Jefe Sección AVSEC	Dirección General de Aeronáutica Civil San Pablo 8381, Pudahuel Santiago, Chile Tel.: + 562 290 4682 Fax: + 562 290 2702 E-mail: ecerda@dgac.cl
<i>Cuba</i>	
<b>Julián Rodríguez</b> Jefe Dpto. Seguridad y Protección AVSEC	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba Calle 23 # 64, Vedado, Plaza de la Revolución Ciudad de La Habana, Cuba Tel: + 537 838 1688 Fax: + 537 834 4553 E-mail: dep@iacc.avianet.cu

AVSEC/COMM/6  
Lista de Participantes – Información General

iv - 2

ESTADO ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL NOMBRE PUESTO	DIRECCIÓN TELÉFONO FAX E-MAIL
<i>Estados Unidos</i>	
<b>Loretta McNeir</b> TSA Caribbean Representative	Transportation Security Administration 3000 SW 148th Avenue Suite 200 Miramar, FL 33029 United States Tel. + 954 874 7124 Fax + 954 431 7770 E-mail loretta.mcneir@dhs.gov
<i>Guatemala</i>	
<b>Jorge R. Perusina Rivera</b> Gerente Nacional de Seguridad Aeroportuaria	Dirección General de Aeronáutica Civil Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13 Guatemala, Guatemala Tel. + 502 2260 6651 / 2260 6625 / 2260-6739 Fax + 502 2260 6651 E-mail jrperuss@gmail.com
<i>Haiti</i>	
<b>Bouchard Theramene</b> AVSEC Director	Civil Aviation Office Airport Road, Port au Prince, Haiti Tel. + (509) 2250 0052 Fax + (509) 250 0980 E-mail btheramene@hotmail.com
<i>Jamaica</i>	
<b>Oscar Derby</b> Director General Interino <i>Presidente del Comité AVSEC</i>	Jamaica Civil Aviation Authority 4 Winchester Road Kingston 10 P.O. Box 8998, Jamaica Tel. + 876 926 3965 / 960 3948 Fax + 876 920 0194 E-mail jcivav@cwjamaica.com / personnel.officer@jcaa.gov.jm
<b>Althea Bartley</b> Aviation Safety Inspector	Jamaica Civil Aviation Authority 4 Winchester Road Kingston 10 Jamaica W.I. Tel. + 876 960 3965 / 501-9500 Fax + 876 960-1637 E-mail abartley@jcaa.gov.jm

ESTADO ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL NOMBRE PUESTO	DIRECCIÓN TELÉFONO FAX E-MAIL
<i>México</i>	
<b>Aarón Salvador Villar</b> Subdirector de Seguridad de la Aviación	Dirección General de Aviación Civil Providencia No. 807, 5° Piso Col. Del Valle, Deleg. Benito Juárez México, D.F. 03100 Tel. +(52) 55 55 43-13-50 Fax +(52) 55 55 43-13-50 E-mail avbernal@sct.gob.mx
<b>Miguel Rodríguez Ramírez</b> Comandante Región III	Dirección General de Aviación Civil Aeropuerto Internacional de Guadalajara Miguel Hidalgo Edif. T2 Autoridades Aeronáuticas sucursal de correo aeropuerto CP 45659 Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco México Tel. +(33) 36-88-64-55 Fax +(33) 36 -88-56-63 E-mail mirramir@sct.gob.mx
<b>Ramón González</b> Comandante Aeropuerto de Guadalajara	Dirección General de Aviación Civil Guadalajara, Jal. México Tel. +(33) 36-88-59-19 Fax + E-mail
<b>Sergio A. Araujo</b> Comandante Aeropuerto Puerto Vallarta	Dirección General de Aviación Civil Comandancia Aeropuerto Internacional Puerto Vallarta Puerto Vallarta, Jal. 48336 México Tel. +(322) 221-3060 Fax +(322) 221-3060 E-mail saraujo@sct.gob.mx
<b>Isai Hernández</b> Inspector Verificador Aeronáutico	Dirección General de Aviación Civil Providencia No. 807 5°. Piso Col. Del Valle México, D.F. 03100 Tel. +(52 55) 54-82-41-00 ext 18042 Fax +(52 55) 55-23-72-07 E-mail avsec_dgac_mex@yahoo.com.mx
<b>Gabriela Paz</b> Inspector Verificador Aeronáutico	Dirección General de Aviación Civil Providencia No. 807 5°. Piso Col. Del Valle México, D.F. 03100 Tel. +(52 55) 54-82-41-00 ext 18042 Fax +(52 55) 55-23-72-07 E-mail avsec_dgac_mex@yahoo.com.mx

ESTADO ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL NOMBRE PUESTO	DIRECCIÓN TELÉFONO FAX E-MAIL
<p><b>Ulises Larrañaga</b> Director General</p>	<p>Carula, S.A. de C.V. Lerdo de Tejada No. 2186 Col. Americana Guadalajara, Jal.44160 México Tel. +(33) 35-87-53-01 Fax + (33) 35-87-53-01 E-mail carula99@hotmail.com</p>
<p><b>Enrique Roque</b> Gerente Operativo</p>	<p>Carula, S.A. de C.V. Lerdo de Tejada No. 2186 Col. Americana Guadalajara, Jal.44160 México Tel. +(33) 36-16-27-91 Fax + (33) 35-87-53-01 E-mail eroque@seguridadcarula.com</p>
<p><b>Francisco Villaseñor</b> Director del Aeropuerto de Puerto Vallarta</p>	<p>Grupo Aeroportuario del Pacífico Km. 7.5 Carretera Tepic Col. Villa Las Flores Puerto Vallarta, Jal. 48310 México Tel. +(322) 22-11-298 Fax + (322) 22-11-130 E-mail fvillasenor@aeropuertosgap.com.mx</p>
<p><b>Carlos Menéndez</b> Gerente de Operaciones y Seguridad</p>	<p>Grupo Aeroportuario del Pacífico Av. Mariano Otero No. 1249 B Piso 6 Col. Rinconada del Bosque Guadalajara, Jal. 44530 México Tel. +(33) 38-80-11-00 ext 280 y 279 Fax + (33) 38-80-11-00 ext 295 E-mail cmenendez@aeropuertosgap.com.mx</p>
<p><b>Raúl Montero</b> Subgerente de Seguridad</p>	<p>Grupo Aeroportuario del Pacífico Av. Mariano Otero No. 1249 B Piso 6 Col. Rinconada del Bosque Guadalajara, Jal. 44530 México Tel. +(33) 38-80-11-00 ext 292 Fax + (33) 38-80-11-00 ext 295 E-mail rmontero@aeropuertosgap.com.mx</p>
<p><b>Alina Labrada</b> Director General</p>	<p>Sevismar, S.A. de C.V. Mariano Jiménez No. 316-9A Col. Nueva Chapultepec Morelia, Michoacán México Tel. +(01 44) 33-24-64-82 Fax +(01 44) 33-15-10-54 E-mail fernandalabrada@yahoo.com.mx</p>

ESTADO ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL NOMBRE PUESTO	DIRECCIÓN TELÉFONO FAX E-MAIL
<i>Nicaragua</i>	
<b>Guillermo Guido Yesca</b> Jefe Oficina de Seguridad	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil Km. 11.5 Carretera Norte, Managua, Nicaragua Tel. + 505 276 8580 Fax + 505 276 8589 E-mail seguridad@inac.gob.ni / capacitacion@inac.gob.ni
<i>Paraguay</i>	
<b>Cándido Méndez</b> Secretario Permanente CONASAC	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi, Luque, Paraguay Tel. + 59521 646-078 Fax + 59521 646-078 E-mail menfran@tigo.com.py
<i>Venezuela</i>	
<b>Domingo Del Rosario</b> Jefe División de Seguridad de la Aviación	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) Aeropuerto Internacional Simón Bolívar, Edificio Sede Piso 1, Oficina INAC., Edo. Vargas Venezuela Tel. + 58 416 744 7057 / 58 414 398-4847 Fax + 58212 355 1550 E-mail d.delrosario@inac.gov.ve
<i>CLAC</i>	
<b>Marco Ospina</b> Secretario Comisión Latinoamericana de Aviación Civil	Andrés Belaunde 147, Edificio Real 4 – 3er piso Centro Empresarial – San Isidro Apartado Postal 27032 Lima (Callao), Perú Tel. + 511 422-6905 / 422-9367 Fax + 511 422-8236 E-mail clacsec@lima.icao.int
<i>COCESNA</i>	
<b>Roy Vásquez</b> Inspector de Seguridad Aeroportuaria	Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica Contiguo Escuela Aeropuerto Edificio Radar Barrio el Cacique Alajuela, Costa Rica Tel. + 506 2440 1981 Ext. 6112 Fax + 506 2430 0697 Ext. 6103 E-mail rvasquez@cocesna.org vasquez.roy@gmail.com

AVSEC/COMM/6  
Lista de Participantes – Información General

iv - 6

ESTADO ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL NOMBRE PUESTO	DIRECCIÓN TELÉFONO FAX E-MAIL
<b>IATA</b>	
<p><b>Yannick Lachapelle</b> Manager, Security &amp; Facilitation, Latin America and the Caribbean</p>	<p>IATA 703 Waterford Way, Suite 600, Miami, Fl. 33126, United States Tel. + 1-305 779 9842 Fax + 1-305 266 7718 E-mail lachapelly@iata.org</p>
<b>OACI</b>	
<p><b>Loretta Martin</b> Directora Regional</p>	<p>Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe Av. Presidente Masaryk 29 – 3<sup>er</sup> Piso Col. Chapultepec Morales México D.F., 11570, México Tel + 5255 5250 3211 Fax + 5255 5203 2757 E-mail icao_nacc@mexico.icao.int Web www.icao.int/nacc</p>
<p><b>Ricardo G. Delgado</b> Especialista Regional en Seguridad de la Aviación <i>Secretario del Comité AVSEC</i></p>	<p>Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe Av. Presidente Masaryk 29 – 3<sup>er</sup> Piso Col. Chapultepec Morales México D.F., 11570, México Tel + 5255 5250 3211 Fax + 5255 5203 2757 E-mail icao_nacc@mexico.icao.int rdelgado@mexico.icao.int Web www.icao.int/nacc</p>

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:           Adopción del Orden del Día y Horario de la Reunión AVSEC/COMM/6**

1.1           La Secretaría presentó la NE/01 y la Reunión aprobó el Orden del Día provisional y el horario de la reunión tal como se presentó en la nota.

**Cuestión 2 del  
Orden del Día:           Revisión de los resultados de las Reuniones AVSEC/COMM/5 y  
GREPECAS/14**

2.1.1           La Secretaría presentó la NE/02 e hizo observaciones y comentó el estatus de las Conclusiones del AVSEC/COMM/5 que fueron consideradas y aprobadas por la Reunión GREPECAS/14 que se llevó a cabo en abril de 2007. Las siguientes Conclusiones están finalizadas o remplazadas.

**Conclusiones:** 14/7, 14/8, 14/10, 14/13, 14/14, 13/8, 13/5 a), **Decisiones:** 4/14, 4/15.

2.2           La Reunión también revisó y tomó nota que las siguientes Conclusiones siguen válidas:

**Conclusiones - Válidas:**       14/9, 14/11, 14/12, 13/4, 13/5 b), 13/7, 13/9, 13/10.

2.3           La Reunión decidió que algunas Conclusiones que permanecieron como válidas se presenten como nuevos Proyectos de Conclusión a la siguiente Reunión GREPECAS/15 programada para Octubre de 2008.

**LISTA DE CONCLUSIONES QUE SE REEMPLAZARAN POR NUEVAS CONCLUSIONES**

2.4           La Secretaría informó que aunque la Conclusión 5/1 del AVSEC/COMM; Conclusión 14/7 de GREPECAS ya estaba finalizada como acción, pocos Estados respondieron como se esperaba a la encuesta realizada en septiembre de 2006.

2.5           El Presidente se dirigió a la Reunión solicitando más acción por parte de los Estados para prestar mayor atención al completar de una mejor forma las conclusiones del Comité, y si la implementación no está finalizada, esto es un indicador de que falta más trabajo por realizar.

2.6           El Delegado de la IATA informó que respecto a la Conclusión 14/10 del GREPECAS - Material de Orientación sobre Inspección del Equipaje de Bodega; la IATA revisará nuevamente su Material de Orientación sobre Inspección del Equipaje de Bodega. Respecto a la Conclusión 13/7 - Evaluación del Riesgo, informó que durante el 2008 se celebrará un taller de expertos en Nueva Zelanda.

2.7           El Delegado de la IATA también se refirió a las Conclusiones del GREPECAS; 13/8 - Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil; 13/9 - Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil; y 13/10 - Programa de Seguridad de la Carga, y mencionó que es importante que los Estados presenten su PSE a las Autoridades de Aviación Civil, y que los Estados formalicen sus programas nacionales de seguridad de la aviación para asegurar una implementación apropiada de otros programas y reglamentos nacionales.

2.8           Durante la Reunión se hicieron varios comentarios sobre casos en donde algunos operadores de aeronaves no cumplen con los reglamentos nacionales, principalmente los transportistas extranjeros. Se aclaró que los Estados deberían difundir las partes pertinentes de los requisitos del PNSAC a los operadores de aeronaves para que ellos ajusten su PSE de acuerdo a las necesidades y recursos de los aeropuertos donde ellos operan.

2.9           La Reunión también solicitó a la IATA que aliente a sus miembros para que cumplan con los requisitos nacionales de los Estados y presenten sus PSEs a las autoridades de aviación civil de acuerdo con las especificaciones de los aeropuertos donde ellos operan.

**PROYECTO  
DE DECISIÓN 6/1:                    ENCUESTA DE IMPLEMENTACIÓN AVSEC**

Que los Estados den la atención apropiada a las decisiones y conclusiones tomadas por el AVSEC/COMM a fin de que todas las actividades sean finalizadas a tiempo para cumplir con esas decisiones y conclusiones.

**Cuestión 3 del Orden del Día: Revisión de los desarrollos y actividades AVSEC a nivel mundial y regional**

3.1 La Reunión tomó nota que después de dos años de la publicación de la octava edición del Anexo 17 (1º de julio de 2006) que incorpora la Enmienda 11 que incluye el Plan de Acción en Seguridad de la Aviación y el Objetivo Estratégico B de la OACI – *Mejorar la protección de la aviación civil mundial*; los Estados están en el proceso de adoptar los requerimientos del Anexo 17 a sus leyes y regulaciones nacionales, y en el proceso de implementación.

3.2 La Reunión también tomó nota de que el Material de Orientación (SGM) de la OACI sigue aún en revisión de la séptima edición del *Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita* (Doc 8973 - Distribución limitada) que ofrecerá la información detallada para los Estados en lo que respecta a la interpretación e implantación de las Normas y Métodos recomendados contenidos en el Anexo 17. Esta nueva versión el manual está dividida en cinco volúmenes, que incluyen:

- a) Volumen I – Organización y Administración Nacional;
- b) Volumen II – Instrucción, Selección y Reclutamiento;
- c) Volumen III – Diseño y Administración de Aeropuertos;
- d) Volumen IV – Medidas Preventivas; y
- e) Volumen V – Gestión y respuesta ante situaciones de crisis. (este volumen ya se encuentra publicado).

3.3 La Secretaría informó que OACI planea tener la versión inicial en inglés para **diciembre de 2008**. Adicionalmente, y para ayudar de mejor manera a las autoridades pertinentes de los Estados para que realicen una eficaz vigilancia con aplicación eficiente de las medidas y procedimientos AVSEC dentro sus Estados, se ha desarrollado la Parte C del Doc. 9734 *Manual de vigilancia de seguridad operacional* que se titula *Establecimiento y Gestión de un Sistema Estatal de Vigilancia de la Seguridad de la Aviación*, la misma que ya se encuentra publicada.

3.4 La Reunión tomó nota que desde enero de 2008, la OACI ha establecido la Subdirección de Planificación, Coordinación e Implantación (PCI) con dos Secciones de Implementación y Asistencia Coordinados (ISD), una en Seguridad Operacional y otra en Seguridad de la Aviación con dependencia directa de la oficina del Secretario General. Por medio de esta subdirección y en coordinación con el RO/AVSEC para las Regiones NAM/CAR/SAM se va a continuar:

- a) la planificación, coordinación e implantación de la Seguridad Operacional y de la Aviación de la OACI para los Estados;
- b) las implicaciones futuras de la seguridad de la aviación;
- c) la gestión del Programa de Instrucción de la Seguridad de la Aviación; y
- d) el manejo del “Programa de Instrucción Conciencia de la Seguridad de la OACI/ Canadá-Fase II”
- e) asistiendo a los Estados para que solucionen sus deficiencias en la seguridad de la aviación, encontradas en las auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) de la OACI

- f) estableciendo una infraestructura sólida de seguridad de la aviación, de acuerdo con el Anexo 17 de la OACI y todo el material de orientación de la OACI en el campo de la seguridad de la aviación; y
- g) asistiendo a los Estados en la solución de retos que surjan en la seguridad de la aviación.

3.5 Se recordó a la Reunión que la OACI también ha conformado el Comité de Revisión de Informes de Auditoría (ARRB por sus siglas en Inglés), el cual analiza el progreso de la aplicación de los Planes de acción correctiva y será la entidad que, a través del Secretario General, cuando corresponda, generará correspondencia a las autoridades de aviación civil requiriendo su atención sobre el cumplimiento de sus Planes de acción correctivos, con la posibilidad de informar a otros Estados sobre la posición de aquel Estado respecto al cumplimiento de las Normas y Métodos Recomendados en seguridad de la aviación.

3.6 La Reunión fue informada que la OACI continúa enseñando cursos del programa regular basados en material didáctico normalizado en seguridad de la aviación (CMDN) por medio de sus tres Centros de Instrucción AVSEC (ASTC) de las Regiones NACC/CAR/SAM, como el Curso de Inspectores/Audidores Nacionales. Además dos Cursos de certificación de Instructores AVSEC/OACI, han sido realizados en Trinidad y Tobago, y en el Instituto Superior Tecnológico de Aviación Civil de Quito, Ecuador, en inglés y en español respectivamente. Se clarificó que los cursos no certifican instructores para los Estados, siendo que dicha responsabilidad recae en los propios Estados. Quienes aprueban dichos cursos son certificados para ser utilizados por la OACI y a nombre de la OACI en futuras actividades de instrucción auspiciadas por la Organización. También se informó que se realizará otro Curso similar en inglés en el ASTC de Trinidad y Tobago del 5 al 13 de agosto de 2008, y se planea realizar otro en idioma español a principios del próximo año 2009.

3.7 La Reunión tomó nota que como resultado de las auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) y a través del “Programa de Instrucción Conciencia de la Seguridad de la OACI/ Canadá-Fase II”, se han impartido varios talleres para todos los Estados y Territorios de las Regiones CAR/SAM desde 2006, que incluyen la metodología para desarrollar el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), el Programa de Seguridad de Aeropuerto (PSA) y el Programa Nacional de Control de la Calidad (PNCC) para mejorar la vigilancia AVSEC por parte de los los Estados.

3.8 Se le comentó a la Reunión que este programa de instrucción tiene programados 13 talleres en 2008 orientados al desarrollo de un Programa Nacional de Certificación de personal operador de equipos AVSEC, que incluye los criterios y procedimientos que deberían considerarse al momento de desarrollar la certificación del personal AVSEC por parte de los Estados. Hasta el 15 de julio, se han realizado cinco talleres, cuatro más por están por realizarse entre julio y noviembre del presente año. Cuatro fueron cancelados por falta de respuesta de los Estados invitados. También se informó que la OACI planifica continuar el próximo año 2009 con unos cursos sobre el Programa Nacional de Instrucción AVSEC (PNISAC) y el Taller del Programa Nacional de Seguridad de la Carga.

3.9 La Reunión también fue informada que lamentablemente no todos los Estados envían participantes a los talleres y cursos regulares patrocinados por la OACI, y en muchos casos sólo se beneficia personal participante de las administraciones aeroportuarias o explotadores aéreos avalados por los propios Estados y no así el personal que desarrolla regulaciones y realiza la vigilancia AVSEC para la autoridad de aviación civil.

3.10 Además, la Reunión tomó nota que, la Subdirección PCI en coordinación con la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) continúan con el proceso de compilar la lista de profesionales en seguridad de la aviación, para que estos profesionales sean reclutados como expertos a corto plazo (STE) para realizar, a nombre de la OACI, misiones de asistencia en seguridad de la aviación para ayudar a los Estados contratantes de la OACI a desarrollar una infraestructura sólida de la seguridad de la aviación; corregir las deficiencias en la seguridad de la aviación según los resultados del Programa Universal de la OACI de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP); tratar con amenazas nuevas y emergentes; y asegurar una vigilancia eficiente y un mejoramiento continuo de los sistemas de seguridad.

3.11 La Secretaría invitó a los Estados a contribuir con el Plan de Acción AVSEC de la OACI, para la provisión, entre otros, de recursos humanos calificados a través de Instructores/Expertos a Corto Plazo (STE), tanto para instrucción como para asesoramiento, para el mejoramiento de la seguridad de la aviación civil internacional.

3.12 La Reunión fue informada por la Secretaría que la Organización de Estados Americanos (OEA), el Comité Interamericano Contra el Terrorismo (CICTE) y la OACI continúan con el acuerdo de cooperación con becas y el CICTE ha apoyado a varios Estados de la Región para participar en diferentes eventos de instrucción auspiciados por la OACI. Adicionalmente, a partir del presente año se ha incluido instrucción referente al Anexo 9 – *Facilitación*, a través de seminarios y talleres regionales en materia de Documentos de Viaje de Lectura Mecánica (DVLM). El primero de estos eventos se llevó a cabo en El Salvador del 09 al 11 de junio de 2008, donde 44 Delegados de 8 Estados participaron en el mismo. Se tiene planificado realizar otro seminario similar en el último trimestre del presente año para la Región SAM y otro gran evento internacional sobre el tema de DVLM en 2009

3.13 La Reunión tomó nota de la importancia de completar la implantación por parte de los Estados:

- a) de la participación en la Red de Puntos de Contacto AVSEC/FAL de la OACI (PoC)  
(Comunicación a los Estados Ref: SP 48/1-06/19 de fecha 24 de marzo de 2006 y carta recordatoria EMX0336 de fecha 27 de marzo de 2008, incluidas como **Apéndice A y B** de esta parte del Informe)
- b) de las directrices recomendadas respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles recomendada para la implantación de los Estados a más tardar el 31 de marzo de 2007.  
(Comunicación a los Estados Ref: AS 8/11-06/100 – Confidencial de fecha 1 de diciembre de 2006, y Ref: AS 8/11-07/26 – Confidencial de fecha 30 de marzo de 2007, incluidas como **Apéndices C y D** a esta parte del Informe).
- c) que los informes anuales de la OACI sobre actos de interferencia ilícita están basados en Informes oficiales y extraoficiales, por lo tanto es importante que proporcionen los informes sobre actos de interferencia ilícita de acuerdo con la obligación mencionada en el Artículo 11 del Convenio de la Haya, el Artículo 13 del Convenio de Montreal, así como la Norma 5.3.1 del Anexo 17.

3.14 El Delegado de la IATA enfatizó la importancia de la información de los puntos de contacto (PoCs) de los Estados para reforzar la diseminación de la información de seguridad a las autoridades apropiadas dentro de los Estados. También sugirió que la OACI debería de establecer una base de datos respecto a la implementación de los líquidos, geles y aerosoles (LAGS) y las recomendaciones de bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEBS) y hacer una encuesta para verificarlos. También mencionó que tomando en cuenta esa base de datos, las aerolíneas deberán transmitir la información apropiada a los pasajeros.

3.15 El Delegado de Cuba solicitó que se considere usar las palabras adecuadas al elaborar el Proyecto de Conclusiones respecto a líquidos, aerosoles y geles. El Delegado de México comentó que debería de proporcionárseles a los Estados mayor información sobre LAGS y que los Estados deberían de considerar acuerdos bilaterales y multilaterales entre los Estados para implementar las recomendaciones de líquidos, aerosoles y geles además de las bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida a fin de armonizar los requerimientos de seguridad y los procedimientos.

3.16 La Reunión tomó nota de la propuesta y concluyó lo siguiente:

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 6/2                      DESARROLLOS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA  
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

Que los Estados tomen las acciones correspondientes para:

- a) contribuir con el Plan de Acción AVSEC de la OACI, y provean Instructores/Expertos de Corto Plazo, tanto para instrucción como para asesoramiento;
- b) que personal de sus administraciones participen en las actividades de instrucción auspiciadas por la OACI;
- c) enviar la información de sus Puntos de Contacto, tanto de facilitación (FAL), como de seguridad de la aviación (AVSEC), si todavía no la han enviado;
- d) mantener las directrices recomendadas respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles; y
- e) cumplir con la notificación a la OACI en caso de que su Estado haya sido afectado por el intento de un acto o por un acto de interferencia ilícita.

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 6/3                      IMPLEMENTACIÓN DE UNA ENCUESTA DE SEGURIDAD**

Que la OACI lleve a cabo una encuesta para verificar la implementación de las recomendaciones de los Estados para líquidos, aerosoles y geles además de las bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida al **31 de octubre 2008**.

3.17 La Reunión fue informada por la Secretaría respecto a las actividades y resultados respecto al desarrollo del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación de la OACI (USAP) en las Regiones CAR/SAM y el progreso de la implementación de los Planes de Acción Correctivos de los Estados para cumplir con la implantación de las Normas y Métodos Recomendados contenidos en el Anexo 17 y las conclusiones respecto a la aprobación y la implementación de el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), el Programa Nacional de Instrucción AVSEC (PNISAC) el Programa Nacional de Control de la Calidad (PNCC), el Plan de Contingencia, el Funcionamiento del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CNSAC), Programa de Seguridad de Aeropuerto (PSA), Programa de Seguridad del Explotador aéreo (PSE),

3.18 Después de algunas propuestas presentadas por los Delegados de México, COCESNA, TSA y la IATA, se acordó que es importante que las autoridades de aviación civil, cumplan con su compromiso en la Convención Internacional de Aviación Civil y que la OACI le solicite a los Estados información respecto al estatus de los ocho elementos críticos dentro de sus Estados, en preparación para la Auditoría del Segundo Ciclo de USAP. La Reunión tomó nota de la propuesta y concluyó lo siguiente:

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 6/4**

**REVISIÓN GENERAL DE LOS PLANES DE ACCIÓN  
CORRECTIVOS DE LAS DEFICIENCIAS DE LOS ESTADOS EN  
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

Que los Estados tomen las acciones correspondientes para:

- a) asegurar el respaldo y soporte a las entidades AVSEC dentro de sus administraciones para el establecimiento, aprobación e implementación efectiva de sus Programas de Seguridad Nacional de Aviación Civil AVSEC y la activación de sus Comités Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil o arreglos similares;
- b) asegurar la finalización de la implementación efectiva de sus planes de acciones correctivos respecto a las recomendaciones de los reportes de las auditorías USAP antes de recibir la visita de seguimiento y como máximo antes de la auditoría del Segundo Ciclo USAP, notificando el progreso de sus planes de acción a la OACI; y
- c) que en virtud del Artículo 38 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, recuerden su obligación, de notificar oficialmente dichas diferencias a la OACI, en caso de que algunas diferencias detectadas durante la auditoría USAP aún no hubieran sido corregidas.

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 6/5**

**IMPLEMENTACIÓN DE UNA ENCUESTA DE SEGURIDAD  
SOBRE LOS OCHO ELEMENTOS CRITICOS**

Que la OACI realice una encuesta solicitando a los Estados información sobre el estatus de los ocho elementos críticos dentro de sus Estados, en preparación para el Segundo Ciclo de Auditorías USAP para el **30 de noviembre de 2008**.

3.19 La Reunión tomó nota de la iniciativa respecto a la adopción de una red segura AVSEC basada en plataformas de información tecnológica lo cual básicamente involucra el desarrollo de una plataforma tecnológica que soporte la red de los Puntos de Contacto (PoCs) de los Estados para tener una información oportuna y efectiva para acelerarla distribución de información de seguridad relacionada con amenazas a la aviación civil. Colombia presentó a nombre del Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación (GESPAA) alguna información respecto a esta iniciativa y los beneficios de tener una Red Compartida de Información (SIN por sus siglas en inglés), la cual incluye un acceso mejorado y una difusión efectiva de información de amenazas al sistema global de aviación, por medio de actividades dirigidas a desarrollar capacidades de gestión de información de crisis, y adopción de acciones inmediatas a nivel regional en respuesta a la información de amenazas inminentes proporcionadas por un Estado de esa Región, y para elevar la conciencia respecto a los riesgos de la aviación civil en los Estados y Territorios de las Regiones NAM, CAR y SAM. La información técnica es presentada en el **Apéndice E** de esta parte del informe.

3.20 El Delegado de México preguntó si esta red sería compatible con otros sistemas como el que tiene México con Chile o Canadá. El Delegado de CLAC recordó a todos que ya existen otras redes que pueden ser usadas como REDDIG, y considerando que una línea dedicada involucraría gastos para algunos Estados, y no sería factible duplicar los esfuerzos.

3.21 El Delegado de COCESNA pidió referirse a la información técnica. La Delegada de la Administración de Seguridad del Transporte (TSA) informó que la TSA ha creado una página donde los Estados pueden compartir información, sin embargo este canal es generalmente de una sola vía de TSA hacia los Estados. También la Reunión determinó que para poder dar la atención necesaria a esta red, se tiene que hacer una revisión de información y también una consulta. Por lo tanto, la Reunión acordó la siguiente decisión:

**PROYECTO DE  
DECISIÓN 6/6**

**IMPLEMENTACIÓN DE UNA RED DE INFORMACIÓN DE  
SEGURIDAD COMPARTIDA**

Que los Estados revisen el contenido técnico presentado por el Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación (GESPAA) y analicen las implicaciones económicas y de otra índole que la implementación de la Red de Información Compartida generaría, e informen a la Secretaría del AVSEC/COMM su posición respecto a esta red para el 31 de **octubre de 2008**.

3.22 La Reunión reconoció la iniciativa presentada por Colombia a nombre del Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación (GESPAA) respecto a la certificación u otorgamiento de licencias para inspectores o auditores de las autoridades de aviación civil y la necesidad de tener algunas directrices en los requerimientos específicos que este personal debe tener.

3.23 El Delegado de COCESNA mencionó que tener la licencia o certificado no será la solución para otorgarle autoridad a los inspectores/auditores de la Autoridad de Aviación Civil y esto tiene que ser insertado en la leyes nacionales de los Estados. Asimismo, el Delegado de México recordó que la Aviación Civil involucra muchas áreas y todas son importantes tales como seguridad de la aviación y seguridad operacional, y mencionó que es importante que la OACI considere la implementación del requerimiento en el Anexo 1.

3.24 Considerando la importancia de este asunto los Delegados de Chile, México y Venezuela apoyaron la moción y la plenaria accedió en enviar el asunto al Panel de ICAO AVSEC.

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 6/7**

**CERTIFICACIÓN U OTORGAMIENTO DE LICENCIAS PARA  
INSPECTORES Y/O AUDITORES DE LA AUTORIDAD DE  
AVIACIÓN CIVIL**

Que:

- a) la OACI revise la factibilidad de establecer un requerimiento en el Anexo 1 para certificación u otorgamiento de licencias para inspectores y/o auditores de la autoridad de aviación civil y establezcan algunas directrices respecto a los mínimos requisitos que estos inspectores/auditores deben de tener; y
- b) los Estados agreguen en sus leyes y regulaciones nacionales los requerimientos mínimos que los inspectores y auditores de la autoridad de aviación civil deben tener para poder desempeñar sus tareas de vigilancia de la seguridad.



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدني الدولي

国际民用  
航空组织

Tel.: +1 (514) 954-6130

Ref.: SP 48/1-06/19

24 de marzo de 2006

**Asunto:** Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación

**Tramitación:** Enviar una respuesta para el 30 de junio de 2006,  
a más tardar

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de comunicarle que, de conformidad con las opiniones expresadas por el Grupo de Lyon-Roma del G8 contra la criminalidad y el terrorismo, se ha establecido una Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI a fin de facilitar la comunicación sobre amenazas inminentes a las operaciones de transporte aéreo civil. El objetivo de la red de puntos de contacto (PoC) es actuar como red internacional de contactos de seguridad de la aviación de cada Estado, designados como la autoridad apropiada para enviar y recibir comunicaciones a cualquier hora del día o de la noche, sobre información de amenazas inminentes, solicitudes urgentes de protección de la aviación, y orientaciones a fin de apoyar los requisitos de protección para contrarrestar una amenaza inminente. Los puntos de contacto deben estar disponibles en todo momento, participar en el proceso de evaluación de amenazas y estar cerca del proceso de toma de decisiones sobre los procedimientos de protección de la aviación.

2. Debido al carácter confidencial de la información que ha de mantenerse en la red, se deberá ejercer un control estricto de la misma, de lo contrario, todas las medidas y esfuerzos futuros de implantación de la seguridad de la aviación podrían verse comprometidos. Por consiguiente, a fin de mantener el control sobre esta información, los Estados participantes deberían tener en cuenta lo siguiente:

- a) el acceso a la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI estará restringido a aquellos Estados que hayan incluido los detalles de su propio punto de contacto en la base de datos y a los cuales la OACI les haya expedido una contraseña;


S06-0763

- 2 -

- b) los participantes en la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación tendrán la obligación de mantener actualizada la información de su punto de contacto;
- c) los Estados participantes deberán garantizar la protección física del acceso a la Red de puntos de contacto (PoC), restringiendo el acceso a la misma a aquellos que tengan verdadera necesidad de hacerlo en el cumplimiento de sus funciones;
- d) los Estados participantes se comprometerán a establecer procedimientos internos para garantizar que se dé curso a las comunicaciones establecidas a través de la Red de puntos de contacto (PoC) de manera rápida, de acuerdo con su nivel de urgencia; y
- e) la participación de un Estado en la Red de puntos de contacto (PoC) estará sujeta a la aceptación, por parte de dicho Estado, del cumplimiento de las normas arriba enunciadas.

3. Si desea participar en la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI, sírvase completar el formulario adjunto y enviarlo directamente al Subdirector de seguridad de la aviación y facilitación de la OACI, facsímil: +1 (514) 954-6408, correo-e: avsec@icao.int.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.



Taieb Chérif  
Secretario General

**Adjunto:**

Formulario de inscripción en la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación

ADJUNTO a la comunicación SP 48/1-06/19

**RED DE PUNTOS DE CONTACTO (PoC) DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

**Formulario de inscripción**

Sírvase completar el siguiente formulario y asegurarse de que el punto de contacto no sólo esté informado sino que también esté disponible las 24 horas.

1. NÚMERO DE TELÉFONO, FACSIMILE y CORREO-E DEL CONTACTO (*Ejemplo: “País: Centro de mando, Departamento de seguridad de la aviación, Ciudad, País, Teléfono: 1-555-555-1212, Facsímile: 1-555-555-1212, Correo-e ”*)  
Persona(s) que actúa(n) como punto(s) de contacto (máximo 3 personas)

Nombre: \_\_\_\_\_

Cargo/Departamento: \_\_\_\_\_

Dirección: \_\_\_\_\_

Tel.: \_\_\_\_\_ Facsímile: \_\_\_\_\_

Correo-e: \_\_\_\_\_

2. DESCRIPCIÓN DEL PUNTO DE CONTACTO (*Ejemplo: “País: Departamento de seguridad de la aviación se refiere a un centro de telecomunicaciones en funcionamiento las 24 horas del día. Su personal podrá comunicar a la persona que llama con el investigador o experto apropiados en forma inmediata. El Centro de mando no cuenta con investigadores o expertos en pruebas electrónicas.”*)

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

3. CAPACIDAD LINGÜÍSTICA DEL CONTACTO (*Ejemplo: “País: El personal del Centro de mando habla inglés únicamente.”*)

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

4. SÍRVASE INDICAR EL CORREO-E DEL CONTACTO A QUIEN SE LE DISTRIBUIRÍAN LAS ACTUALIZACIONES DE LA LISTA DE LOS PUNTOS DE CONTACTO (*Ejemplo: “PAÍS: [JohnDoe@xxx.gov](mailto:JohnDoe@xxx.gov) y [MaryDoe@xxx.gov](mailto:MaryDoe@xxx.gov)”*)

\_\_\_\_\_



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدني الدولي

国际民用  
航空组织

Ref.: NR 7, NR 3 – **EMX0336**

27 de marzo de 2008

Para: Jorge Fernández, Costa Rica [costarica@dgac.go.cr](mailto:costarica@dgac.go.cr)  
Rogelio Acevedo, Cuba [dan@iacc.avianet.cu](mailto:dan@iacc.avianet.cu); [dta@iacc.avianet.cu](mailto:dta@iacc.avianet.cu); [alicia.roque@iacc.avianet.cu](mailto:alicia.roque@iacc.avianet.cu)  
René Rodríguez, El Salvador [navegacion-aerea@aac.gob.sv](mailto:navegacion-aerea@aac.gob.sv)  
Juan José Carlos Suárez, Guatemala [direccion@dgac.gob.gt](mailto:direccion@dgac.gob.gt); [diegojsosa2003@yahoo.com](mailto:diegojsosa2003@yahoo.com)  
Guillermo Seaman, Honduras [dgachonduras@yahoo.com](mailto:dgachonduras@yahoo.com)  
Gilberto López Meyer, México [glmeyer@sct.gob.mx](mailto:glmeyer@sct.gob.mx); [dcastell@sct.gob.mx](mailto:dcastell@sct.gob.mx); [aenrique@sct.gob.mx](mailto:aenrique@sct.gob.mx)  
Carlos Salazar Sánchez, Nicaragua [dg@inac.gob.ni](mailto:dg@inac.gob.ni); [eoaci@inac.gob.ni](mailto:eoaci@inac.gob.ni)  
José Tomás Pérez, República Dominicana [director\\_general@idac.gov.do](mailto:director_general@idac.gov.do)  
Eduardo Flores, ACI/LAC [efloresdc@aci-lac.aero](mailto:efloresdc@aci-lac.aero)  
[mloria@aci-lac.aero](mailto:mloria@aci-lac.aero)  
[cdoc@cocesna.org](mailto:cdoc@cocesna.org)  
José Ramón Oyuela, COCESNA  
CC: Director Servicios de Navegación Aérea, República Dominicana [subdireccion\\_sna@idac.gov.do](mailto:subdireccion_sna@idac.gov.do)  
[santiagorosa066@gmail.com](mailto:santiagorosa066@gmail.com)

Asunto: **Puntos de Contacto AVSEC y FACILITACIÓN**

Tramitación: Responder **para el 28 de abril de 2008**

Señor/Señora:

Considerando que el Consejo de la OACI aprobó con la más alta prioridad el Plan de acción exhaustivo para fortalecer la seguridad de la aviación a nivel mundial, y que su éxito requiere del compromiso intensivo y permanente de los Estados contratantes para asegurar el logro de resultados concretos en un marco de tiempo aceptable, es importante que las coordinaciones sean ágiles para adoptar acciones o transmitir informaciones relacionadas con el Anexo 17 – *Seguridad*.

Por lo anteriormente mencionado, es de urgente necesidad contar con listas actualizadas de los Puntos de Contacto tanto de Seguridad de la Aviación (AVSEC) como de Facilitación (FAL) para cumplir con los objetivos trazados. En tal sentido, sírvase encontrar adjunto a la presente las listas de dichos contactos. Le agradeceré las revise y me envíe los datos actualizados de los nombres, dirección, correo electrónico y teléfonos de las personas a cargo de estas áreas (AVSEC-FAL) de su administración, si corresponde.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

Original firmado por

Loretta Martin  
Directora Regional  
Oficina NACC de la OACI

**Adjunto:** el que se indica



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدني الدولي

国际民用  
航空组织

Tel.: +1 (514) 954-8219 ext. 6130

Ref.: AS 8/11-07/26 Confidencial

30 de marzo de 2007

**Asunto:** Directrices recomendadas respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles

**Tramitación:** Tomar nota de las directrices y ponerlas en práctica lo antes posible

Señor/Señora:

Tengo el honor de dirigirme a usted en relación con la comunicación AS 8/11-06/100 Confidencial, del 1 de diciembre de 2006, que contenía las directrices relativas a los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles, y cuya aplicación se recomendaba a los Estados a más tardar para el 1 de marzo de 2007. A fin de considerar más a fondo los aspectos operacionales de los controles de seguridad para los líquidos, geles y aerosoles, en particular las excepciones que han de aplicarse a escala mundial, en el caso de los líquidos que los pasajeros que hacen transbordo adquieren en las tiendas de los aeropuertos o en las aeronaves y que llevan consigo a bordo, se creó el Grupo de estudio de la Secretaría sobre el transporte e inspección de líquidos, geles y aerosoles.

El Consejo, en la 16ª sesión de su 180º período de sesiones, celebrada el 16 de marzo de 2007, examinó las recomendaciones del Grupo de estudio de la Secretaría. Se convino en que las mismas se transmitieran a los Estados, con las especificaciones de las bolsas a prueba de manipulación indebida contenidas en el adjunto a esta comunicación, para que las aplicaran de inmediato como medidas de seguridad de la aviación provisionales hasta que se cuente con nueva tecnología de detección.

S07-1139

El Consejo convino además en que el Grupo de estudio debía seguir trabajando para preparar con urgencia directrices sobre procedimientos armonizados que validen el cumplimiento con respecto a los líquidos, geles y aerosoles que los pasajeros llevan consigo durante los transbordos.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.



Taieb Chérif  
Secretario General

**Adjunto:**

Directrices recomendadas por la OACI como medidas provisionales respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles

**ADJUNTO** a la comunicación AS 8/11-07/26 Confidencial

**DIRECTRICES RECOMENDADAS POR LA OACI  
COMO MEDIDAS PROVISIONALES RESPECTO DE LOS CONTROLES DE SEGURIDAD  
PARA LA INSPECCIÓN DE LÍQUIDOS, GELES Y AEROSOLES**

**1. MEDIDAS DE SEGURIDAD (PROTECCIÓN) PROPUESTAS PARA EL CONTROL DE LÍQUIDOS, GELES Y AEROSOLES**

1.1 Las recomendaciones de la OACI que figuran en la comunicación AS 8/11-06/100 del 1 de diciembre de 2006 deberían aplicarse a todos los líquidos, geles y aerosoles (LAG)<sup>1</sup>:

- a) todos los LAG deberían llevarse en envases que tengan una capacidad máxima de 100 ml (o su equivalente en otras medidas volumétricas, p. ej., onzas líquidas);
- b) no se aceptará ningún LAG en envases de más de 100 ml, ni siquiera cuando sólo estén parcialmente llenos;
- c) los envases<sup>2</sup> que contienen LAG deberían ponerse en una bolsa resellable de plástico transparente<sup>3</sup> de capacidad máxima de 1 litro. Los envases deben quedar bien acomodados en la bolsa de plástico transparente, que debe ir completamente cerrada;
- d) cada pasajero puede llevar sólo una bolsa de este tipo y debe presentarla separadamente para la inspección;
- e) se aplican todos los controles e inspecciones de seguridad de la aviación convencionales, comprendidos el registro manual aleatorio de los pasajeros y del equipaje de mano;
- f) estas restricciones no se aplican a los miembros de la tripulación de vuelo en uniforme y de servicio el día o días del viaje; y
- g) hay excepciones en el caso de medicamentos, de leche y alimentos para bebé y de dietas especiales u otras necesidades médicas, según figura en el párrafo 2 de este documento.

1.2 Independientemente del volumen, los LAG adquiridos en puntos de venta al detalle en el aeropuerto o a bordo de las aeronaves en el día o días del viaje deberían aceptarse en los puestos de inspección de seguridad únicamente si:

- a) se llevan en una bolsa de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB); y

---

<sup>1</sup> En este documento, para referirse a los líquidos, geles y aerosoles se utiliza la abreviatura LAG. Los LAG incluyen, sin carácter exclusivo: agua y otros líquidos bebestibles, sopas, jarabes, mermeladas, estofados, salsas y pastas; alimentos en salsas o de alto contenido líquido; cremas, lociones, cosméticos y aceites; perfumes; aerosoles; geles, comprendidos los geles para el cabello y la ducha; el contenido de envases a presión, comprendida la espuma de afeitar, otras espumas y desodorantes; pastas, comprendida la pasta dentífrica; mezclas de sustancias líquidas y sólidas; rímel; brillo labial o bálsamo labial, y todo otro artículo de consistencia similar a temperatura ambiente.

<sup>2</sup> Está permitido llevar envases vacíos de más de 100 ml de capacidad.

<sup>3</sup> Dimensiones indicativas de la bolsa de 1 litro resellable de plástico: 20,5 cm x 20,5 cm ó 25 cm x 15 cm, o su equivalente.

- b) han sido protegidos contra interferencia ilícita mediante un proceso de seguridad de la cadena de suministro que incluye la aplicación de medidas de seguridad (protección) adecuadas en los locales de fabricación y almacenamiento, durante el proceso de entrega de los LAG y las STEB desde los depósitos hasta los puntos de venta al detalle de los aeropuertos y las aeronaves, y durante el tiempo que se mantienen almacenados o en exhibición en los puntos de venta.

1.3 Para definir medidas concretas, pueden adoptarse las directrices de seguridad de la aviación que figuran en el *Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita* (Doc 8973), de la OACI y, de ser necesario, pueden incorporarse en los programas de seguridad (protección) pertinentes de los aeropuertos y las líneas aéreas y en los regímenes de los agentes acreditados y medidas de control de calidad. En el párrafo 5 de este documento se presenta un conjunto de principios básicos de seguridad (protección) para los que fabrican y venden LAG y STEB.

1.4 En el sitio web seguro ICAO AVSECNET<sup>4</sup> se ofrecerá, para uso de los Estados, un modelo armonizado de validación. A cada Estado le corresponderá garantizar el cumplimiento de las medidas de seguridad que aplique a los LAG y STEB. El nivel de seguridad de la aviación con respecto a los LAG y STEB en otro Estado (o Estados) podría reconocerse mediante arreglos bilaterales, multilaterales u otro tipo de arreglo si corresponde, comprendida la verificación sobre el terreno.

## 2. EXCEPCIONES PARA MEDICAMENTOS Y DIETAS ESPECIALES, COMPRENDIDOS LOS ALIMENTOS PARA BEBÉ

### 2.1 Pasajeros

2.1.1 Los líquidos, aerosoles y geles de cualquier tipo en envases de un volumen máximo de 100 ml deberían ponerse en una bolsa de 1 litro. Sin embargo, pueden hacerse excepciones para los LAG que no es posible llevar de esa manera, pero que se necesitan durante el viaje, ya sea para fines médicos esenciales o para satisfacer las necesidades especiales y esenciales de una dieta. El pasajero o miembro de la tripulación debería presentar prueba de la autenticidad del líquido exceptuado, cuando se le solicite.

2.1.2 En este párrafo se describen los procedimientos que los aeropuertos y las líneas aéreas deberían seguir para determinar si en los puestos de inspección puede aceptarse que se lleven a bordo los LAG que según los pasajeros son esenciales. Hay personas que pueden sentirse susceptibles con respecto a los medicamentos que llevan y, por ende, es preciso tratarlas con tacto. Si, después de seguir los procedimientos que figuran en esta orientación, quedan dudas sobre el origen de los LAG, debería decirse a la persona en cuestión que no puede llevarlos a bordo. En consecuencia, dado que los LAG en este caso se consideran esenciales, también debería advertírsele que no viaje.

- a) **Viaje:** Cuando se trata de líquidos que van a utilizarse durante el viaje, “viaje” se refiere al viaje de la persona y por eso no debería considerarse la duración del vuelo. Un pasajero puede tomar un vuelo de solamente una hora, pero puede llevar consigo una cantidad de medicamento superior a 100 ml. Si el medicamento va en un envase de más de 100 ml, que dicho envase quepa o no quepa en la bolsa de un litro carece de importancia. En este caso, correspondería preguntar al pasajero por qué necesita esa cantidad de medicamento y si éste puede llevarse en la bodega de la aeronave. Sólo si las respuestas dan seguridad suficiente, debería permitírsele llevar los LAG en la cabina.

<sup>4</sup> El sitio web <http://icaosec.icao.int/> (se requiere inscripción y cumplir ciertas condiciones) y el modelo estarán disponibles en junio de 2007.

- b) **Fines médicos:** Por líquidos que se requieren para fines médicos debería entenderse medicamentos en forma líquida, tanto los prescritos por un médico como aquellos adquiridos sin receta médica. Para determinar si es efectivamente esencial llevar en la cabina un volumen total de medicamento de más de 100 ml y si la cantidad que se lleva no sobrepasa lo que se necesita para el viaje, debería preguntarse al pasajero sobre la naturaleza del medicamento, los motivos por los cuales se considera que es esencial, la dosis, y la frecuencia con que debe administrarse. Sin embargo, en principio, en las excepciones para los medicamentos sin receta médica (p. ej., aerosoles nasales, medicamentos para la tos y soluciones para lentes de contacto) debería restringirse más la cantidad de líquido que se permite, ya que se trata de medicamentos que no son de “vida o muerte”. Los líquidos que no son medicamentos pero que se utilizan con fines médicos están permitidos. Entre éstos está el hielo (que se utiliza para mantener la temperatura de órganos para trasplante, por ejemplo), la sangre y productos compuestos de sangre, e incluso los líquidos “normales” si su uso se justifica por razones médicas (p. ej., el caso de un pasajero autista que “necesita” una lata de bebida de una marca en particular).
- c) **Necesidades de dieta:** Por líquidos que satisfacen necesidades de dieta especial debería entenderse alimentos sin los cuales la salud del pasajero se ve amenazada. Entre éstos se incluyen los alimentos para bebé (siempre que viaje un bebé), o alimentos de dietas especiales para pasajeros que, por ejemplo, no toleran la lactosa o el gluten. Si se considera que el volumen de alimento para bebé es excesivo para la duración del viaje, no se permitirá llevarlo más allá del puesto de inspección. Los productos para bebé podrán incluir: leche para bebé, agua esterilizada, jugo para bebé, alimento para bebé en forma líquida, de gel o de pasta, y toallitas húmedas.
- d) **Prueba de autenticidad:** Los pasajeros deberían presentar una prueba de autenticidad de los líquidos exceptuados, cuando se solicite. Además, debería determinarse que el nombre en la etiqueta del medicamento recetado del pasajero coincida con el nombre que figura en su tarjeta de embarque. Cuando se trata de medicamentos de venta sin receta médica, se requiere determinar si la cantidad es razonable. Cantidad razonable supone el volumen que se requiere para la duración del vuelo, teniendo en cuenta posibles demoras y desvíos. Si hay dudas con respecto a la cantidad de líquido que el pasajero lleva o se cuestiona que el líquido sea para fines médicos o necesidades de dieta especial, tendría que ponerse a prueba la credibilidad. Podría invitarse al pasajero a probar el líquido o a frotarlo en su piel para probar que se trata de una sustancia segura (los explosivos a base de peróxido de hidrógeno son cáusticos y por eso no es posible probarlos o ponerlos en contacto con la piel sin que haya consecuencias). En el caso de medicamentos recetados por un médico, el pasajero debería poder demostrar que son para su uso personal, por ejemplo con su nombre en la etiqueta del medicamento o una nota del médico. Al verificar la prueba de autenticidad, habría que tener en cuenta lo siguiente:
- 1) no debería pedirse al pasajero que pruebe su medicamento si según la instrucción de dosis y uso o una indicación de su médico, es peligroso hacerlo;
  - 2) no debería pedirse al pasajero que pruebe contra su voluntad un medicamento, ya sea propio o de un niño a su cargo;

## A-4

- 3) en el caso de medicamentos pediátricos sin receta, no debería pedirse al pasajero adulto que acompaña a un niño que los pruebe; la verificación debería llevarse a cabo formulando preguntas;
- 4) si el envase indica la capacidad en gramos, se puede suponer que 100 g equivale a 100 ml; y
- 5) cuando se pida a un pasajero que se frote con una pequeña cantidad de LAG, su piel debería ser objeto de control por dos minutos como mínimo para observar si se produce alguna reacción.

## 2.2 Personal del aeropuerto

2.2.1 Los artículos de uso personal (bebidas, perfumes, cosméticos, medicamentos y otros artículos similares) de los miembros del personal del aeropuerto que ingresan a zonas de seguridad restringidas y a las aeronaves deberían estar sujetos a las mismas restricciones y excepciones que los artículos de los pasajeros. Sin embargo, los elementos necesarios para realizar tareas determinadas quedan exceptuados de las restricciones que se aplican a los LAG. Por elementos necesarios para realizar tareas determinadas se entiende los artículos que requieren las personas para el fin legítimo por el cual están en la zona de seguridad restringida y pueden incluir productos de limpieza, selladores, desgrasadores, pegamentos, pinturas y aceites.

## 2.3 Personas exceptuadas

2.3.1 El Estado puede decidir que las restricciones relativas a los LAG no se apliquen (p. ej., que no se apliquen a autoridades policiales y a personal de emergencia que responde a una crisis).

## 3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LAS STEB

### 3.1 Material

- transparente (polietileno de baja densidad y alta resistencia al impacto o equivalente);
- productos reciclables e inocuos para el medio ambiente, de ser posible; y
- el tamaño y el espesor (mínimo de 50 micrones) se ajustarán a las necesidades.

### 3.2 Superficie anterior de la STEB

#### 3.2.1 Cierre:

- cinta roja a prueba de manipulación indebida (de 30 mm mínimo con recubrimiento amovible de 40 mm);
- autoadhesivo sensible a la presión y de alto poder de adhesión; y
- dispositivo/gráfico oculto de seguridad integrado a prueba de manipulación indebida.

#### 3.2.2 Borde:

- soldadura lateral y soldadura inferior de 15 mm de ancho como mínimo, en rojo; y
- borde impreso de 5 mm, como mínimo, con la indicación de “NO ABRIR”, el nombre del aeropuerto, u otro mensaje o diseño continuo que puede sobrepasar el borde de la bolsa.

*(Opcional: dispositivo/gráfico oculto de seguridad integrado para detectar manipulación indebida de los bordes)*

### 3.2.3 Mensaje:

- símbolo de seguridad<sup>5</sup> en verde en el centro del recuadro de seguridad de la bolsa; y
- recuadro en rojo en la parte inferior con la indicación “No abrir hasta llegar al punto de destino final – El contenido de esta bolsa podrá ser confiscado si se observa manipulación indebida”.

### 3.2.4 Elementos de confirmación/identificación:

- Espacio para el recibo (*o bolsillo - opcional*) dentro de la bolsa y visible en la parte superior izquierda del recuadro de seguridad  
El recibo debería contener la información siguiente:
  - a) fecha de la compra (dd/mm/aa o dd/mm/aaaa);
  - b) lugar de la compra (Estado, aeropuerto, línea aérea) con códigos internacionales;
  - c) número(s) de vuelo(s) y nombre del pasajero, de ser posible; y
  - d) número y lista de los artículos adquiridos y contenidos en la STEB.

### 3.2.5 Origen de la bolsa:

- código de tres letras del Estado<sup>6</sup>, para determinar el Estado de origen en que se entregó la STEB al pasajero, o de la línea aérea internacional (en las ventas libres de impuestos a bordo), para determinar el origen de la STEB;
- nombre del fabricante (completo en espera del número de registro de la OACI); y
- código de inventario y código o dispositivo de seguridad para proteger la STEB en las tiendas y puntos de venta al detalle.

## 3.3. En la superficie posterior de la bolsa

- Marca de fábrica o logotipo de cada aeropuerto, tienda u otro punto de venta al detalle.

## 4. CONSIDERACIONES OPERACIONALES PARA LA UTILIZACIÓN DE STEB

4.1 Idealmente y para facilitar la inspección visual, sólo los LAG adquiridos en las tiendas libres de impuestos de los aeropuertos, y que podrían ser objeto de inspecciones de seguridad en una etapa posterior del viaje, deberían llevarse en una STEB. Otros artículos, que posiblemente no sean confiscados, deberían llevarse en una bolsa (ordinaria) o, si van dentro de una STEB, no deberían comprometer la inspección visual en los puestos de inspección de seguridad de la aviación durante el viaje. En la STEB deberían llevarse únicamente los artículos adquiridos en las tiendas del aeropuerto.

4.2 Los recibos deberían ir dentro de la STEB, de manera que su anverso quede visible desde afuera, y asegurados en la parte superior izquierda del recuadro de seguridad (ya sea en un bolsillo dentro de la bolsa o debidamente fijados). Si el recibo se desplaza y no queda visible para la inspección de seguridad, será preciso abrir la bolsa y su contenido podrá ser confiscado (o el personal de seguridad podrá ponerlo en una nueva STEB en el puesto de inspección de seguridad).

4.3 La responsabilidad de poner los códigos del Estado (o línea aérea) y del fabricante corresponde al fabricante. Los códigos de inventario y de seguridad son responsabilidad de los comerciantes minoristas. Las STEB deberían distribuirse solamente a entidades autorizadas.

<sup>5</sup> Puede obtenerse en diferentes formatos y sin costo solicitándolo a la Subdirección de seguridad de la aviación y facilitación de la OACI en <http://www.icao.int/atb/sfbranch>

<sup>6</sup> *Documentos de viaje de lectura mecánica*, Parte 1 – Pasaportes de lectura mecánica (Doc 9303)

**Ejemplo de bolsa de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB) de la OACI**

The diagram illustrates a tamper-evident security bag (STEB) with the following components:

- Top Center:** A large black oval shape.
- Top Right:** A box containing the text "Código de inventario / seguridad" (Inventory / security code).
- Below Top Center:** A box containing the text "Estado (XXX)/Fabricante (nombre completo o código de la OACI)" (State (XXX)/Manufacturer (full name or ICAO code)).
- Red Border:** A thick red border surrounds the main content area. At the top of this border, it reads "NO ABRIR – NO ABRIR – NO ABRIR – NO ABRIR – NO ABRIR". On the left and right sides, it reads "NO ABRIR – o el nombre del aeropuerto o cualquier otro mensaje o diseño que se extienda sobre el borde de la bolsa" (DO NOT OPEN – or the name of the airport or any other message or design that extends over the edge of the bag).
- Left Side:** A box containing the text "Bolsillo para el recibo (dentro de la bolsa)" (Pocket for receipt (inside the bag)).
- Center:** A large green circular logo featuring a stylized 'V' and a curved arrow, indicating a check or verification process.
- Bottom:** A white box containing the text "No abrir hasta llegar al punto de destino final" (Do not open until reaching the final destination point) and "El contenido de esta bolsa podrá ser confiscado si se observa manipulación indebida" (The contents of this bag may be confiscated if tampering is observed).
- Bottom Edge:** A final line of text at the very bottom of the bag: "NO ABRIR – o el nombre del aeropuerto o cualquier otro mensaje o diseño que se extienda sobre el borde de la bolsa".

## 5. PRINCIPIOS DE SEGURIDAD (PROTECCIÓN) PROPUESTOS PARA LOS COMERCIANTES DE TIENDAS DE LOS AEROPUERTOS Y LOS FABRICANTES DE ARTÍCULOS EN FORMA LÍQUIDA, DE AEROSOL Y DE GEL

### 5.1 Medidas de seguridad (protección) durante la fabricación y el almacenamiento

5.1.1 Para garantizar la integridad de la seguridad de los LAG y las STEB, se recomienda aplicar las medidas siguientes en los depósitos donde se almacenan los LAG de venta al detalle y las STEB:

- a) sistema de control de acceso, comprendidos los procedimientos de inspección, para que sólo el personal autorizado pueda ingresar al recinto; esto incluye la verificación de la identidad de los miembros del personal y los visitantes (*para el personal del aeropuerto, se aplica la Norma 4.2.6 del Anexo 17, Octava edición*);
- b) sistemas de vigilancia (es decir sistemas de televisión en circuito cerrado o equivalente) para seguir la marcha de las actividades en los depósitos a fin de evitar intrusiones, manipulación indebida y hurto de los artículos, o interferencia en los procesos; y
- c) sistema de control de acceso a la salida del depósito de manera que no puedan substituirse o utilizarse elementos que sirvan para preparar un acto de interferencia ilícita (*para el personal del aeropuerto, las medidas de control a la salida podrían aplicarse al abandonar la zona de seguridad restringida*).

### 5.2 Medidas de seguridad (protección) durante el transporte

5.2.1 Para transportar LAG o STEB hasta las tiendas de los aeropuertos o los puntos de venta de las líneas aéreas sólo deberían utilizarse contenedores o camiones sellados. Todos los LAG o las STEB que se saquen del depósito de almacenamiento deben ir acompañados de la documentación y el manifiesto de entrega pertinentes, que deberían conservarse para posibles auditorías en el futuro. Las bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida que se mantengan en las tiendas de los aeropuertos y puntos de venta de las líneas aéreas deberían estar bajo protección y vigilancia en todo momento hasta que el personal autorizado necesite utilizarlas. El personal de los aeropuertos que tenga acceso a LAG y STEB debería ser objeto de verificaciones de antecedentes apropiadas y de un régimen de registros físicos.

### 5.3 Control de calidad

5.3.1 Todas las medidas de seguridad (protección) relativas a LAG y STEB deberían incorporarse en los programas de seguridad de la aviación pertinentes [programa de seguridad de los comerciantes minoristas, si se considera que son agentes acreditados de acuerdo con la Norma 4.6.3 del Anexo 17, Octava edición; programa de seguridad del aeropuerto y programa de seguridad de los explotadores para los puntos de venta de las líneas aéreas). Además, las medidas de seguridad de los locales deberían someterse a evaluaciones y pruebas técnicas para mantener el nivel adecuado de protección. Se alienta a los comerciantes a analizar estas evaluaciones y pruebas con las autoridades de seguridad de la aviación competentes o las autoridades aeroportuarias. Si se detecta que se ha quebrantado la seguridad, debería alertarse inmediatamente a los supervisores de seguridad/en servicio y a las autoridades de seguridad de la aviación competentes o la policía, para que se adopten medidas apropiadas. Todo bulto sospechoso debería tratarse de acuerdo con los procedimientos normalizados de operación.

5.3.2 Actualmente se prepara información detallada sobre la aplicación de los principios mencionados para el Manual de seguridad, Séptima edición, Volumen IV, de la OACI.

— FIN —

OACI



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدني الدولي

国际民用  
航空组织

Tel.: +1 (514) 954-6130

Ref.: AS 8/11-06/100 Confidencial

1 de diciembre de 2006

**Asunto:** Directrices recomendadas respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles

**Tramitación:** Tomar nota de las directrices y ponerlas en práctica para el 1 de marzo de 2007, a más tardar

Señor/Señora:

Tengo el honor de señalar a su atención que, el 10 de agosto de 2006, las autoridades del Reino Unido notificaron que se había logrado desarticular un supuesto complot terrorista contra aeronaves civiles en vuelo sobre el Atlántico septentrional. El ataque terrorista, que se consideraba inminente, habría implicado atravesar los puestos de inspección de seguridad de los pasajeros y del equipaje de cabina llevando los componentes de un artefacto explosivo improvisado, incluido un explosivo líquido de fabricación casera, para luego armar el artefacto en la parte aeronáutica, probablemente en la aeronave. El artefacto se habría detonado a bordo de la aeronave en vuelo, en un acto suicida.

El 10 de agosto de 2006, el Ministerio de Transporte del Reino Unido impuso controles muy estrictos respecto de los artículos que los pasajeros podían llevar más allá del punto de inspección central en los aeropuertos del Reino Unido. En los días y semanas subsiguientes, se redujeron algunos de esos controles, debido a que había disminuido el nivel de amenaza. Con todo, a mediados de octubre, seguía en vigor la prohibición de transportar líquidos, excepto los indispensables, y se fijó un límite respecto del tamaño de la única pieza de equipaje de cabina que se permitía transportar a los pasajeros luego de pasar por el puesto de inspección. Las nuevas reglas no afectaron a los artículos adquiridos luego de pasar el puesto de inspección, ya que todas las mercancías a la venta en esas zonas de los aeropuertos del Reino Unido están sujetas a controles de seguridad por separado.

En respuesta a la nueva amenaza, el Consejo de la OACI convocó una Sesión especial el 17 de agosto de 2006, en la que se reconoció la gravedad de la amenaza terrorista y se pidió al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación que otorgara la más alta prioridad al estudio de esa cuestión, y que recomendara posibles medidas para mitigar esos actos en el futuro.

S06-4282

El Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, en su 18ª reunión, celebrada en Montreal del 11 al 15 de septiembre de 2006, consideró los sucesos ocurridos en el Reino Unido y sus repercusiones más amplias para la seguridad de la aviación. El Grupo de expertos subrayó que los sucesos del Reino Unido habían reconfirmado que los terroristas tenían la intención y la capacidad de perpetrar un ataque de enormes dimensiones contra la aviación civil, que causaría un gran número de muertos. Si bien esa amenaza en particular había surgido en el Reino Unido, el *modus operandi* no había sido planificado “localmente” por los detenidos, y un atentado de esas características podría cometerse en cualquier parte del mundo, lo cual implica un desafío muy serio para el transporte aéreo mundial. Con los procedimientos y las tecnologías de inspección existentes, es muy improbable que se hubiera detectado el uso de componentes de aspecto inocuo, incluido un elemento explosivo líquido a base de peróxido, transportados por una o más personas a través del puesto de inspección para armarlos posteriormente a bordo de una aeronave.

El grupo de expertos concluyó que era urgente volver a evaluar el régimen actual de seguridad de la aviación mundial, y que la nueva amenaza debía reflejarse en métodos y procedimientos de seguridad reforzados en todo el mundo. El grupo de expertos destacó que toda nueva medida debía ser eficaz, factible y sostenible, y que, en lo posible, debía tener en cuenta los métodos de otros Estados, así como las cuestiones relativas a la facilitación. A este respecto, el grupo de expertos identificó las medidas que habían de adoptarse a corto, medio y largo plazos.

En la novena sesión de su 179º período de sesiones, celebrada el 22 de noviembre de 2006, el Consejo examinó el informe de la 18ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación y estuvo de acuerdo en que debían recomendarse a los Estados las directrices respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles, aerosoles, etc., que se presentan en el adjunto a esta comunicación, para que se pusieran en práctica el 1 de marzo de 2007, a más tardar.

El Consejo prestó además asesoramiento respecto de cómo mejorar la eficacia del sistema de seguridad mediante la remoción de los artículos eléctricos de gran tamaño del equipaje de cabina para su inspección por separado. No obstante, advirtió también que las nuevas medidas no deberían conducir a la colocación indebida de mercancías peligrosas en la bodega, lo cual comprometería la seguridad operacional de la aeronave. Por consiguiente, se propuso que la OACI continuara revisando la totalidad de la Lista de artículos prohibidos y que la sometiera a la consideración del Consejo durante su 181º período de sesiones.

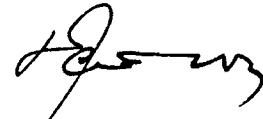
También me permito señalar a su atención que se está trabajando en la elaboración de tecnologías y procedimientos operacionales para la detección de explosivos líquidos, en gel o en aerosol, en el marco del mandato del Grupo *ad hoc* de especialistas en detección de explosivos. Asimismo, el Grupo de trabajo sobre instrucción del grupo de expertos está trabajando en la elaboración de nuevos textos de orientación provisionales para los inspectores y otros miembros del personal de seguridad, que se incorporarán en el Manual de seguridad (Doc 8973).

El éxito en la mitigación y eliminación de **todas** las amenazas contra la aviación civil sólo podrá lograrse mediante el esfuerzo concertado de todos los afectados y una estrecha relación de trabajo entre los organismos nacionales y los entes normativos de seguridad de la aviación de todos los Estados contratantes. Para lograrlo, me permito señalar una vez más a su atención que se ha establecido una Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación. El objetivo principal de la PoC es actuar como red internacional de los contactos de seguridad de la aviación de cada Estado, designados como la autoridad competente para enviar y recibir comunicaciones a cualquier hora del día o de la noche, sobre amenazas inminentes para la seguridad de la aviación. Si su Estado todavía no ha proporcionado a

- 3 -

la OACI la información necesaria para participar en la Red PoC (véase la Comunicación SP 48/1-06/19), le solicito firmemente que me envíe, con carácter urgente, la información de contacto de las personas autorizadas a enviar y recibir comunicaciones relacionadas con la seguridad de la aviación en nombre de su Estado.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.



Taieb Chérif  
Secretario General

**Adjunto**

Directrices respecto de los controles de seguridad  
para la inspección de líquidos, geles y aerosoles, etc.,  
recomendadas por el Consejo de la OACI  
como medidas provisionales

**ADJUNTO** a la comunicación AS 8/11-06/100 Confidencial

**DIRECTRICES RESPECTO DE LOS CONTROLES DE SEGURIDAD  
PARA LA INSPECCIÓN DE LÍQUIDOS, GELES Y AEROSOLES, ETC.,  
RECOMENDADAS POR EL CONSEJO DE LA OACI  
COMO MEDIDAS PROVISIONALES**

Se recomienda a los Estados poner en práctica las siguientes directrices respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles, aerosoles, etc., para el 1 de marzo de 2007, a más tardar:

- a) se debería exigir que todos los líquidos se transporten en envases de una capacidad no superior a los 100 ml (o su equivalente en otras medidas volumétricas, por ej.: en onzas líquidas). No deberán aceptarse líquidos en envases de más de 100 ml de capacidad, aunque el envase no esté totalmente lleno;
- b) los envases deberían colocarse en una bolsa plástica resellable de una capacidad máxima de 1 litro. Los envases deben entrar cómodamente en la bolsa plástica transparente, que debería estar completamente cerrada;
- c) la bolsa plástica debería presentarse en el puesto de inspección para su examen visual. Sólo debería permitirse una bolsa plástica transparente por pasajero; y
- d) deberían hacerse excepciones para los medicamentos, la leche y los alimentos para bebé y para los pasajeros con necesidades de dieta especial. Deberá contarse con medios apropiados y proporcionados para verificar la naturaleza de dichos líquidos.

Asimismo, se invita a los Estados a considerar excepciones respecto de los líquidos adquiridos en las tiendas libres de impuestos de los aeropuertos, o a bordo de las aeronaves, a condición de que los líquidos estén embalados en un envase plástico sellado a prueba de manipulación indebida y que se proporcione una prueba satisfactoria de que el artículo se adquirió en las tiendas libres de impuestos del aeropuerto, o a bordo de una aeronave, en el (los) día(s) del viaje para los pasajeros que salen de un aeropuerto o se encuentran en tránsito en él.

Para facilitar la inspección y evitar la acumulación de imágenes de rayos X, las bolsas plásticas que contengan líquidos envasados deberían presentarse separadas de otros artículos del equipaje de cabina, abrigos y chaquetas o computadoras portátiles, para su inspección por separado por medio de rayos X.

— FIN —

**APÉNDICE E**

**CARTA DE COMPROMISO ENTRE CANADÁ**

**Y**

**(NOMBRE DEL ESTADO INTERESADO)**

**ACERCA DE LA PROVISIÓN DE AYUDA EN EL DISEÑO Y PRUEBA DE LA  
COMPARTICION DE INFORMACIÓN DE LA RED SEGURA DEL GESPAA**

CONSIDERANDO la necesidad de incrementar la información compartida en seguridad de la aviación entre Estados del Hemisferio Occidental miembros del Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación (GESPAA) presentado inicialmente en la 6ª. reunión anual, y;

CONSIDERANDO que Transport Canadá consecuentemente y garantizando los conocimientos técnicos contrató un estudio de viabilidad para que entregue las recomendaciones de cómo orientar la necesidad identificada; y,

CONSIDERANDO que los resultados del estudio de viabilidad junto con las recomendaciones se presentaron a los Estados miembros de GESPAA en la 7ª. reunión anual en Panamá y fueron aprobados.

POR TANTO, los abajo firmantes convienen en lo siguiente:

**ARTÍCULO I**

**Las partes**

Esta Carta de Compromiso (aquí llamado “CdC”) se hace entre Canadá y (Nombre del Estado Interesado), aquí llamadas “las Partes”

**ARTÍCULO II**

**Propósito**

1. Este CdC tiene como propósito la promoción de cooperación entre las Partes y sus agentes durante el diseño, prueba y aplicación de las fases de la Red de Información Compartida del GESPAA.

2. Este CdC no representa un contrato y ninguna de las Partes lo considera un acuerdo obligatorio, sin embargo los desarrollando futuros para esta iniciativa y la aplicación exitosa de la Red requerirán que los roles y responsabilidades aquí incluidas se cumplan por las Partes.

### **ARTÍCULO III**

#### **Términos de CdC**

El presente CdC entrará en vigencia en el día y fecha en la que haya firmado la última de las Partes por el Representante Legal autorizado y permanecerá en vigencia durante el desarrollo y prueba de las fases previo al final de la ejecución y el más allá en la fase totalmente operacional del la Red de Información Compartida del GESPA.

### **ARTÍCULO IV**

#### **Cooperación Técnica**

La cooperación técnica será operacional y la administración multidisciplinarios de especialidades y requerirá que las Partes trabajen colectivamente durante las fases del diseño, prueba y aceptación del sistema de red de información compartida. Los roles , responsabilidades y actividades incluyen, pero no se limitan a, lo siguiente:

Establecer un acuerdo 'Términos de Uso '.

Proveer información de contacto y el rol de cada persona que participa en el proyecto.

- Asegurar y confirmar que los usuarios participantes cuentan con el equipo para usar el ISN, así como la configuración del puesto de trabajo mínima y conectividad apropiada a INTERNET.
- Asegurar que los participantes pueden comunicarse con diseñadores de la red por correo electrónico, u otros medios.
- Participar en la definición de la Interfaz del usuario (amigable, flujo de la página, etc.).
- Ayudar en la definición de los procedimientos deseados para los varios procesos del sistema.
- Clarificar y/o confirmar procedimientos ambiguos o adicionales que pueden surgir durante la fase de desarrollo del producto inicial.
- Publicar documentos de muestra.
- Publicar el Punto de Contacto de la información.
- Prueba de envío de correos electrónicos y transmisiones a los Puntos de Contacto (PoCs).
- Revisar la traducción y proveyendo la retroalimentación para apoyar la verificación de la terminología usada.
- Participar en el entrenamiento de sesión del usuario.
- Publicar la información del Punto de Contacto real.
- Mantener actualizada la información de Puntos de Contacto y la pertinente a seguridad de la aviación.
- Comprometer a largo plazo la participación necesaria en el desarrollo continuado y mejoras del sistema.
- Trabajar para asegurar la viabilidad futura, mantenimiento y mejora de la red con la aprobación de GEASSA.

**ARTÍCULO V**

**Contactos principales**

Para facilitar el flujo eficaz de información durante el desarrollo del proyecto cada uno de las Partes los contactos operacionales principales han identificado los siguientes contactos operacionales principales, así como un alterno:

<b>Canadá</b>	<b>Colombia la Autoridad de la Aviación Civil - UAEAC</b>
<b>Contacto principal:</b>	<b>Contacto principal:</b>
<b>Alterno:</b>	<b>Alterno:</b>

El nombre de los funcionarios anteriormente citados pueden ser cambiados por simple notificación sin necesidad de enmendar oficialmente esta CdC.

**EL ARTÍCULO VI**

**Enmiendas**

Este CdC puede enmendarse por el mutuo consentimiento de las Partes y puede formalizarse a través de comunicaciones por escrito que especifiquen la fecha en que tales enmendaduras entren en vigor.

**APROBACIONES**

La fecha de entrada en vigor de este CdC es la fecha de la última firma que figura en esta página.

Por Canadá:

\_\_\_\_\_  
**Nombre y Cargo del representante**

\_\_\_\_\_  
**Fecha firma**

Por (Nombre del Estado Interesado) :

\_\_\_\_\_  
**Nombre y Cargo del representante**

\_\_\_\_\_  
**Fecha firma**

**APROBACIONES**

La fecha de entrada en vigor de este CdC es la fecha de la última firma que figura en esta página.

Por Canada:

\_\_\_\_\_  
**Nombre y Cargo del representante**

\_\_\_\_\_  
Fecha firma

Por (Nombre del Estado Interesado) :

\_\_\_\_\_  
**Nombre y Cargo del representante**

\_\_\_\_\_  
Fecha firma

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Desarrollo del programa de trabajo del Comité AVSEC/COMM y su futuro funcionamiento**

**4.1 Desarrollos del Grupo de Tarea sobre Inspección de Pasajeros/Equipaje de mano (AVSEC/PAX-BAG/TF)**

**4.1.1 Seminario Sobre Inspección de Pasajeros/Equipaje de Mano**

4.1.1.1 La Secretaría comentó a la Reunión respecto a los resultados del Seminario-Taller sobre Inspección de Pasajeros/Equipaje de Mano (AVSEC/PAX/BAG) para las Regiones NAM/CAR/SAM realizado en Montego Bay, Jamaica, del 28 al 30 de enero de 2008, y el cual tuvo el siguiente temario: Equipos de inspección de pasajeros, detectores de metales de pórtico, otros tipos de equipos de inspección, sistemas de detección del equipaje de mano, prueba operacional – calibración, prácticas óptimas por parte de los Estados: por parte de las organizaciones internacionales para el reclutamiento, instrucción y certificación de personal AVSEC. Participaron en este evento ochenta y cinco representantes de 19 Estados de las Regiones NAM/CAR/SAM, cuatro organizaciones internacionales y ocho compañías de la industria AVSEC.

4.1.1.2 Se invita a la Reunión a tomar nota de esa información y alentar a los Estados a implementar en sus sistemas nacionales de seguridad de la aviación de las diferentes cuestiones transmitidas durante ese seminario.

**4.1.2 Informe Final y plan de acción de la Reunión AVSEC/PAX-BAG/TF/1**

4.1.2.1 La Reunión tomó nota de los resultados y propuestas de la reunión AVSEC/PAX-BAG/TF/1 y el plan de acción presentado por la Relatora del Grupo de Tarea, y tomar nota de las propuestas.

4.1.2.2 La Reunión discutió varias cuestiones con respecto a la recomendación del tamaño para el equipaje de mano, incluyendo muchos comentarios con respecto al tamaño del túnel (60 cm x 40 cm) del equipo convencional de rayos X, también los precios de combustible que están afectando a los explotadores aéreos que planean implementar cargos a los pasajeros que transportan equipaje de bodega. Esta situación se revertiría a los pasajeros que intentarán evitar ese cargo sobrecargando su equipaje de cabina, y a congestionar los puntos del control de seguridad y a dificultar la revisión y el análisis de los operadores AVSEC, sin considerar los efectos sobre la seguridad operacional que el equipaje de mano pesado y de gran tamaño podría causar en los compartimientos superiores de los aviones.

**PROYECTO DE  
DECISIÓN 6/8**

**EQUIPAJE DE MANO**

Que los Estados y Territorios NAM/CAR/SAM que decidan establecer un tamaño, cantidad y peso recomendados de equipaje de mano deberían considerar la limitación recomendada por la IATA en el tamaño del equipaje de 56cm. x 45cm x 25cm.

4.1.2.3 La Reunión tomó nota que la tecnología avanzada de imágenes de rayos X todavía está en etapa de desarrollo, prueba y certificación. La Reunión decidió:

**PROYECTO DE  
DECISIÓN 6/9**

**TECNOLOGÍA AVANZADA DE IMÁGENES DE RAYOS X  
(ATIX)**

Dado que las nuevas tecnologías están aún en fase de desarrollo y pruebas, los Estados/Territorios NAM/CAR/SAM hagan un análisis de costo/beneficio antes de comprar los equipos.

4.1.2.4 La Reunión fue informada por la Relatora que durante la Reunión del Grupo de trabajo, Brasil compartió la información con respecto a la certificación de su personal de AVSEC. Nicaragua informó que también implementaron tres categorías de certificación, y podría compartir cierta información a petición. La Reunión concluyó que:

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 6/10**

**CERTIFICACIÓN DE PERSONAL AVSEC**

Que:

- a) los Estados y Territorios NAM/CAR/SAM incluyan la certificación del personal AVSEC en su Programa Nacional de Instrucción AVSEC por categoría de las funciones que realizan; y
- b) el AVSEC/COMM establezca guías regionales de programas de instrucción para la certificación de personal AVSEC a más tardar el **31 de diciembre de 2008**.

4.1.2.5 La Reunión también observó la importancia para que los Estados terminen de desarrollar, aprobar y de implementar su Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC) y de su Programa de Control de Calidad Nacional de la Aviación Civil (PNCC) para mejorar el mecanismo de vigilancia dentro de sus Estados.

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 6/11**

**PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCIÓN EN SEGURIDAD  
DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNISAC) Y MECANISMOS DE  
VIGILANCIA OPERACIONAL DENTRO DEL PROGRAMA  
NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD AVSEC (PNCC) DE  
LOS ESTADOS**

Que los Estados CAR/SAM finalicen, aprueben e implementen su Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC) y su Programa Nacional de Control de Calidad AVSEC (PNCC) antes de las visitas de seguimiento o de la auditoria del segundo ciclo del USAP.

4.1.2.6 La Reunión observó la importancia de armonizar la calibración para los detectores de metales de pórtilo (WTMD) considerando una evaluación de riesgo. La Reunión decidió:

**PROYECTO DE  
DECISIÓN 6/12**

**DETECTOR DE METALES DE PÓRTICO (WTMD)**

Que los Estados y Territorios NAM/CAR/SAM consideren calibrar el Detector de Metales de Pórtico (WTMD) con base en la siguiente evaluación de riesgos en tres niveles:

**Nivel 1-** 70 gramos (en condiciones normales)

**Nivel 2-** 20 gramos

**Nivel 3 –** 20 gramos más 100% de Inspección física (cacheo)

4.1.2.7 La Reunión observó que aunque ciertas restricciones hayan afectado al transporte aéreo, el volumen de pasajeros para ser revisado a través del punto de inspección de seguridad se ha incrementado, y debe ser obligatorio ejecutar ciertos procedimientos para evitar las largas filas que incrementan la línea de espera para los pasajeros en dichos puntos.

4.1.2.8 El Delegado de México mencionó que cuando los Estados diseñan sus puntos de inspección de seguridad deben considerar la infraestructura aeroportuaria, la tecnología, el factor humano, y los procedimientos implementados, los cuales, bien equilibrados podrán evitar largas líneas de espera. El representante de CLAC comentó que el tiempo debe ser manejado con cuidado para evitar que la inspección de la seguridad se convierta en otra formalidad más de entre otros procesos que los pasajeros tienen que pasar al usar el transporte aéreo. Después de algunas discusiones, la Reunión decidió:

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 6/13**

**FILA DE ESPERA EN LOS PUNTOS DE SEGURIDAD**

Que los Estados y Territorios NAM/CAR/SAM:

- a) adopten las prácticas óptimas para reducir las filas de espera en los puntos de inspección de 30 minutos (aceptable) hasta 10 minutos (ideal) lo más pronto posible (refiérase al **Apéndice A** de esta parte del informe); y
- b) si el personal de inspección se limita a un solo género, faciliten la inspección por parte del mismo género si así lo solicita el/la pasajero(a).

4.1.2.9 La Reunión tomó nota que aunque la norma 3.2.4 del Anexo 17 establece que los requisitos arquitectónicos y de la infraestructura deben considerar que las medidas de seguridad son integradas en el diseño y la construcción de nuevas instalaciones y alteraciones a las instalaciones existentes en los aeropuertos, no muchos Estados han establecido medios para verificar y asegurarse de que este requisito sea cumplido por los administradores del aeropuerto.

4.1.2.10 El representante de la CLAC mencionó que sería importante delegar esta clase de preocupaciones a otro subgrupo de expertos de la OACI como Aeródromos AGA/SG por asegurarse que los documentos requeridos como el Manual del Diseño del Aeropuerto consideran este requisito para apoyar a la conformidad de esta norma. La Reunión decidió:

**PROYECTO DE  
DECISION 6/14**

**APLICACIÓN DE LAS REGULACIONES DE SEGURIDAD DE  
LA AVIACION EN CASO DE FALTA DE CONSIDERACIÓN DE  
LOS REQUERIMIENTOS DE SEGURIDAD EN LA  
PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO DE LOS AEROPUERTOS**

Que los Estados y Territorios NAM/CAR/SAM se aseguren que se aplican sanciones y multas adecuadas en caso que no se hayan implantado consideraciones de seguridad en la planificación y desarrollo de los aeropuertos, especialmente en los puntos de inspección de pasajeros.

4.1.2.11 La reunión observó que llega a ser esencial que las fuerzas encargadas de la aplicación de la ley tengan conocimiento de los asuntos de seguridad de la aviación en muchos niveles gubernamentales de la administración, y estar preparadas en caso de que en un acto de interferencia ilícita ocurra. La Reunión concluyó:

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 6/15**

**CONOCIMIENTO DE LOS ASUNTOS DE SEGURIDAD DE LA  
AVIACIÓN POR PARTE DE LAS FUERZAS ENCARGADAS DE  
APLICAR LA LEY**

Que los Estados y Territorios NAM/CAR/SAM: se aseguren que las fuerzas de seguridad:

- a) reciban políticas operacionales adecuadas, relevantes y eficaces en la instrucción de seguridad de la aviación; y
- b) tengan la capacidad de operar tanto en el ámbito aeroportuario como nacional, incluyendo pasajeros perturbadores, control de multitudes, y manejo de crisis antes de las visitas de seguimiento de las auditorias o la siguiente auditoria del Segundo Ciclo del USAP.

4.1.2.12 La Reunión tomó nota que es también esencial la coordinación entre las entidades gubernamentales implicadas en la respuesta de un acto de interferencia ilícita. La reunión concluyó:

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 6/16**

**PLANES DE CONTINGENCIA CONTRA CASOS DE  
INTERFERENCIA ILÍCITA**

Que los Estados y Territorios NAM/CAR/SAM:

- a) al implementar la Norma 5.1.4 del Anexo 17 deberían conducir ejercicios AVSEC parciales y simulacros completos intermitentemente cada dos años, y
- b) establezcan Memoranda de Entendimiento (MOU) con las agencias correspondientes para responder a los actos de interferencia ilícita a la aviación.

4.1.2.13 La Reunión también observó la necesidad de implementar la señalización apropiada para los pasajeros en los puntos de inspección de seguridad con respecto a las restricciones sobre Líquidos, Aerosoles y Geles. El representante de Cuba mencionó que ésto se debe dejar a decisión de los Estados. La reunión concluyó:

**PROYECTO DE  
DECISIÓN 6/17**

**SEÑALIZACIÓN GRÁFICA EN EL PROCESO DE SEGURIDAD  
Y RESTRICCIONES DE LÍQUIDOS, AEROSOL Y GELES  
(LAGS)**

Que los Estados/Territorios NAM/CAR/SAM que tienen restricciones LAGS, deberían asegurarse que la señalización gráfica sobre el proceso de seguridad y restricciones LAGS sean anunciadas antes de entrar al punto de inspección para informar a los pasajeros **a más tardar el 31 de diciembre de 2008**, con el objeto de facilitar y lograr el desempeño óptimo del inspector en los puntos de inspección de seguridad.

4.1.2.14 El Delegado de IATA informó a la Reunión sobre los beneficios que un sistema de información avanzado del pasajero (APIS) podría traer a los Estados. Cuando esté implementado, la información se podría compartir por Aduanas, Migración y cualquier otra entidad implicada. Esos beneficios solo se lograrán si se implementa un proceso APIS estandarizado y globalizado basado en las directrices para APIS de la Organización Mundial de Aduanas (WCO)/ICAO/IATA. Después de algunas discusiones, la reunión concluyó:

**PROYECTO DE  
DECISIÓN 6/18**

**SISTEMA AVANZADO DE INFORMACIÓN DE PASAJEROS  
(API)**

Que los Estados y Territorios NAM/CAR/SAM, deberían consultar las guías de la Organización Mundial de Aduanas (WCO)/OACI/IATA sobre el Sistema Avanzado de Información de Pasajeros (Marzo 2003) al implementar el API.

4.1.2.15 La Reunión observó la necesidad para tener criterios armonizados y procedimientos para el reconocimiento de patrones del comportamiento del pasajero, por lo tanto la Reunión concluyó:

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 6/19**

**RECONOCIMIENTO DE PATRONES DE COMPORTAMIENTO  
DE PASAJEROS**

Que la OACI elabore guías sobre Reconocimiento de Patrones de Comportamiento de Pasajeros tan pronto como sea posible.

4.1.2.16 La Reunión tomó nota de la importancia de diseñar puntos de inspección de seguridad considerando los factores ambientales y ergonómicos relacionados con actividades AVSEC, para obtener los resultados óptimos del personal asignado al punto de inspección de seguridad. La Reunión concluyó:

---

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 6/20                      FACTORES                      AMBIENTALES                      Y                      ERGONÓMICOS  
RELACIONADOS CON AVSEC**

Que los Estados y Territorios NAM/CAR/SAM consideren incluir en su Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) factores ambientales y ergonómicos al diseñar puntos de inspección y puestos de seguridad para mejorar el desempeño de personal AVSEC.

4.1.2.17                      La Reunión observó el proyecto de conclusión presentado por el PAX/BAG/TF/1 acerca de la importancia de clasificar los aeropuertos basados en el flujo de pasajeros al diseñar puntos de control de seguridad. El Delegado de México sugirió considerar muchos otros factores además del número de pasajeros, como el equipo y la tecnología disponibles, así como pasajeros en tránsito y de transferencia. La Reunión decidió:

**PROYECTO DE  
DECISIÓN 6/21    CLASIFICACIÓN AVSEC DE AEROPUERTOS CON BASE EN LA  
AFLUENCIA DE PASAJEROS**

Que los Estados y Territorios NAM/CAR/SAM, al determinar la cantidad de puntos de inspección y la metodología para inspección de seguridad de la aviación adopten la clasificación de aeropuertos con base en la afluencia de pasajeros durante las horas pico que se incluye en el **Apéndice B** a esta parte del Informe.

4.1.2.18                      La Reunión observó que no muchos Estados han desarrollado los Procedimientos De Operación Normalizados (SOP) para las situaciones diferentes, normales y emergentes. El Delegado de Cuba sugirió que no importa que entidad, gubernamental o contratadas privadas, involucradas en la revisión de pasajeros y el equipaje de cabina, deben desarrollar sus Procedimientos de Operación Normalizados. La Reunión concluyó:

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 6/22    PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS NORMALIZADOS (SOP)  
PARA INSPECCIONAR PASAJEROS/EQUIPAJE DE MANO**

Que los Estados y Territorios NAM/CAR/SAM elaboren Procedimientos Operativos Normalizados (SOP) para inspeccionar pasajeros/equipaje de mano tanto en las operaciones normales como en las situaciones de contingencia lo más pronto posible y a más tardar el **31 de diciembre de 2008**.

4.1.2.19                      La Reunión tomó nota que el Grupo de Tarea PAX/BAG/TF/1 ha analizado que es importante tener la información detallada y procedimientos disponibles para la puesta en práctica de la restricción de líquidos, aerosoles y geles (LAGs), para tener razones claras de la restricción 100ml (3.4 onzas), y debido al problema del costo que el uso de bolsas resellables causa a algunos Estados, es importante tener mayor clarificación con respecto a este asunto por parte del grupo de expertos apropiado. La Reunión concluyó:

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 6/23**

**RESTRICCIONES DE LÍQUIDOS, GELES Y AEROSOLES (LAGS)**

Que la OACI:

- a) elabore y disemine información detallada y procedimientos para la implantación de restricciones sobre líquidos, geles y aerosoles (LAGS) para mejorar la instrucción del personal AVSEC;
- b) proporcione aclaraciones adicionales para armonizar las restricciones LAGS de 100 ml lo más pronto posible; y
- c) proporcione guías adicionales sobre la definición de bolsas sellables o re-sellables lo más pronto posible, así como guías adicionales sobre la implantación de bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB).

4.1.2.20 La Reunión observó que el Grupo de Tarea PAX/BAG/TF/1 también ha concluido la importancia de tener una base de datos con la información de la puesta en práctica de la restricción de líquidos, aerosoles y geles por los Estados y Territorios en la región de NAM/CAR/SAM necesaria para armonizar los procedimientos con respecto a las restricciones, considerando operaciones domésticas e internacionales. La Reunión concluyó:

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 6/24**

**RESTRICCIÓN DE LÍQUIDOS, GELES Y AEROSOLES (LAGS)  
PARA VIAJES DOMÉSTICOS, REGIONALES E  
INTERNACIONALES**

Que los Estados/Territorios NAM/CAR/SAM, a través del AVSEC/COMM, realicen un estudio para determinar el nivel de implantación de las restricciones para vuelos nacionales e internacionales de los líquidos, aerosoles y geles (LAGS) a más tardar en **septiembre de 2008** y para implementación por parte de los Estados en **julio de 2009**.

**4.2 Programa de Seguridad de la Carga**

4.2.1 Informe del avance del Grupo de Tarea sobre la Seguridad de la Carga

4.2.1.1 La Reunión observó que debido a restricciones económicas el Relator del AVSEC/Cargo/TF de Bolivia no pudo asistir a la Reunión e informó que toda la coordinación para concluir la tarea asignada fue hecha por correo electrónico entre los miembros de Argentina, Bolivia, Chile, Perú y la IATA. La Reunión tomó nota del trabajo presentado en español por este grupo de trabajo con respecto al desarrollo del Modelo del Programa de Seguridad de la Carga (**Apéndice C y D** a esta parte del informe), para que los Estados lo consideren. La Reunión concluyó:

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 6/25**

**MODELO DE PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA CARGA.**

Que los Estados analicen el modelo del programa de seguridad de la carga presentado por el AVSEC/Cargo/TF, y notifiquen sus comentarios a la Secretaría antes del **31 de octubre de 2008** para tomar medidas apropiadas, enviando la información para ser considerada por el panel de AVSEC.

**4.3 Separación del AVSEC/COMM del GREPECAS y futuro mecanismo Regional para compartir información de la seguridad relacionada con las amenazas a la aviación civil**

4.3.1 La Reunión tomó nota de las actividades realizadas por el AVSEC/COMM desde su creación, y de la resolución del Consejo de mantener los términos de referencia de Planeación e Implementación de los Grupos Regionales de Implementación (PIRG), excepto los de los grupos regionales del África (AFI) y de las Regiones CAR/SAM (GREPECAS), cuyos términos de referencia serían enmendados para excluir los temas en materia de seguridad de la aviación, en razón de que la Comisión de Navegación Aérea, (ANC) no es la entidad apropiada para manejar dicha materia.

4.3.2 La Directora Regional (RD) de la Oficina Regional NACC de la OACI comentó a la Reunión que la razón para la separación del AVSEC/COMM del mecanismo de GREPECAS es porque esta es una entidad enfocada a la ANC y no es responsable sobre asuntos de seguridad operacional o seguridad de la aviación, y es importante clarificar que la OACI no está abandonando el tema de seguridad de la aviación.

4.3.3 Los Delegados de México, Chile y COCESNA apoyaron la idea de continuar con el trabajo del AVSEC/COMM como una identidad independiente. El Delegado de la CLAC, sugirió que las autoridades de la OACI y la CLAC deberían de juntarse y evaluar los logros obtenidos por el grupo de expertos de FAL/AVSEC de la CLAC y otras entidades. La RD de la Oficina Regional NACC clarificó que no es la intención de la OACI el disolver el grupo y una comparación de esfuerzos puede ser considerada como una cuestión del orden del día para una Reunión futura. Además, la RD informó que la OACI va a continuar con el apoyo y ayuda al AVSEC/COMM a través de los Oficiales Regionales AVSEC, y el objetivo principal es crear un forum multi-regional para armonizar y unir eficientemente los esfuerzos de los pequeños grupos regionales para evitar duplicar esfuerzos y agotar los recursos limitados de algunos Estados. La Reunión concluyó:

**PROYECTO DE  
CONCLUSION 6/26**

**FUTURO MECANISMO DEL COMITÉ DE SEGURIDAD DE LA  
AVIACIÓN (AVSEC/COMM)**

Que:

- a) la OACI continúe como Secretaría proveyendo el apoyo de asesoramiento y guía en materia de seguridad de la aviación civil a través de un mecanismo multiregional que asistirá a los Estados a cumplir con las Normas y Métodos Recomendados del Anexo 9 y Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional;

- b) que los Estados/Territorios NAM/CAR/SAM continúen contribuyendo con el Plan de Acción AVSEC de la OACI y aseguren la participación de sus expertos en materia de seguridad de la aviación y de facilitación, para mantener el continuo mejoramiento sostenible de las medidas y procedimientos AVSEC para la protección de la aviación civil internacional; y
- c) que el nombre del AVSEC/COMM cambie a AVSEC/FAL/COMM
- d) que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales NAM/CAR/SAM continúen apoyando al auspiciar las futuras reuniones del AVSEC-FAL/COMM.

## APÉNDICE A

### REGLA GENERAL PARA EL NÚMERO DE CONTROLES DE SEGURIDAD CENTRALIZADO

El sistema de control de seguridad centralizado también está diseñado para procesar el rendimiento máximo de los controles para asegurar el balance de la capacidad total.

La regla general se usa para determinar el número necesario de mostradores de inspección de seguridad. Para esto se utiliza el siguiente procedimiento:

- A) Cálculo del máximo rendimiento del periodo punta/pico de 10 minutos en los mostradores de registro.
- B) Cálculo del número de mostradores de inspección de seguridad.
- C) Cálculo del número máximo de pasajeros haciendo fila (Max # Q) asumiendo una sola fila (un solo ingreso).

**Paso A)** Cálculo del máximo rendimiento de hora punta (pico) en un período de 10 minutos en los mostradores de registro.

Demanda del periodo punta/pico de 10 minutos =  
 $\#CIY * (600 / PTci) + \%J$

Donde:

- #CIY = número de mostradores de registro de clase económica asumiendo el uso común
- PTci = tiempo promedio de proceso de registro en segundos
- %J = % de pasajeros de clase de negocios

**Paso B)** Cálculo del número de mostradores de inspección de seguridad

$\#SC = \text{Demanda del periodo punta/pico e 10 minutos de A)} \times (PTsc / 600)$

Donde:

- #SC = número de mostradores de inspección de seguridad
- PTsc = tiempo promedio de proceso en el Punto de inspección de seguridad en segundos

**Paso C)** Cálculo del número máximo de pasajeros haciendo fila (Max # Q) asumiendo una sola fila (un solo ingreso).

$\text{Max \# Q} = (MQT \times \#SC \times 60) / PTsc$

Donde:

- MQT = Tiempo máximo de espera en fila en minutos
- #SC = número de mostradores de inspección de seguridad
- PTsc = tiempo promedio de proceso en el Punto de inspección de seguridad en segundos

### Ejemplo

A) Máximo rendimiento del periodo punta/pico de 10 minutos Previamente calculado, los 38 mostradores de clase económica más los mostradores de clase de negocios generan un nivel máximo de demanda en el periodo punta/pico de 10 minutos de 175 pasajeros que inician su viaje. El tiempo promedio de proceso (PTsc) es de 12 segundos.

Nivel máximo de demanda en el periodo punta/pico de 10 minutos =  $\#CIY \times (600 / PTci) \times (1 + \%J)$

Nivel máximo de demanda en el periodo punta/pico =  $38 \times (600/150) \times (1.15)$

Nivel máximo de demanda en el periodo punta/pico = **175 pasajeros**

**B) Número de mostradores de inspección de seguridad**

#SC = Nivel máximo de demanda en el periodo punta/pico de 10 minutos de A) x (PTsc / 600)

#SC = 175 x (12/600)

#SC = 3.5 = **4 mostradores**

**C) Número máximo de pasajeros haciendo fila (Max # Q) asumiendo una sola fila en un tiempo máximo en fila (MQT) de 3 minutos**

Max # Q = (MQT x #SC x 60) / PTsc

Max # Q = (3 x 4 x 60) / 12

Max # Q = **60 pasajeros.**

## **APÉNDICE B**

### **CLASIFICACION DE LOS AEROPUERTOS BASADO EN EL PROCESO DE PASAJEROS DURANTE LAS HORAS PICO**

Clasificación de los aeropuertos

1. Menos de 5 millones de pasajeros
2. 5 - 15 millones de pasajeros
3. 15 – 25 millones de pasajeros
4. 25-49 millones de pasajeros
5. Más de 40 millones de pasajeros.

## APÉNDICE C

### **COMPONENTES ESCENCIALES QUE DEBERIAN SER CONSIDERADOS COMO GUIA GENERAL PARA EL DESARROLLO DE UN PROGRAMA MODELO DE SEGURIDAD DE LA CARGA.**

Título  
Propósito  
Definiciones y acrónimos  
Generalidades  
Antecedentes normativos  
Autoridad competente  
Actores involucrados  
Funciones y responsabilidades  
Contenido de los planes (Agente acreditado y explotadores)  
    Plan de seguridad  
    Plan de Continencia  
    Plan de Emergencia

#### **Procedimiento de evaluación y aprobación de programas. Evaluación de amenazas al transporte de la carga aérea. Medidas y controles de seguridad (excepciones)**

Preparación  
Transporte  
Procedimientos de Aceptación (Documentación exigible)

Clasificación de la carga

- Expedidor conocido
- Carga de agente acreditado
- Carga de expedidor no reconocido
- Categorías especiales de carga

Almacenaje

Manipuleo de la carga

Procedimientos de inspección embarque

Correo y mensajería

Agente acreditado  
    procedimientos de acreditación  
    registro de agente acreditado

Capacitación

Fiscalización

Régimen de Sanción.

## APÉNDICE D

### PROGRAMA NACIONAL MODELO DE SEGURIDAD DE LA CARGA

#### INDICE

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES	3
2. DEFINICIONES	4
3. OBJETIVOS	9
4. NORMATIVA APLICABLE	10
4.1. Normativa internacional	10
4.2. Normativa nacional	10
5. PROCEDIMIENTOS	12
5.1. El procedimiento	12
5.2. Conceptos fundamentales en los procedimientos de seguridad de la carga aérea	13
5.3. Funciones del explotador de la aeronave	14
5.4. Funciones del Agente Acreditado	15
5.5. Registros documentales	16
5.6. Depósito	16
5.7. Transporte. Controles de acceso	16
5.8. Verificación de antecedentes	17
5.9. Formación	17
6. REQUISITOS QUE DEBE CUMPLIR EL AGENTE DE CARGA ACREDITADO	18
7. REGISTRO DE AGENTES DE CARGA ACREDITADOS	21
8. REQUISITOS QUE DEBE CUMPLIR LA ADMINISTRACIÓN POSTAL ACREDITADA.	23
9. PROGRAMA DE SEGURIDAD	25

## CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

Las medidas excepcionales de seguridad que actualmente se aplican a todos los pasajeros y su equipaje tanto de mano como facturado, son de una alta eficacia de forma general, ello puede representar que los terroristas dirijan sus ojos a otras opciones menos protegidas, como pudiera ser la carga aérea, donde sería más fácil llevar a cabo un acto de interferencia ilícita.

El volumen de carga aérea que se está moviendo en el mundo es enorme y su evolución sigue siendo positiva, los sistemas de carga son públicamente conocidos, hasta el punto de que hoy podemos enviar una mercancía por vía aérea sabiendo con antelación cual es el vuelo que la transportara (Transporte de Carga con Reserva Previa), por lo tanto los terroristas son capaces de apuntar a determinados vuelos como objetivo de sus planes.

Por otra parte debemos reconocer la dificultad de inspeccionar algunos envíos, y a ello se unirá el hecho de que en los ataques perpetrados por el terrorismo contra la carga aérea, los riesgos para los terroristas han sido mínimos.

Basamos las medidas preventivas en que si el paquete o el envío ha sido empaquetado con seguridad inicialmente, y se han custodiado con seguridad de allí en adelante, el requisito fundamental de inspeccionar, se reduce de forma considerable, pero para ello será necesario que contemos con la seguridad absoluta de que esto ha sido así.

## CAPÍTULO 2. DEFINICIONES

Para este documento emplearemos las siguientes definiciones:

- Actos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:
  - Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo;
  - Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra;
  - Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos;
  - Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica;
  - Intrusión a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos( o sustancias) peligrosos destinados a fines criminales;
  - Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra publico en un aeropuerto o en una instalación de aviación civil.
- **Agente Acreditado.**- Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un operador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la autoridad competente con respecto a la carga, las encomiendas de mensajería y por expreso o correo.
- **Auditoria de Seguridad.** Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- **Accidente.**- Cualquier ocurrencia originada en la prestación de los servicios especializados aeroportuarios que ocasionan lesiones graves o mortales a alguna persona o daños de consideración a la propiedad.
- **Almacenaje.**- acto por el cual se almacenan mercancías en una Terminal de almacenamiento durante un tiempo determinado y en un lugar adecuado según el tipo de mercancía de que se trate.
- **Aeronave.**- Toda maquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de la misma contra la superficie de la tierra.

- **Aeropuerto.-** Es el aeródromo de uso público que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en la superficie.
- **Aeródromo.-** Área definida de tierra o agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en la superficie de aeronaves.
- **Aprobado.-** Acto por el cual, previo a su estudio, análisis y/o revisión, la AAC le acepta su uso o empleo.
- **Administrador Aeroportuario.-** (u Operador Aeroportuario). Empresa que administra y opera un aeropuerto, para lo cual cuenta con la debida autorización y certificación de la AAC.
- **Aviso de llegada.-** Salvo estipulación en contrario, el transportista debe avisar al destinatario de la llegada de la carga, tan pronto como esta llegue.
- **Carga.-** Es el conjunto de bienes que se transportan en una aeronave excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado.
- **Contrato de transporte aéreo.-** es aquel celebrado entre un expedidor o remitente con un transportista, mediante el cual el transportista se compromete a trasladar de un lugar a otro, por vía aérea y en aeronave, determinadas mercancías, para su entrega al destinatario o consignatario, previo cumplimiento de las disposiciones de la Ley General de Aduanas y su Reglamento; el transporte aéreo abarca desde la aceptación de la carga en la Terminal de carga de origen hasta su entrega al destinatario en la Terminal de carga del explotador aéreo o transportista en destino.
- **Carga.-** Acción de colocar mercancías, correo, equipaje o suministros a bordo de una aeronave para ser transportados en un vuelo.
- Carga Consolidada
- Carga Agrupada.-Envío que incluye varios paquetes remitidos por mas de una persona cada una de las cuales hizo un contrato para el transporte aéreo de los mismos con una persona que no es transportista regular.
- **Correo.-** Es todo despacho de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan a los explotadores aéreos con el fin de que los entreguen a otras administraciones postales.
- **Carta de Porte Aéreo.-** Air Waybill. Guía Aérea. Ver definición Conocimiento Aéreo.
- **Certificación de la AAC.-** Autorización técnica concedida por la AAC a operadores y explotadores que se encuentran regulados a la RAB.
- **Carga agrupada.-** Envío que incluye varios paquetes remitidos por más de una persona, cada una de las cuales hizo un contrato para el transporte de los mismos con una persona que no es transportista regular.
- **Condiciones de transporte.-** Son los términos y condiciones generales establecidas por un transportista para su propio transporte.
- **Conocimiento Aéreo.-** Es un título que se emite por o por cuenta del expedidor y que prueba el contrato entre el transportista y el expedidor para el transporte de mercancías por las rutas del transportista.
- **Control de Seguridad.** Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- **Destinatario.-** La persona cuyo nombre figura en la carta de porte (guía aérea o conocimiento de embarque) como aquella a la que el transportista debe entregar las mercancías.
- **Despacho de mercancías.-** Realización de las formalidades aduaneras necesarias a fin de que las mercancías puedan ser importadas para el consumo interior, exportadas o colocadas al amparo de otro régimen aduanero.
- **Dispositivo unitario de carga.-** Cualquier tipo de contenedor en el cual se puede transportar una expedición sin importar que el contenedor sea o no considerado como equipo de la aeronave.

- **Descarga.-** Acción de sacar las mercancías, correo, equipaje o suministros de una aeronave después del aterrizaje.
- **Edificio de Mercancías.-** Edificio por el cual pasan las mercancías hasta que se efectúa su transferencia al transporte aéreo o terrestre.
- **Equipaje no Identificado.** El equipaje que se encuentra en un aeropuerto con o sin etiqueta que ningún pasajero recoja en el aeropuerto o cuyo propietario no pueda ser identificado.
- **Estudio de Seguridad** Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables, que podrían aprovecharse para un acto de interferencia ilícita y la recomendación de las medidas correctivas.
- **Flete.-** La cantidad a pagar por el transporte de mercancías.
- **Incidente de aviación.-** Es todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.
- **Inspección.** La aplicación de medios técnicos o de otro tipo, destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otro artefacto, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.
- **Inspección de Seguridad.** Examen de la aplicación de los requisitos pertinentes del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, por una línea aérea, un aeropuerto u otro organismo encargado de la seguridad de la aviación.
- **Operadores de Servicios Especializados Aeroportuarios.-** Personas naturales y jurídicas que prestan servicios aeroportuarios especializados, certificadas por la AAC.
- **Operación de Transporte Aéreo Comercial.** Operación de de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.
- **Pertenencia.-** cualquier tipo de carga embalada
- **Plataforma.-** Área definida en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves a los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, equipaje, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.
- **Peso bruto.-** El peso de una expedición incluyendo todos sus componentes (paquetes, piezas, etc.) También se incluyen, si fuera requerido, el peso de la plataforma, amarras especiales, etc.
- **Peso neto.-** El peso de las mercancías excluyendo el embalaje.
- **Prueba de Seguridad.** Prueba secreta o no de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.
- Seguridad. Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas, recursos humanos materiales.
- **Servicios Especializados Aeroportuarios.-** Servicios prestados dentro y fuera de la plataforma, por operadores de servicios aeroportuarios nacionales e internacionales vinculados a servicios prestados directamente a aeronaves o con ocasión del transporte aéreo, cuando para su ejecución se utilizan equipos e infraestructura especializada.
- **“Master Air Waybill” (MAWB).-** Es una Carta de Porte Aéreo que cubre una expedición consolidada, indicando al consolidador como expedidor.
- **“House Air Waybill” (HAWB).-** Es el documento que acredita cada envío individual en una mercancía consolidada. Es emitido por el consolidador y contiene instrucciones para el agente desconsolidador.
- **Transportista.-** Es el Operador Aéreo.
- **Terminales de carga del explotador aéreo o transportista aéreo.-** Es la Terminal de carga del transportista o encargado por este, para recibir y entregar la mercancía debidamente individualizada al destinatario o su agente. Le corresponde realizar las actividades necesarias para la entrega de la mercancía al destinatario o su representante.
- **Terminal de almacenamiento.-** Almacenes destinados a depositar la carga y correo que se transporta por vía aérea.

- **Zona de mercancías.**- Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para la manipulación de mercancías. Incluye las plataformas, los edificios y almacenes de mercancías, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.

### **CAPÍTULO 3. OBJETIVO**

El objetivo que se pretende alcanzar con estas “Medidas de Seguridad Apropriadas a la Carga Aérea”, es disponer las reglas de operación a las que deben someterse, tanto los transportistas aéreos como los agentes acreditados y administradores postales, a fin de proteger cualquier envío de carga, correo y encomiendas por vía aérea, de cualquier acto de interferencia ilícita, con el objetivo final de lograr un transporte aéreo seguro y eficaz.

Estas medidas aquí estipuladas son acordes tanto con la Legislación Internacional como con la Nacional, todo ello al margen de otras legislaciones específicas, como las aduaneras, policiales, etc.

### **CAPÍTULO 4. NORMATIVA**

#### **4.1. NORMATIVA INTERNACIONAL**

El Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional, en su edición de Abril de 2.006, establece:

4.6.1 Cada Estado contratante asegurará que la carga y el correo se sometan a controles de seguridad antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros.

4.6.2 Cada Estado contratante asegurará que la carga y el correo que se transporten en una aeronave comercial de pasajeros estén protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplican los controles de seguridad hasta la salida de la aeronave.

4.6.3 Cada Estado contratante establecerá un proceso para la aprobación de agentes acreditados, si dichos agentes participan en la aplicación de controles de seguridad.

4.6.4 Cada Estado contratante asegurará que los explotadores no acepten transportar carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones del transporte aéreo comercial de pasajeros a menos que un agente acreditado confirme y demuestre que se aplican controles de seguridad, o que el envío se someta a controles de seguridad apropiados.

#### **4.2. NORMATIVA NACIONAL**

Se deberá promulgar las leyes nacionales que ponen en vigor los convenios Internacionales, es fundamental que el Estado promulgue la legislación que establece la autoridad legal básica para el desarrollo de las actividades de seguridad de la aviación en el Estado. Dicha legislación debería nombrar la autoridad competente del Estado designada responsable de la seguridad de la aviación y asignarle poderes y facultades legales apropiadas para hacer cumplir normas, reglamentos y procedimientos de seguridad de la aviación civil. Los Estados deberán enumerar las leyes nacionales pertinentes que dan vigencia al Programa Nacional de Carga.

Determinar claramente la normativa nacional que establece: “Responsabilidades del transportista aéreo y agente acreditado”

- a) Todo transportador aéreo deberá :

- 1.- Presentar y llevar a delante su Programa de Seguridad
- 2.- Decidir el nivel de control de seguridad que ha de aplicarse a cualquier envío.
- 3.- Aplicar los controles de seguridad adecuados al nivel requerido.
- 4.- Proteger el envío frente a interferencia ilícita, cuando este bajo custodia de la línea aérea.
- 5.- Garantizar que todos los envíos han sido asegurados a un nivel apropiado antes de colocarse en la aeronave.
- 6.- Debe garantizar que todos los envíos colocados a bordo de la aeronave han sido anotados en el manifiesto de la aeronave.
- 7.- Debe elaborar y aplicar medidas para asegurarse de que la carga, los paquetes de mensajería y por expreso y el correo se someten a controles de seguridad. Estos controles deberían de incluir el requisito de que la carga se someta a inspección tecnológica.

b) Todo Agente Acreditado deberá:

- 1.- Presentar y llevar a delante su Programa de Seguridad
- 2.- Decidir el nivel de control de seguridad que ha de aplicarse a cualquier envío determinado.
- 3.- Aplicar los controles de seguridad adecuados al nivel requerido
- 4.- Demostrar que el nivel de inspección es aceptable
- 5.- Proteger el envío frente a interferencia ilícita, cuando este bajo su custodia.

## **CAPÍTULO 5. PROCEDIMIENTOS**

La expresión “**Carga Aérea**” en lo que se refiere a la seguridad de la Aviación Civil, comprende, las mercancías normales, las expediciones refundidas, los transbordos de carga, los artículos de mensajería no acompañados, el correo, la valija diplomática, las piezas de repuesto de las compañías y el equipaje no acompañado que se envía como carga en una aeronave que transporte pasajeros.

La carga aérea debe de estar protegida frente a interferencias ilícitas y debe de saberse donde se encuentra exactamente en cada etapa de su viaje.

### **5.1. EL PROCEDIMIENTO**

En términos generales, el procedimiento es el siguiente:

- El Expedidor de las mercancías empaquetará las mismas en un entorno seguro
- Se certificará que las mercancías han sido sometidas a controles de seguridad y que se han remitido a la Línea Aérea o Agente Acreditado por conducto de vehículos seguros.
- Al recibir los envíos el transportista aéreo verificará los envíos y la documentación para demostrar que no ha habido interferencia, se anotará que se han recibido con seguridad y se almacenarán en una zona segura.
- En su momento, se remitan al siguiente expedidor, si existe, o encargado de integrarla o al transportista y se certificará que se recibe en condiciones seguras.

### **5.2. CONCEPTOS FUNDAMENTALES EN LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD DE LA CARGA AEREA**

#### **EXPEDIDOR**

Se considera que es:

- El originador de las mercancías

- El lugar donde se preparan las mercancías para su transporte
- El lugar donde se reconocen las mercancías como carga aérea.

#### EXPEDIDOR CONOCIDO

Un Agente Acreditado o una Línea Aérea puede reconocer a un cliente o expedidor como expedidor conocido, estableciendo y anotando la identidad y dirección del expedidor y la del agente autorizado para transportarla en su nombre y exigiendo que el remitente declare que:

- Se han preparado los envíos en locales seguros.
- Tiene personal fiable que prepara los envíos
- Ha protegido los envíos frente a interferencias
- Ha aceptado las inspecciones por motivos de seguridad
- Certifica que el envío no contiene ninguna mercancía prohibida

#### AGENTE ACREDITADO

Es el Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que son precisamente los exigidos y aceptados por la Autoridad competente para la carga, las encomiendas y el correo.

#### CARGA CONOCIDA Y DESCONOCIDA

La expresión “CARGA CONOCIDA” significa:

“Un envío de carga aérea de un Expedidor Conocido o de un Agente Acreditado al que se han aplicado los adecuados controles de seguridad”.

“Un envío de carga desconocida que ha sido subsiguientemente sometido a controles adecuados de seguridad”

Los envíos recibidos de Agentes No Acreditados

- Se consideran Carga Desconocida
- Han de someterse a medidas de seguridad adecuadas.

### 5.3. FUNCIONES DEL EXPLOTADOR DE LA AERONAVE

El explotador de la aeronave tiene como funciones:

- Decidir el nivel de control de seguridad que ha de aplicarse a los envíos
- Aplicar los controles de seguridad adecuados
- Proteger el envío frente a interferencias ilícitas
- Garantizar que los envíos han sido asegurados antes de su colocación en la aeronave
- Garantizar que todos los envíos colocados a bordo están reflejados en el manifiesto de carga

Si los envíos se aceptan como “carga desconocida” han sido sometidos al nivel apropiado de seguridad y por lo tanto se han convertido en “Carga Conocida”.

### 5.4. FUNCION DEL AGENTE ACREDITADO

El Agente Acreditado tiene como funciones:

- Decidir el nivel de control de seguridad que ha de aplicarse a cualquier envío
- Aplicar los controles de seguridad adecuados al nivel requerido
- Mostrarse satisfecho de que los niveles de inspección de seguridad son aceptables
- Proteger el envío frente a interferencias ilícitas, cuando esta bajo su custodia, principalmente cuando ha sido clasificado como “Mercancía Conocida”.
- Si cualquier envío de carga no satisface los criterios precedentes, debe de entregarse a la Línea Aérea o a otro Agente Acreditado como “Carga Desconocida”

### **5.5. REGISTROS DOCUMENTALES**

Debe seguirse la pista a la “**Carga Conocida**”, desde el momento en que se designa como tal, hasta que la recibe el Agente Acreditado o el Transportista Aéreo.

Este Registro debe de incluir:

- Declaración de Seguridad del envío firmada por el remitente conocido.
- Verificación de identidad de la persona que entrega la “carga conocida”.

### **5.6. DEPOSITO**

Todos los envíos de carga, tanto “conocida” como “desconocida” en trámites de ser asegurados, deben custodiarse en almacenes o locales seguros

### **5.7. TRANSPORTE. CONTROLES DE ACCESO**

La carga aérea deberá únicamente ser transportada por:

- Vehículos de transporte propios del remitente, del Agente Acreditado o del Explotador de la aeronave
- Transportistas con procedimientos de seguridad aprobados por el Agente Acreditado o por el Explotador.
- El conductor del vehículo deberá presentar el pase de seguridad o el documento de identidad de la empresa.
- Control de Seguridad antes de ser cargado el vehículo, y precintado una vez terminada esta
- El conductor no deberá abandonar el vehículo sin cerrarlo ni deberá hacer paradas no programadas.

Control de acceso:

- Es conveniente realizar un control de acceso en puntos determinados de control y no deberá de existir otro punto de acceso más que el controlado.
- Debe de existir personal de seguridad en cada control de acceso.
- Debe de realizarse control de personal y visitantes mediante un sistema adecuado bien sea manual o automático

### **5.8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES**

Todo el personal empleado en la preparación y entrega de la carga aérea deberá ser objeto de verificación de antecedentes policiales, para establecer verdaderamente su identidad y antecedentes criminales

## 5.9. FORMACIÓN

El personal encargado de la preparación y entrega de la carga deberá de recibir la suficiente formación que le faculte para comprender y desempeñar adecuadamente su trabajo y sus responsabilidades en materia de seguridad.

La formación siempre será previa al momento en que se permita al trabajador acceder a la carga aérea

## CAPÍTULO 6. REQUISITOS QUE DEBE CUMPLIR EL AGENTE DE CARGA ACREDITADO

El Agente de Carga Acreditado cumplirá los requisitos siguientes, para su acreditación para el transporte de carga, mensajería y correo por vía aérea.

1. Establecerá y mantendrá un registro de la identidad y dirección del expedidor y comprobará las credenciales de la persona que realiza la entrega. El registro se mantendrá hasta que el envío llegue a su destino.
2. Requerirá del expedidor una declaración del contenido del envío.
3. Se asegurará que, mediante los controles adecuados, los envíos no contienen objetos o productos prohibidos.
4. Se asegurará de que los envíos están protegidos contra interferencia ilícita desde su recepción hasta su entrega.
5. Seleccionará y formará adecuadamente a todo el personal.
6. Responsabilizará a todo el personal del cumplimiento de todas las normas de seguridad.
7. Garantizará que los siguientes tipos de envíos:
  - Equipajes no acompañados transportados como carga aérea.
  - Envíos de agentes no acreditados
  - Envíos entregados por expedidores desconocidos
  - Envíos entregados por persona distinta al expedidor conocido o persona autorizada por este.
  - Envíos cuyo contenido no coincide con la descripción proporcionada.
  - Envíos en los que el expedidor conocido no asegura que no contengan objetos prohibidos.SERAN SOMETIDOS A ALGUNA DE LAS SIGUIENTES MEDIDAS DE SEGURIDAD:
  - Inspección por rayos x
  - Inspección por cámaras de simulación
  - Inspección manual
  - Otras medidas como detectores de explosivos o perros.
8. Se asegurará de que cada envío que se entrega a una Línea Aérea, se acompaña de documentación con la información siguiente:
  - Nombre y dirección del Agente de Carga Acreditado
  - Nombre y dirección del expedidor
  - Contenido del envío
  - Declaración expresando que se han llevado a cabo las medidas de seguridad exigidas a los Agentes de Carga Acreditados.
9. Dotará a la persona que realiza la entrega en el Aeropuerto de un documento que manifieste su pertenencia a la empresa.
10. Informará al expedidor que la carga puede ser sometida a inspección aleatoria de seguridad.
11. Dará todas las facilidades a la Autoridad Aeroportuaria para efectuar las inspecciones que considere adecuadas.
12. Establecerá los procedimientos adecuados relacionados con la seguridad del Transporte de Animales Vivos.

13. Establecerá los procedimientos operativos y de emergencia y el adecuado programa de instrucción sobre estos puntos.
14. Presentará a la Autoridad competente su propuesta de Programa de Seguridad

## **CAPÍTULO 7. REGISTRO DE AGENTES DE CARGA ACREDITADOS**

La Autoridad Competente en materia de Seguridad de la Aviación Civil publicará el “REGISTRO DE AGENTES DE CARGA ACREDITADOS DEL ESTADO”, en la que incluirá a todos aquellos de los que se ha constatado mediante adecuada certificación, el cumplimiento de los requisitos que hemos estipulado en el anterior CAPÍTULO 6.

Para ello la Empresa dirigirá la solicitud a La Máxima Autoridad de Aviación Civil, con los siguientes datos:

- Razón Social
- Domicilio
- Número de Identificación Fiscal
- Teléfonos, Fax y Celulares
- Número de empleados
- Volumen de carga transportada el año anterior.
- Descripción del tipo de mercancía que transporta habitualmente
- Nombre y cargo del responsable de seguridad
- Nombre y cargo del firmante de la solicitud

Junto con la solicitud, el solicitante remitirá:

1. Datos de los almacenes:
  - Dirección
  - Teléfonos etc.
  - Superficie aproximada
  - Nombre y cargo del responsable de Seguridad
  - Breve descripción de sus medidas de seguridad
2. Nombre de las Líneas Aéreas con las que mantiene una relación comercial más habitual.
3. Fotocopia del Acta Notarial de la Inscripción de la Empresa

## **CAPÍTULO 8. REQUISITOS QUE DEBE CUMPLIR LA ADMINISTRACIÓN POSTAL ACREDITADA.- CONFORMIDAD DE LA OPERACIÓN**

La Administración Postal Acreditada, deberá cumplir los requisitos siguientes:

- a) Deberá asegurarse de que el correo de expedidores no conocidos no contiene objetos prohibidos.
- b) Se asegurarán de que el correo esta protegido contra actos de interferencia ilícita desde su recepción hasta su entrega.
- c) Deberá seleccionar y formar adecuadamente al personal contratado.
- d) Responsabilizar a todo el personal que trabaja en sus dependencias del cumplimiento de las medidas de seguridad.
- e) Designar un responsable de seguridad en la empresa.
- f) Asegurarse de que los siguientes tipos de correo:
  - Correo de Autoridades o Administraciones Postales NO Acreditadas.

- Correo entregado por Expedidores Postales NO Conocidos
- Correo en el que el Expedidor Conocido no asegura que el envío no contiene objetos prohibidos.

NO SON ENTREGADOS A LA COMPAÑÍA PARA SU TRANSPORTE A MENOS QUE SEAN SOMETIDOS A ALGUNA DE LAS SIGUIENTES MEDIDAS:

- Controles de Rayos X.
  - Registro Manual
  - Otras técnicas como olfateadores de explosivos, perros etc.
- g) Asegurarse de que cada expedición de correo se entrega a la Compañía Aérea acompañada de la documentación en la que consta el nombre de la Administración Postal Acreditada.
- h) Dotará a la persona que realiza la entrega en el Aeropuerto de un documento en el que conste su pertenencia a la empresa o administración.
- i) Facilitará las inspecciones que la Autoridad competente considere adecuadas.
- j) Presentará a la Autoridad competente su propuesta de Programa de Seguridad.

## **CAPÍTULO 9. PROGRAMA DE SEGURIDAD**

De conformidad con lo dispuesto en la Normativa Nacional se exige tanto a los Explotadores de Aeronaves como a los Agentes de Carga Acreditados, que presenten para su aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica un “Programa de Seguridad “.

El Programa de Seguridad determinará los medios para prevenir el ingreso no autorizado de cualquier tipo de explosivo o dispositivo incendiario en el interior de un envío por vía aérea.

El Programa de Seguridad deberá también:

- Señalar las medidas de seguridad que permitan que la carga no sea manipulada por personas ajenas y que el acceso a la carga sea restringido.
- Señalar las medidas de protección cuando la carga aérea es transportada por vehículos terrestres.
- Estar propuesto y firmado por el representante autorizado en la empresa transportadora o Agente Acreditado.
- Incluir un sistema de salvaguardas de seguridad aceptadas por la Autoridad Aeronáutica.

## APÉNDICE E

### COMITÉ DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC/COMM)

#### 1. Términos de Referencia

- a) fomentar la cooperación regional entre los Estados, organizaciones internacionales y la industria a fin de facilitar la exitosa implantación de las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación (AVSEC) y de facilitación (FAL);
- b) alentar la participación de los Estados en el Mecanismo y Programas de Implantación AVSEC de la OACI, a fin de incluir sus aportes voluntarios de financiamiento y personal cuando fuera solicitado por la OACI;
- c) apoyar activamente el Plan de Acción AVSEC aprobado por la OACI y otras iniciativas regionales AVSEC; y
- d) favorecer una toma de conciencia en el ámbito AVSEC dentro de la región, mediante el auspicio y la participación en actividades de instrucción afines y seminarios; así como otros aspectos de facilitación.

#### 2. Programa de Trabajo

NÚMERO DE TAREA	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	PRIORIDAD	FECHA	
			INICIO	FINALIZACIÓN
AVSEC/1	Identificar y analizar las carencias en la implantación de las disposiciones AVSEC de la OACI que son comunes en muchos Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM y desarrollar iniciativas y medidas regionales que alienten y faciliten la resolución de dichas carencias y deficiencias.	A	AVSEC/COMM/1	Continua
AVSEC/1-1	Realizar encuestas periódicas para identificar las dificultades en las carencias que tienen los Estados para la implantación de las normas de AVSEC/Facilitación.	A	AVSEC/COMM/2	Continua
AVSEC/1-1.1	Instar a los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM la implementación de sus Planes de Medidas Correctivas de la auditoría USAP; y de sus Programas nacionales de seguridad de la aviación civil.	A	AVSEC/COMM/6	Continua
AVSEC/1-1.2	Establecimiento del Grupo de Tarea sobre Inspección del Equipaje de Bodega (HBS) para analizar amenazas nuevas y crecientes; tecnologías nuevas y crecientes; proporcionar a los Estados información de orientación técnica para la implantación de la Norma 4.4.8 del Anexo 17 en conjunto con la CLAC.	A	AVSEC/COMM/4	Finalizada

NÚMERO DE TAREA	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	PRIORIDAD	FECHA	
			INICIO	FINALIZACIÓN
AVSEC/1-1.4	Finalizar el informe del Grupo de Tarea sobre HBS con recomendaciones (90%).	A	3 de diciembre de 2005	Finalizada
AVSEC/1-1.5	Revisar el informe del Grupo de Tarea sobre HBS por el Grupo Ad Hoc durante el AVSEC/COMM/5 y hacer recomendaciones (90%).	A	AVSEC/COMM/5	Finalizada
AVSEC/1-1.6	Realizar una encuesta en los Estados de las Regiones CAR/SAM para validar las cinco conclusiones relacionadas con la implantación de las normas del Anexo 17.	A	AVSEC/COMM/5	Reemplazada
AVSEC/1-1.7	Realizar una encuesta en los Estado/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM para verificar la implementación de las recomendaciones OACI sobre los líquidos, aerosoles, y geles (LAGS), y su respectiva señalización gráfica; así como sobre el estatus de los ocho elementos críticos del USAP dentro sus Estados.	A	AVSEC/COMM/6	31 de octubre de 2008
AVSEC/1-1.8	Obtener información de los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM sobre la propuesta del GESPAA para la implantación de una Red de Información de Seguridad Compartida.	A	AVSEC/COMM/6	31 de octubre de 2008
AVSEC/1-2	Establecer un Programa Modelo para la Seguridad de la Carga.	A	AVSEC/COMM/5	Finalizada
AVSEC/1-2.1	Establecer un Grupo de Tarea para desarrollar un Programa Modelo para la Seguridad de la Carga.	A	AVSEC/COMM/5	Continúa
AVSEC/2	Monitorear existentes y desarrollar nuevos programas regionales de capacitación AVSEC	A	AVSEC/COMM/2	Continúa
AVSEC/2-1	Establecer un Grupo de Tarea sobre Instrucción para coordinar actividades e información sobre instrucción AVSEC	A	AVSEC/COMM/4	Continúa
AVSEC/2-1.1	Mantener una base de datos de instructores calificados AVSEC disponible para los Estados/Territorios en las Regiones CAR/SAM para utilizarla en los eventos regionales de instrucción	B	AVSEC/COMM/4	Continúa
AVSEC/2-1.1.1	Contribuir con el Plan de Acción de seguridad de la aviación de la OACI y proveer instructores y expertos a corto plazo para instrucción y asistencia en los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM.	B	AVSEC/COMM/6	Continúa
AVSEC/2-1.1.2	Instar a los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM a participar en las actividades de instrucción/seminarios/talleres auspiciados por la OACI.	A	AVSEC/COMM/6	Continúa

NÚMERO DE TAREA	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	PRIORIDAD	FECHA	
			INICIO	FINALIZACIÓN
AVSEC/2-1.1.3	Verificar con los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM. la inserción de los requerimientos mínimos que los inspectores y auditores de las autoridades de aviación civil deben poseer, y los requerimientos y procedimientos para la certificación del personal AVSEC.	A	AVSEC/COMM/6	Continua
AVSEC/2-1.1.4	Verificar con los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM, si aplica, el establecimiento, promulgación e implementación de la legislación contra pasajeros indisciplinados/perjudiciales basados en el modelo provisto por la OACI en la Circular 288/2002.	A	AVSEC/COMM/6	Continua
AVSEC/2-1.2	Establecer orientación para la inspección de Pasajeros/Equipaje de mano para proporcionar a los Estados información actualizada sobre técnicas de inspección y tecnología avanzada para enfrentar las amenazas nuevas y emergentes a la aviación civil.	A	AVSEC/COMM/5	Continua
AVSEC/2-1.3	Establecer un Grupo de Tarea sobre la Inspección de Pasajeros/Equipaje de mano para coordinar un seminario/reunión y proporcionar a los Estados material de orientación.	A	AVSEC/COMM/5	Finalizada
AVSEC/2-1.4	Que el Grupo de Tarea sobre la Inspección de Pasajeros/Equipaje de mano establezca un seminario/reunión del 13 al 17 de noviembre de 2006 en coordinación con la Oficina NACC de la OACI.	A	AVSEC/COMM/5	Finalizada
AVSEC/2-1.5	Verificar con los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM la adopción de prácticas óptimas para reducir las filas de espera en los puntos de inspección y considerar la calibración de los equipos de seguridad basados en una evaluación de riesgos.	A	AVSEC/COMM/6	Continua
AVSEC/6	Revisar todas las propuestas de enmienda de los Anexos 9 y 17.	A	AVSEC/COMM/3	Continua
AVSEC/8	Coordinar con el Grupo AVSEC de la CLAC sobre el desarrollo de un mecanismo regional para compartir la información sensible sobre amenazas a la aviación civil	B	AVSEC/COMM/3	Continua
AVSEC/9	Establecer un Grupo de Tarea de Facilitación para trabajar en las disposiciones del Anexo 9.	B	AVSEC/COMM/5	Continua
AVSEC/10	Establecer un Grupo de Tarea para la evaluación de la amenaza a la seguridad de la aviación del tráfico de narcóticos y su contrabando, y sus efectos sobre la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil.	A	AVSEC/COMM/6	Continua

NÚMERO DE TAREA	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	PRIORIDAD	FECHA	
			INICIO	FINALIZACIÓN
AVSEC/10-1	Que el Grupo de Tarea para la evaluación de la amenaza a la seguridad de la aviación del tráfico de narcóticos y su contrabando, investigue, evalúe, analice y desarrolle una guía de orientación para proporcionar la información sobre las contramedidas que deberían adoptar los Estados/Territorios conjuntamente con sus autoridades competentes para prevenir el narcotráfico y su contrabando por vía del transporte aéreo comercial.	A	AVSEC/COMM/6	30 de junio de 2009

3. **Prioridad**

- A** Tareas de alta prioridad con relación a las cuales debe acelerarse el trabajo.
- B** Tareas de mediana prioridad, con relación a las cuales debe iniciarse el trabajo lo más pronto posible, pero sin detrimento de las tareas de prioridad **A**.
- C** Tareas de menor prioridad, con relación a las cuales debe iniciarse el trabajo según lo permitan el tiempo y los recursos, pero sin detrimento a las tareas de prioridad **A** y **B**.

4. **Composición**

Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Costa Rica, Cuba, España, Estados Unidos, Guatemala, Guyana, Haití, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Trinidad y Tobago, Venezuela, ACI, CLAC, COCESNA, IATA e IFALPA.

5. **Presidentes**

Presidente – Oscar Derby (Jamaica)  
Vicepresidente – Eduardo Cerda Gómez (Chile).

**COMITÉ DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC/COMM)**

**COMPOSICIÓN**

Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Costa Rica, Cuba, España, Estados Unidos, Guatemala, Guyana, Haití, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Trinidad y Tobago, Venezuela, ACI, COCESNA, ACSA, CLAC, IATA e IFALPA.

<b>ESTADO/ORGANIZACIÓN MIEMBRO</b>	<b>REPRESENTANTE</b>
Argentina	César Vergara
Brasil	Mauro Ribeiro de Assis
	Leonardo Boszczowski
Canadá	Debra Normoyle
Chile (Vicepresidente)	Eduardo Cerda
Costa Rica	Nelson Pérez Meneses
Cuba	Julián Rodríguez Ramos
Guatemala	Jorge R. Perusina
España	José Manuel Puente
Estados Unidos	Richard Stein
Guyana	Abraham Dorris
Haití	Bouchard Theramene
Jamaica (Presidente)	Oscar Derby
México	Aarón Salvador Villar Bernal
Nicaragua	Guillermo Guido Yesca
Panamá	Aristides Aldeano
Paraguay	Cándido Méndez
Perú	César Matos Díaz
Trinidad y Tabago	Anthony Frederick
Venezuela	Carlos González Ashby
ACI	Juan Salas Rivera
ACSA (COCESNA)	Roy Vásquez Vásquez
CLAC	Marco Ospina
IATA	Yannick Lachapelle / Mauricio Morán
IFALPA	Adrián Martínez

---

## COMITÉ DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC/COMM)

### GRUPOS DE TAREA

#### Grupo de Tarea de Capacitación AVSEC (AVSEC/TRAIN/TF)

##### Términos de Referencia:

- a) analizar las necesidades de instrucción y mejorar la eficacia de los Cursos, Talleres y Seminarios AVSEC en las Regiones CAR/SAM;
- b) desarrollar notas de discusión durante las reuniones para resolver las necesidades de los Estados que necesitan programas AVSEC;
- c) mantener la coordinación con el Grupo de Tarea sobre Capacitación de la CLAC;
- d) coordinar las actividades de instrucción;
- e) mantener la información de la base de datos AVSEC; y
- f) responder a los Estados que necesiten información de la base de datos AVSEC.

##### Tareas:

- a) desarrollar un Formulario para la Revisión de la Evaluación como un documento de trabajo para la revisión de los formularios de evaluación de los talleres/seminarios de los participantes;
- b) desarrollar un cuestionario encuesta como documento de trabajo para recolectar información sobre capacitación de los Estados Miembros;
- c) llevar a cabo un análisis de las necesidades de instrucción en las Regiones CAR/SAM;
- d) obtener y revisar las evaluaciones (retroalimentación) de los Talleres y Seminarios de la OACI con la finalidad de mejorar la efectividad de los Talleres/Seminarios AVSEC;
- e) mantener una base de datos de instructores AVSEC calificados disponibles en las Regiones CAR/SAM para su uso en los eventos regionales de instrucción;
- f) desarrollar discusiones sobre el modelo del programa de instrucción de inspección de seguridad de pasajeros;
- g) coordinar un seminario de Inspección de pasajeros para proporcionar a los Estados con información actual respecto a las técnicas de inspección y tecnologías avanzadas para afrontar las amenazas nuevas y emergentes; y
- h) presentar los resultados de los incisos a), b), c) y d) arriba mencionados a la Reunión AVSEC/COMM/6.

##### Composición:

Anthony Frederick (Trinidad y Tabago) – **Relator**  
Avery Henry (Antigua y Barbuda)  
Rogério Benevides Carvahlo (Brasil)  
Nelson Pérez Meneses (Costa Rica)  
Judith Goodison (Jamaica)  
Aarón Salvador Villar Bernal (México)  
Anselma O’Neil (ECCAA)

---

**Grupo de Tarea sobre la Seguridad de la Carga (AVSEC/CARGO/TF)**

**Términos de Referencia:**

- a) establecer Reuniones, en caso de ser necesario, para investigar y analizar las prácticas recomendadas en lo relacionado a los Programas de la Seguridad de la Carga;
- c) preparar informes para discutir los resultados; y
- d) responder a los Estados que necesiten información sobre el Programa de Seguridad de la Carga.

**Tareas:**

- a) desarrollar los componentes principales de un Programa Modelo de Seguridad de la Carga;
- b) investigar y analizar las prácticas recomendadas para el Programa de Seguridad de la Carga; y
- c) desarrollar y revisar un Informe Final haciendo recomendaciones los resultados.

**Composición:**

Milenska Vega (Bolivia) – **Relatora**  
Cesar Vergara (Argentina)  
Ricardo Sferco (Argentina)  
Eduardo Cerda Gómez (Chile)  
Yannick Lachapelle (IATA)

**Grupo de Tarea sobre Inspección de Pasajeros/Equipaje de Mano (AVSEC/PAX/BAG/TF)**

**Términos de Referencia:**

- a) coordinar el Seminario sobre Pasajeros/Equipaje de Mano para brindar a los Estados que lo necesiten información sobre técnicas de inspección y sobre los avances tecnológicos para enfrentar las amenazas nuevas y emergentes a la aviación civil;
- b) establecer una Reunión sobre Pasajeros/Equipaje de Mano para investigar y analizar las prácticas recomendadas sobre los sistemas de inspección relacionados con las tecnologías nuevas y emergentes y desarrollar material de orientación;
- c) preparar informes para discutir los resultados; y
- d) responder a los Estados que tengan necesidades de información sobre Inspección de Pasajeros/Equipaje de mano.

**Tareas:**

- a) valorar la disponibilidad del equipo y sus capacidades;
- b) desarrollar un análisis de costo y beneficio del equipo;
- c) identificar la aplicación para los diferentes tipos de aeropuertos; y
- d) revisar el informe y hacer las recomendaciones relacionadas con los resultados.

**Composición:**

Althea Bartley (Jamaica) – **Relator**  
Jean Barrette (Canadá)  
Estados Unidos (A determinarse)  
Carlos Gonzalez (Venezuela)  
Jose Villaverde (Venezuela)  
Yannick Lachapelle (IATA)

---

**Grupo de Tarea sobre Facilitación (AVSEC/FAL/TF)**

**Términos de Referencia:**

- a) establecer Reuniones según sea indicado por la OACI para investigar y analizar las prácticas recomendadas en los Programas de Facilitación;
- c) preparar informes, en caso de ser necesario, para discutir los resultados; y
- d) responder a los Estados que necesiten información sobre el Programa de Facilitación.

**Tareas:**

- a) desarrollar iniciativas de Facilitación, según lo indique la OACI;
- b) investigar y analizar las prácticas recomendadas sobre los Programas de Facilitación; y
- c) revisar los informes que se desarrollen y hacer recomendaciones sobre los resultados.

**Composición:**

Cesar Matos (Perú) – **Relator**  
Fabian Moriera (Argentina)  
Milenka Vega (Bolivia)  
Eduardo Cerda Gómez (Chile)  
Aristides Domínguez Gutter (Paraguay)  
Carlos Cairret Noguera (Paraguay)  
Yannick Lachapelle (IATA)

**Grupo de Tarea para la evaluación de la amenaza a la seguridad de la aviación del tráfico de narcóticos y su contrabando (AVSEC/ASSESS/TF)**

**Términos de Referencia:**

- a) establecer Reuniones, según sea necesario, para investigar, evaluar y analizar las prácticas recomendadas para prevenir la amenaza a la seguridad de la aviación del tráfico de narcóticos y su contrabando, y sus efectos sobre la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil;
- b) preparar informes para discutir los resultados; y
- c) responder a los Estados que necesiten información y prácticas recomendadas para prevenir el narcotráfico y su contrabando por vía del transporte aéreo comercial.

**Tareas**

- a) investigar y analizar las prácticas recomendadas para prevenir el narcotráfico y su contrabando por vía del transporte aéreo comercial;
- b) desarrollar material de orientación para prevenir la amenaza a la seguridad de la aviación del tráfico de narcóticos y su contrabando, y sus efectos sobre la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil; y
- c) desarrollar y revisar un Informe Final haciendo las recomendaciones con los resultados.

**Composición:**

**Grupo 1**

Cesar Vergara (Argentina)  
Mauro de Assis (Brasil)  
Eduardo Cerda (Chile) - **Relator**  
Cándido Méndez (Paraguay)  
Roy Vasquez (COCESNA)

**Grupo 2**

Bouchard Theramene (Haiti)  
Althea Bartley (Jamaica)  
Aaron Villar Bernal (Mexico) - **Relator**  
Yannick Lachapelle (IATA)

**Cuestión 5 del  
Orden del Día:           Otros asuntos**

5.1           El Delegado de CLAC hizo una presentación respecto sus actividades legales, económicas/políticas de esa Comisión y a las actividades futuras. También informó respecto las actividades en acuerdos de instrucción y becas con el Centro de Entrenamiento de la Aviación de Singapur, así como los avances que su grupo de FAL-AVSEC ha alcanzado durante los últimos años, y a las actividades futuras para apoyar sus Estados miembros.

5.2           La reunión tomó la nota de las preocupaciones presentadas por el Delegado de la IATA con respecto a la necesidad de todos los Estados contratantes de GREPECAS de asegurarse de que se hayan promulgado y estén haciendo respetar totalmente la legislación contra los pasajeros indisciplinados/perjudiciales. A pesar de una disminución total de actos de interferencia ilícita, continúan en aumento los incidentes de pasajeros indisciplinados/perjudiciales. Hay una necesidad de evitar que estos incidentes sucedan y legislaciones fuertes en ciertos Estados han demostrado ser disuadidos. También se mencionó que, debido a asuntos jurisdiccionales, es importante que las definiciones comunes del comportamiento indisciplinado/perjudicial sean resueltas y que debe existir cooperación entre los Estados contratantes para asegurar un juicio eficaz para todos los incidentes.

5.3           El Delegado de México comentó a la Reunión que su administración ha desarrollado algunas regulaciones respecto a los pasajeros indisciplinados/perjudiciales. Sin embargo, solicitó el apoyo de los miembros de IATA para identificar a esos pasajeros, y para establecer algún mecanismo para los miembros de tripulación puedan completar el proceso de juicio de esos pasajeros.

5.4           El Delegado de la IATA reconoció que es una responsabilidad compartida, y la negación de abordaje de esos pasajeros permanece como un derecho de las Aerolíneas. Sin embargo, urge que los Estados desarrollen un Memorandum de Entendimiento dentro de sus entidades gubernamentales, y que la IATA va a apoyar cualquier iniciativa de los Estados respecto a la legislación contra pasajeros indisciplinados/perjudiciales, recordándoles que la OACI elaboró la Circular 288 – *Material de Guía de Aspectos Legales de pasajeros indisciplinados/perjudiciales* (junio 2002), y el Documento de la OACI 9811 – *Manual de las Disposiciones del Anexo 6 Relativas a la Seguridad* (2002), que los Estados pueden tomar como referencia. La Reunión aceptó la iniciativa de la IATA sobre este asunto y concluyó:

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 6/27                   LEGISLACIÓN PARA PASAJEROS INDISCIPLINADOS /  
PERJUDICIALES.**

Que los Estados/Territorios NAM/CAR/SAM:

- a) si aplica, desarrollen, promulguen y hagan cumplir la legislación contra pasajeros indisciplinados/perjudiciales basados en el modelo provisto por la OACI en la Circular 288/2002;
- b) asegurarse que por medio de leyes nacionales así como acuerdos bilaterales, todos los casos de pasajeros indisciplinados/perjudiciales sean enjuiciados por cualquier ofensa ocurrida en su jurisdicción territorial o de bandera;
- c) informar a la OACI de la acción tomada en adoptar la legislación nacional contra pasajeros indisciplinados/perjudiciales; y

- d) desarrollar un mecanismo de recolección de datos de incidentes con pasajeros indisciplinados/perjudiciales por el AVSEC/COMM

5.5 El Delegado de la IATA comentó a la Reunión acerca del Sistema de Gestión de Seguridad (SeMS) y para todos sus Aerolíneas miembro adoptar el sistema en sus operaciones. Debido a que este considera el rol de gestión de sistemas en un ambiente de seguridad de la aviación e identifica los beneficios para un acercamiento tipo Sistema de Gestión de Seguridad, avalado para todas las partes interesadas respecto a la regulación de seguridad y la entrega operacional de controles de seguridad. También remarcó los beneficios que tal acercamiento puede proveer en apoyar el desarrollo continuo y el mantenimiento de un sistema de transporte aéreo seguro y en cumplir con los requerimientos del Anexo 17 – *Seguridad* de la OACI al convenio sobre Aviación Civil Internacional.

5.6 El Delegado de México recordó que la adopción del Sistema de Gestión de Seguridad fue discutida en el Panel/19 de AVSEC, y que mientras haya otros asuntos urgentes, se deberán esperar más acciones por parte de ese panel.

**PROYECTO DE  
DECISIÓN 6/28**

**IMPLEMENTACIÓN SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD  
(SEMS)**

Que los Estados/Territorios NAM/CAR/SAM consideren a su conveniencia, el beneficio de implementar el Sistema de Gestión de Seguridad de la IATA por sus operadores aéreos nacionales.

5.7 El Delegado de la IATA habló sobre un Programa Piloto de Carga Segura, con el objetivo de que sea aplicado por las Líneas Aéreas miembros de esta Asociación. El propósito es fijar estándares y procedimientos para asegurar la carga desde el primer punto de entrada dentro de la cadena de suministro, en el que la carga sea identificada como aérea y de ahí en adelante protegerla de actos ilícitos de interferencia hasta que haya sido embarcada en la aeronave transportadora. Para este propósito, hizo referencia al Capítulo 3.4 respecto a *Control de Calidad* y el Capítulo 4.6 de *Medidas relativas a la carga, correo y otros bienes* del Anexo 17. Asimismo, el Delegado de la IATA mencionó que hay una relación muy cercana entre aerolíneas, entidades de gobierno y agentes regulatorios que requiere acciones coordinadas debido a que su actividad está bajo amenaza global también.

5.8 Durante la discusión, IATA clarificó que no tienen programas para hacer cumplir la ley y por lo tanto el programa sería voluntario. Sin embargo se estableció la experiencia de IATA en los estándares de disciplina de la industria. IOSA (Auditoría Operacional de Seguridad de la IATA) es ahora reconocida por un gran número de autoridades regulatorias; algunos Estados requieren que las aerolíneas que operan en sus territorios sean certificadas por IOSA. También informó que ese programa no interfiere con las regulaciones de los Estados. Finalmente, solicitar el apoyo de las autoridades que regulan la seguridad de la aviación.

**PROYECTO DE  
DECISIÓN 6/29**

**INICIATIVA DE IATA DE IMPLEMENTAR UN PROGRAMA  
PILOTO DE CARGA SEGURA**

Que los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM consideren la conveniencia y el beneficio de la implementación de la Iniciativa de IATA de implementar un programa piloto de carga segura por las líneas aéreas de sus Estados, sin perjuicio de dar cumplimiento a las normas de Agente acreditado y de elaborar su Programa Nacional de Seguridad de la Carga.

5.9 El representante de la IATA resumió a la reunión acerca del tráfico de narcóticos y el contrabando en el contexto regional que destaca el hecho que para muchos Estados Contratantes representa el riesgo más potencial y actual contra la aviación civil. Debido a los efectos negativos potenciales sobre la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil internacional, hay una necesidad de que la autoridad apropiada en la seguridad desarrolle y haga cumplir ciertas contramedidas contra el tráfico ilícito para asegurarse que está prevenido de entrar en el ambiente de la aviación civil

5.10 La reunión también observó que esta actividad ilegal se podría asociar al terrorismo o al crimen organizado que pueden tener acceso a la aviación civil que se aprovecha de las deficiencias de la seguridad de aviación en los aeropuertos y que pueden causar daño catastrófico a la aviación civil. Por lo tanto, llega a ser necesario que las contramedidas de la seguridad deban no sólo considerar la detección de armas, explosivos y de otros artículos peligrosos e incluir también la detección de narcóticos mientras que se inspecciona a los pasajeros, al equipaje así como la carga.

5.11 Numerosos comentarios presentados por muchos representantes a la Reunión, todos reconocieron que esta actividad ilegal pose una sería amenaza contra la seguridad, regularidad, y eficiencia de las operaciones de la aviación civil; y que en coordinación de las autoridades de los Estados apropiadas, se requiere el desarrollo de ciertas contramedidas de control para prevenir el narcotráfico y su contrabando especialmente en los puntos de origen.

**PROYECTO DE  
DECISIÓN 6/30**

**IMPLICACIONES DE SEGURIDAD DEL TRAFICO DE  
NARCOTICOS Y CONTRABANDO**

Que el AVSEC/FAL/COMM cree un Grupo de Tarea ad-hoc para poder analizar esta amenaza y presente a la próxima Reunión información relevante para someter las conclusiones al Panel OACI AVSEC para finales del primer trimestre del 2009.