



**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Temas relacionados con la planificación e implantación de la navegación aérea a nivel regional

3.2 Informe de la Reunión AVSEC/COMM/6

(Presentada por el Presidente del AVSEC/COMM)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta para la aprobación de la Reunión los resultados de la Sexta Reunión del Comité de la Seguridad de la Aviación (AVSEC/COMM/6). La acción para el GREPECAS/15 se propone en el párrafo 6.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">Informe de la reunión AVSEC/COMM/6 (Puerto Vallarta, México, 22 al 25 de julio de 2008).	
Objetivo Estratégico B	<i>Mejorar la protección de la aviación civil mundial</i>

1. Introducción

1.1 La Sexta Reunión del Comité de la Seguridad de la Aviación del GREPECAS (AVSEC/COMM/6) revisó el trabajo de la Reunión AVSEC/COMM/5 y las Conclusiones aprobadas por la Reunión GREPECAS/14. Esta nota de estudio presenta un sumario de las discusiones, así como los treinta Proyectos de Decisión y de Conclusión adoptados por la Reunión, los cuales se presentan en el **Apéndice A** a esta nota, para la aprobación de la Reunión GREPECAS/15. Durante la Reunión se creó 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 (AVSEC/ASSESS/TF); además de los Grupos de Tarea ya existentes.

2. Revisión de los resultados de las Reuniones AVSEC/COMM/5 y GREPECAS/14

2.1 La Reunión revisó y actualizó las Conclusiones de las Reuniones AVSEC/COMM/5 y GREPECAS/14. Se observó que como resultado de las acciones tomadas por estas reuniones, las siguientes conclusiones han sido **finalizadas** o **reemplazadas**: 13/8 (4/6), 14/7 (5/1), 14/8 (5/2), 14/10 (5/4), 14/13 (5/11), 14/14 (5/12).

2.2 La Reunión también tomó nota que las siguientes conclusiones continúan **válidas**: 13/4 (4/1), 13/5 (4/2), 13/7 (4/5), 13/9 (4/7), 13/10 (4/8), y 13/15 (4/13) 14/9 (5/3), 14/11 (5/5), 14/12 (5/7).

2.3 La Reunión tomó conocimiento que si bien muchas tareas han sido finalizadas, en muchos casos la acción o respuesta por parte de los Estados no siempre es efectiva. La Reunión determinó que los Estados que aún no lo hicieron formalicen su Programa nacional de seguridad de la aviación (PNSAC) y todos los programas relacionados con este documento, y la difusión de las partes pertinentes a los involucrados, para de esta forma asegurar la implementación apropiada de todos requerimientos nacionales en los Estados.

2.4 La Reunión coincidió que los Estados deben dar atención apropiada a las decisiones y conclusiones tomadas por el AVSEC/COMM. La reunión acordó el **Proyecto de Decisión 6/1 - Encuesta de implementación AVSEC**.

3. Revisión de los desarrollos y actividades AVSEC a nivel mundial y regional

3.1 La Reunión revisó los desarrollos y actividades AVSEC a nivel mundial y regional, así como las disposiciones AVSEC del Anexo 17, la revisión al Doc 8973 – *Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita*, la nueva estructura de la Subdirección de Planificación, Coordinación e Implantación (PCI) de la OACI y la nueva Sección de Implantación y Asistencia Coordinados (ISD) en seguridad de la aviación y la Sección de Especificaciones y Material de Orientación (SGM).

3.2 La Secretaría informó a este respecto que la ISD en coordinación con el RO/AVSEC para las regiones NAM/CAR/SAM continúa asistiendo a los Estados con: la planificación, coordinación e implantación de la Seguridad de la Aviación (AVSEC) de la OACI para los Estados; las implicaciones futuras sobre AVSEC; la gestión del Programa de Instrucción AVSEC; el manejo del “*Programa de Instrucción Conciencia de la Seguridad de la OACI/Canadá-Fase II*”; asistencia a los Estados para que solucionen sus deficiencias encontradas en las auditorías del USAP de la OACI; el establecimiento de una sólida infraestructura AVSEC de acuerdo con el Anexo 17 de la OACI; todo el material de orientación de la OACI en el campo AVSEC; y la asistencia en la solución de retos que surjan en AVSEC.

3.3 La Reunión conoció que el Doc. 8973 se encuentra en su etapa final de aprobación y que el Volumen V – *Gestión y respuesta ante situaciones de crisis*, de la nueva versión de este documento ya se encuentra publicado, siendo que se planea publicar los otros volúmenes para finales del presente año 2008.

3.4 La Reunión tomó conocimiento que la OACI continúa con la instrucción AVSEC a través de los cursos regulares en los Centros de instrucción AVSEC y del “*Programa de Instrucción Conciencia de la Seguridad de la OACI/ Canadá-Fase II*”, bajo el cual ha impartido varios talleres para todos los Estados y Territorios de las Regiones NAM/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) y uno en proceso que está orientado al desarrollo de un Programa nacional de certificación de personal operador de equipos AVSEC que incluye los criterios y procedimientos que debe tener la regulación e implementación de la certificación del personal AVSEC. El **Apéndice B** a esta nota informa sobre la programación de estos talleres y Cursos para Instructores, sobre el Programa Nacional de Instrucción AVSEC (PNISAC) para el resto de 2008 y el primer trimestre de 2009.

3.5 La Reunión también conoció que a pesar de los esfuerzos de la OACI para llevar a cabo el “*Programa de Instrucción Conciencia de la Seguridad*”, lamentablemente no todos los Estados envían personal de sus propias autoridades de aviación AVSEC, perdiendo el beneficio de elevar sus calificaciones, siendo en muchos casos los participantes de los concesionarios privados o explotadores aéreos los beneficiados.

3.6 La Reunión tomó conocimiento que la OACI continúa con el reclutamiento de especialistas AVSEC, para realizar a nombre de la OACI, como expertos a corto plazo (STE), misiones de asistencia e instrucción AVSEC para ayudar a los Estados en todas las áreas referidas en el párrafo 3.2 de esta parte y reconoció la importancia de continuar apoyando el Plan de acción AVSEC de la OACI.

3.7 La Reunión fue informada que el acuerdo de cooperación OACI/Organización de Estados Americanos (OEA) continúa vigente, y que a través del Comité Interamericano Contra el Terrorismo (CICTE) se ha apoyado a varios Estados de la Región para participar en diferentes eventos de instrucción auspiciados por la OACI y que también se ha incluido en este acuerdo instrucción referente al Anexo 9 – *Facilitación*, por medio de seminarios y talleres regionales sobre Documentos de Viaje de Lectura Mecánica (DVLN).

3.8 La Reunión tomó nota de la importancia de la participación de los Estados en la Red de Puntos de Contacto (PoC) AVSEC/FAL de la OACI, de las directrices recomendadas por la OACI respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles (LAGs), y del envío a la OACI de los informes sobre actos de interferencia ilícita ocurridos en sus Estados.

3.9 La reunión adoptó el **PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/2 – *Desarrollos para el mejoramiento de la seguridad de la aviación***; y también adoptó **PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/3 - *Implementación de una encuesta de seguridad***.

3.10 La Reunión tomó conocimiento que la OACI ha conformado el Comité de Revisión de Informes de Auditoría (ARRB), entidad que analiza el progreso de la aplicación de los Planes de acción correctiva (CAP) y que, a través del Secretario General y cuando corresponda, generará correspondencia a las autoridades de aviación civil requiriendo su atención sobre el cumplimiento de sus CAP, 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.

3.11 La Reunión conoció sobre las actividades y resultados respecto al desarrollo del USAP en las Regiones NAM/CAR/SAM y el progreso de la implementación de los Planes de Acción Correctiva de los Estados para cumplir con la implantación de las Normas y Métodos Recomendados del Anexo 17. Se observó la urgente necesidad por parte de los Estados de la finalización, aprobación e implementación de su 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), y el Programa de Seguridad del Explotador aéreo (PSE), entre otros. También conoció que La Reunión acordó el **PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/4 - *Revisión general de los planes de acción correctivos de las deficiencias de los Estados en seguridad de la aviación***.

3.12 La Reunión concordó sobre la importancia de la implementación de todos los programas AVSEC en cada uno de sus Estados y la consideración que deben prestarle a la nueva metodología del segundo ciclo de auditorías que aplicará el USAP respecto a la verificación de ocho elementos críticos del sistema AVSEC de los Estados. La reunión adoptó el **PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/5 - *Implementación de una encuesta de seguridad sobre los ocho elementos críticos***.

3.13 La Reunión tomó nota de la iniciativa presentada por Colombia a nombre del Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación (GESPAA) sobre los beneficios de tener una Red segura Compartida de Información (SIN), la cual incluye un acceso mejorado y difusión efectiva de información de amenazas al sistema global de aviación, dirigida a desarrollar capacidades de gestión de información de crisis. La Reunión concordó en evaluar y analizar los beneficios e implicaciones económicas de la iniciativa presentada por el GESPAA, que se presenta en el **Apéndice C** de esta nota. La Reunión acordó el **PROYECTO DE DECISIÓN 6/6 – Implementación de una red de información de seguridad compartida.**

3.14 La Reunión discutió la iniciativa presentada por Colombia a nombre del GESPAA respecto a la certificación u otorgamiento de licencias para los inspectores y/o auditores de las autoridades de aviación civil y la necesidad de contar con directrices sobre los requerimientos específicos que este personal debe tener. Luego de varias intervenciones, la plenaria accedió en enviar el asunto al Panel de ICAO AVSEC. La Reunión acordó el **PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/7 - Certificación u otorgamiento de licencias para inspectores y/o auditores de la autoridad de aviación civil.**

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

4.1 Desarrollos del Grupo de Tarea sobre Inspección del Equipaje de Bodega (AVSEC/HBS/TF)

4.1.1 Seminario Sobre Inspección de Pasajeros/Equipaje de Mano

4.1.1.1 La Reunión conoció 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, que involucró un importante temario. Se conoció que participaron ochenta y cinco representantes de 19 Estados de las Regiones NAM/CAR/SAM, cuatro organizaciones internacionales y ocho compañías de la industria AVSEC. La reunión alentó a los Estados a implementar a su conveniencia las diferentes materias y experiencias transmitidas en ese seminario.

4.1.2 Informe Final y Plan de acción de la Reunión del Grupo de tarea AVSEC/PAX-BAG/TF/1

4.1.2.1 La Reunión tomó nota de los resultados, propuestas y plan de acción AVSEC/PAX-BAG/TF/1. La Reunión discutió varias cuestiones, entre ellas, la recomendación del tamaño para el equipaje de mano, la relación con el promedio del tamaño del túnel (60 cm. x 40 cm.) de los equipos convencionales de rayos X. También reconoció sobre los efectos que los elevados precios de combustible ocasionan a los explotadores aéreos quienes planean implementar cargos a los pasajeros que transporten equipaje de bodega.

4.1.2.2 La Reunión consideró que esta situación se revertiría contra el sistema internacional AVSEC cuando los pasajeros que intenten evitar ese cobro sobrecargarán su equipaje de mano, repercutiendo en la congestión de los puntos del control de seguridad (PCS) y dificultarán la revisión y el análisis de los operadores de equipos 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. Por lo que se debería considerar la limitación recomendada por la IATA en el tamaño del equipaje de 56cm. x 45cm x 25cm. La Reunión adoptó el **PROYECTO DE DECISIÓN 6/8 – Equipaje de mano.**

4.1.2.3 La Reunión también tomó nota que la nueva tecnología avanzada de imágenes de rayos X todavía se encuentra en etapa de desarrollo, prueba y certificación y la importancia de hacer un análisis de costo beneficio antes de comprar dichos equipos, y la Reunión adoptó el **PROYECTO DE DECISIÓN 6/9** – *Tecnología avanzada de imágenes de rayos X (ATIX)*.

4.1.2.4 La Reunión fue informada que durante el Seminario-Taller AVSEC/PAX/BAG, Brasil compartió la información con respecto a la certificación de su personal de AVSEC y que Nicaragua también está dispuesta a compartir con los Estados que requieran información sobre su experiencia en la certificación de personal AVSEC. La Reunión adoptó el **PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/10** - *Certificación de personal AVSEC*.

4.1.2.5 La Reunión reconoció la importancia que los Estados deben dar a la finalización del desarrollo, aprobación, e implementación de su PNISAC y del PNCC para mejorar el mecanismo de vigilancia dentro de sus Estados. La Reunión adoptó el **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*.

4.1.2.6 La Reunión observó la importancia de armonizar la calibración para los detectores de metales de pórtilco (WTMD) considerando una evaluación de riesgo basados en tres niveles (Nivel 1- 70 gramos en condiciones normales; Nivel 2- 20 gramos; y Nivel 3 – 20 gramos más 100% de Inspección física-(cacheo). La Reunión adoptó el **PROYECTO DE DECISIÓN 6/12** - *Detector de metales de pórtilco (WTMD)*.

4.1.2.7 La Reunión discutió ciertas restricciones que han afectado al transporte aéreo, el incremento del volumen de pasajeros para ser inspeccionado a través de los PCS y la urgente necesidad de establecer y aplicar procedimientos para evitar largas filas de espera a los pasajeros en los PCS. La Reunión reconoció la importancia de la infraestructura del aeropuerto, la tecnología, el factor humano, y los procedimientos implementados, los cuales, bien equilibrados podrán evitar largas líneas de espera y adoptar las prácticas óptimas para reducir la espera en los PCS como: la de 30 minutos (aceptable) hasta 10 minutos (ideal) y dotación de personal de ambos sexos para facilitar la inspección. La Reunión adoptó el **PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/13** - *Fila de espera en los puntos de seguridad*.

4.1.2.8 La Reunión tomó nota sobre la importancia que deben otorgar los Estados a la Norma 3.2.4 del Anexo 17 sobre los requisitos arquitectónicos y de infraestructura que deben considerar para asegurar que las medidas de seguridad sean integradas en el diseño y la construcción de nuevas instalaciones y alteraciones a las instalaciones existentes en los aeropuertos y la aplicación de sanciones y multas adecuadas en caso que no se hayan implantado dichas consideraciones. La Reunión adoptó el **PROYECTO DE DECISIÓN 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*.

4.1.2.9 La reunión reconoció la importancia 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 y para diferentes situaciones (pasajeros perturbadores, control de multitudes, y manejo de crisis). La Reunión adoptó el **PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/15** - *Conocimiento de los asuntos de seguridad de la aviación por parte de las fuerzas encargadas de aplicar la ley*.

4.1.2.10 La Reunión tomó la nota que es también esencial la coordinación entre las entidades gubernamentales implicadas en la respuesta de un acto de interferencia ilícita al implementar la Norma 5.1.4 del Anexo 17 y la periodicidad de los ejercicios AVSEC. La reunión adoptó el **PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/16** - *Planes de contingencia contra casos de interferencia ilícita.*

4.1.2.11 La Reunión también observó la necesidad de implementar la señalización gráfica apropiada para informar a los pasajeros antes del PCS con respecto a las restricciones sobre Líquidos, Aerosoles y Geles (LAGs). La reunión adoptó el **PROYECTO DE DECISION 6/17** - *Señalización gráfica en el proceso de seguridad y restricciones de líquidos, aerosoles y geles (LAGs).*

4.1.2.12 La Reunión conoció por el Delegado de IATA sobre los beneficios que un sistema de información avanzado del pasajero (APIS) podría traer a los Estados, el que una vez implementado, podría facilitar el compartir la información de pasajeros a las autoridades de Aduana, Migración y cualquier otra entidad implicada. Después de algunas discusiones, la Reunión adoptó el **PROYECTO DE DECISIÓN 6/18** - *Sistema avanzado de información de pasajeros (API).*

4.1.2.13 La Reunión observó la necesidad para tener criterios armonizados y procedimientos para el reconocimiento de un patrón del comportamiento del pasajero, por lo tanto la Reunión adoptó el **PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/19** - *Reconocimiento de patrones de comportamiento de pasajeros.*

4.1.2.14 La Reunión reconoció la importancia de diseñar puntos de inspección de seguridad considerando los factores ambientales y ergonómicos relacionados con actividades AVSEC, para obtener los resultados óptimos en el desempeño del personal asignado a estos puntos. La Reunión adoptó el **PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/20** - *Factores ambientales y ergonómicos relacionados con AVSEC.*

4.1.2.15 La Reunión discutió la importancia de clasificar los aeropuertos basados en el flujo de pasajeros al diseñar puntos de control de seguridad. Se sugirió el 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 adoptó el **PROYECTO DE DECISIÓN 6/21** - *Clasificación AVSEC de aeropuertos con base en la afluencia de pasajeros.*

4.1.2.16 La Reunión alentó a los Estados ha desarrollar e implementar Procedimientos de Operación Normalizados (SOP) para las diferentes situaciones, normales y emergentes sea cual sea la entidad (gubernamental o contratada privada) involucrada en la revisión de pasajeros y el equipaje de mano. La Reunión adoptó el **PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/22** - *Procedimientos operativos normalizados (SOP) para inspeccionar pasajeros/equipaje de mano.*

4.1.2.17 La Reunión analizó la importancia de contar con 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 de 100ml (3.4 onzas), y debido al problema que ocasiona para algunos Estados el costo del el uso de bolsas resellables, es importante tener una clara información respecto a este asunto, así como guías adicionales sobre la implantación de bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB) por parte del grupo de expertos apropiado. Además de la puesta en práctica de la restricción de LAGs en las operaciones domésticas e internacionales dentro sus Estados y la necesidad de armonizar los procedimientos con respecto a dichas restricciones.

4.1.2.18 La Reunión adoptó el **PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/23** - *Restricciones de líquidos, geles y aerosoles (LAGS)* y adoptó el **PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/24** - *Restricción de líquidos, geles y aerosoles (lags) para viajes domésticos, regionales e internacionales*

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)

4.2.1.1 La Reunión conoció que debido a restricciones económicas de los miembros del Grupo de tarea AVSEC/Cargo/TF realizaron todas las coordinaciones por correo-e para concluir la tarea asignada, y tomó nota del desarrollo del Modelo del Programa de Seguridad de la Carga (**Apéndice D** a esta parte del informe). La Reunión adoptó el **PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/25 - Modelo de programa de seguridad de la carga**.

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 revisó las actividades realizadas por el AVSEC/COMM desde su creación, y tomó conocimiento de la resolución del Consejo de la OACI 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. La Directora Regional (RD) de la Oficina Regional NACC de la OACI informó a la Reunión que la razón para la separación del AVSEC/COMM del mecanismo de GREPECAS se debe a que la Comisión de Navegación Aérea (ANC) no es la entidad apropiada para manejar dicha materia, y aclaró que la OACI no está abandonando el tema de seguridad de la aviación y clarificó que no es la intención de la OACI el disolver el grupo.

4.3.2 La Reunión determinó la necesidad de continuar con el trabajo del AVSEC/COMM como una identidad independiente. La Reunión reconoció como objetivo principal el 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, además de incluir aspectos de Facilitación del Anexo 9. La Reunión adoptó el **PROYECTO DE DECISIÓN 6/26 - Futuro mecanismo del comité de seguridad de la aviación (AVSEC/COMM)**.

5. Otros asuntos

5.1 La Reunión tomó conocimiento de la presentación realizada por el Delegado de la CLAC respecto las actividades legales, económicas y políticas de esa Comisión y sus actividades futuras.

5.2 La reunión tomó conocimiento que a pesar de una disminución total de actos de interferencia ilícita, continúan en aumento los incidentes de pasajeros indisciplinados/perjudiciales y reconoció la urgente necesidad de que todos los Estados miembros del GREPECAS se aseguren de desarrollar, aprobar, promulgar e implementar una legislación contra los pasajeros indisciplinados/perjudiciales. Además de que estos casos sean resueltos por los Estados y cooperen entre ellos para asegurar un juicio eficaz para todos los incidentes.

5.3 Se reconoció la importancia de utilizar el modelo provisto por la OACI en la Circular 288/2002 *Material de Guía de Aspectos Legales de pasajeros indisciplinados/perjudiciales*, y el Documento de la OACI 9811 – *Manual de las Disposiciones del Anexo 6 Relativas a la Seguridad* (2002), la Reunión adoptó **PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/27 - Legislación para pasajeros indisciplinados/perjudiciales**.

5.4 La Reunión conoció acerca del Sistema de Gestión de Seguridad (SeMS) de la IATA que considera el rol de gestión de sistemas en un ambiente de seguridad de la aviación e identifica los beneficios de un Sistema tipo de Gestión de Seguridad, involucrando a todas las partes AVSEC interesadas. La Reunión tomó conocimiento sobre un Programa Piloto de Carga Segura de la IATA que fija estándares y procedimientos para asegurar la carga desde el primer punto de entrada a 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, como establece el Anexo 17. El **Apéndice E y F** respectivamente, incluyen mayor información sobre estos temas.

5.5 La Reunión La Reunión adoptó el **PROYECTO DE DECISIÓN 6/28 - Implementación sistema de gestión de seguridad (SEMS)** y adoptó el **PROYECTO DE DECISIÓN 6/29 - Iniciativa de IATA de implementar un programa piloto de carga segura.**

5.8 La Reunión reconoció la amenaza acerca del tráfico ilícito de narcóticos y su contrabando en el contexto regional y debido al alto riesgo potencial y actual por los efectos negativos potenciales sobre la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil internacional, determinó la necesidad de que las autoridades AVSEC conjuntamente con las autoridades competentes en esta materia desarrollen y hagan 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 La Reunión decidió el **PROYECTO DE DECISIÓN 6/30 - Implicaciones de seguridad del trafico de narcóticos y contrabando.**

6. Acciones Sugeridas a la Reunión

6.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio; y
- b) revisar y aprobar los Proyectos de Decisión y de Conclusión que se incluyen en el Apéndice A de esta nota así como los Apéndices contenidos en la nota.

APÉNDICE A
CONCLUSIONES AVSEC/COMM 6

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.

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**.

**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 CRÍTICOS**

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 **31 de octubre de 2008**.

**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 **31 de octubre de 2008**.

**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 requerimientos 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.

**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.

**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.

**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**.

**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.

**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)

**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, *Adjunto 1 a este Apéndice*); 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).

**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.

**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.

**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.

**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.

**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.

**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.

**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.

**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-*Adjunto 2 a este apéndice*.

**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**.

**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).

**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**.

**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.

**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.

**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

**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.

**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.

**DRAFT
DECISION 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.

ADJUNTO 1 AL APENDICE 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

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

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).

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

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 x (600 / PTci) x (1+%J)

Nivel máximo de demanda en el periodo punta/pico = 38 x (600/150) x (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.**

ADJUNTO 2 AL APENDICE A

**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.

APENDICE B
ICAO/CANADA TRAINING PROGRAM
PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN OACI/CANADA
2008-2009

REGULAR PROGRAM: Training Program Course PROGRAMA REGULAR: Programa Nacional de Instructores			
Host State/Territory Estado Sede	Dates Fechas	Venue Sede	Participants Participantes
ASTC Trinidad & Tobago	14-24 OCT 2008	ASTC Port of Spain	CAR/SAM English Speaking Countries Países de habla inglesa de la Región CAR/SAM
ASTC Argentina	4-14 NOV 2008	ASTC Buenos Aires CIPE	CAR/SAM Spanish Speaking Countries Países de habla española de la Región CAR/SAM
ICAO CANADA TRAINING PROGRAM: Screener Certification Workshop PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN OACI-CANADA: Taller sobre Certificación de personal operador de equipos de seguridad de la aviación			
1. México	24-28 NOV 2008	Morelia, Mexico	Mexico
2. Colombia	1-5 DEC 2008	Bogotá, Colombia	Colombia, Ecuador, Venezuela
ICAO CANADA TRAINING PROGRAM: Instructors Course PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN OACI-CANADA: Programación de Instrucción			
1. Brazil	21-29 OCT, 2008	Brazil	Brazil
2. Panama	18-26 NOV 2008	Panama	Costa Rica Nicaragua Panama
3. Peru	2-10 DEC, 2008	Peru	Bolivia Chile Peru
4. Bahamas	2-10 DEC, 2008	Bahamas	Bahamas Belize Jamaica
5. Uruguay	20-28 JAN 2009	Uruguay	Argentina Paraguay Uruguay

REGULAR PROGRAM: Training Program Course PROGRAMA REGULAR: Programa Nacional de Instructores			
Host State/Territory Estado Sede	Dates Fechas	Venue Sede	Participants Participantes
6. French Antilles	27 JAN -4 FEB 2009	Martinique, French Antilles	French Guiana Haiti French Antilles
7. Aruba	20-28 JAN 2009 20-28 ENE 2009	Aruba	Aruba Guyana Netherlands Antilles Suriname Trinidad and Tobago
8. El Salvador	3-11 FEB 2009	El Salvador	El Salvador Guatemala Honduras
9. Antigua and Barbuda	3-11 MAR 2009	Antigua and Barbuda	Antigua & Barbuda Barbados Dominica Grenada St.Kitts & Nevis St.Lucia St.Vincent & the Grenadines
10. Cuba	3-11 MAR, 2009	Cuba	Cuba Dominican Republic
11. Venezuela	10-18 MAR, 2009	Venezuela	Colombia Ecuador Venezuela
12. Mexico	17-25 MAR, 2009	Mexico	Mexico

Note.- Starting the second trimester of 2009, there will be more workshops and courses regarding National Cargo Security Programme for all States. States will keep the same grouping for this new training.

Nota.- Durante el segundo trimestre del 2009, habrá más talleres y cursos correspondientes al Programa Nacional de Seguridad en la Carga para todos los Estados. Para dicha instrucción, se mantendrán los mismos grupos de países que en el programa anterior.

**APÉNDICE C
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 GESPAA.

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:

Canadá	Colombia la Autoridad de la Aviación Civil - UAEAC
Contacto principal:	Contacto principal:
Alterno:	Alterno:

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 Canada:

Nombre y Cargo del representante

Fecha firma

Por (Nombre del Estado Interesado) :

Nombre y Cargo del representante

Fecha firma

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

CAPITULO 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 esta 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.

CAPITULO 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 publico 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.

CAPITULO 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.

CAPITULO 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.

CAPITULO 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

CAPITULO 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

CAPITULO 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

CAPITULO 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.

CAPITULO 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.

APENDICE E

Disponible Unicamente en Inglés

IMPLEMENTATION OF SECURITY MANAGEMENT SYSTEM (SEMS)

1. INTRODUCTION

1.1 Security Management System (SeMS) essentially uses principles and concepts central to Safety Management Systems. The worldwide improvement of safety performances following global endorsement of Safety Management Systems suggests that similar improvement can be expected in the area of Security if SeMS principles are globally accepted by stakeholders and regulators.

1.2 IATA believes that given the current operating environment, implementing Security Management System at this moment makes sense. Security is a priority for regulators and the travelling public. Therefore, any initiative to improve AVSEC measures should be welcomed. Further to that, a high turnover of staff as well as growing numbers of new air carriers makes the need for standardized consistent security processes, staff training and oversight even more pressing.

2. IATA'S SECURITY MANAGEMENT INITIATIVE

2.1 Air carriers need to implement a vast quantity of security processes in order to comply to security requirements. In order to improve the quality of compliance, it is important to develop tools to facilitate the harmonization and standardization of processes to meet regulatory requirements.

2.2 In order to achieve this, since March 2007, IATA has been mandating its Member Airlines to have implemented the core elements of a Security Management System. To date, over half IATA's Member Airlines have successfully put in place these core elements in their security operations.

2.3 IATA ensures compliance of this requirement through its IATA Operational Safety Audit (IOSA) programme which is a condition of IATA membership and a globally-recognized programme aiming to improve safety and security in airline operations and management.

2.4 Whilst the current requirement is for its Members Airlines to solely have core elements implemented, a growing number of air carriers are integrating these elements as a central component of their operations and business model. In order to encourage a greater number of air carriers begin integrating security management system components in their operations, they need to be confident that there will be some recognition of their Security Management System approach by the regulatory authorities in their State of Registry and of Operations, and that it will be compliant with air carrier security programme requirements.

3. SECURITY MANAGEMENT SYSTEM IN THE REGULATORY ENVIRONMENT

3.1 IATA has been committed to Security Management System implementation well before its introduction at AVSEC Panel/17. Whilst IATA has been focusing a significant amount of resources to

ensure that all its Members are compliant to the Security Management System requirement, it has also promoted it to regulatory authorities.

3.2 Because Security Management System is a system-wide approach to security, its success is dependent on its endorsement by all stakeholders including regulators. The AVSEC Panel's continued and escalating endorsement of SEMS principles constitute a very important step in reaching this goal

3.3 At AVSEC Panel/18, it was concluded that SeMS be included on Panel's list of Security Strategic Objectives. Building on the conclusions of AVSEC Panel/18 (Section 3.1.8) regarding Security Management System, IATA believes that there should be a continued and more concerted effort to provide additional guidance to ensure a more widespread awareness and knowledge.

3.4 In order for air carriers to successfully implement SEMS within their operations, it is paramount that States endorse this approach as being in compliance with security requirements of ICAO Annex 17 – *Security* as well as with individual regulators. Further, a growing number of Contracting States are currently exploring the development of Security Management System regulations.

3.5 There is also a growing number of States implementing outcome or performance based regulatory framework, which facilitates the implementation of Security Management System. States are also encouraged to draft regulations such regulations rather than prescribe actual procedures necessary to be in compliance. Allowing flexibility to those entities responsible for the implementation of security measures to meet the stated standards in the best possible, will lead to an overall more effective and efficient usage of resources. Outcome or performance based regulations also facilitates the quality control oversight that a State needs to exercise on various stakeholders by limiting the oversight responsibility to ensuring that the security Standards are met, without focusing on the particulars of the procedures.

3.6 In order to support these initiatives and encourage more Contracting States to follow Suite, ICAO has taken the initiative of including IATA's Security Management System guidance material in its upcoming seventh edition of the *Security* ICAO Doc. 8973 – *Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference* as well as including guidance material for its Contracting States in this document.

4. KEY BENEFITS OF MANAGEMENT SYSTEMS IN SECURITY

4.1 IATA considers that a comprehensive systems managed approach to security regulation, as offered by Security Management System, will enable States to more effectively maintain compliance with the provisions of Annex 17 both now and in the future. This recognises the benefits inherent in integrating risk assessment and regulatory quality control programmes together within a comprehensive and aligned organisational structure and culture that ensures a more cohesive and standardised approach.

4.2 By way of specific example the ongoing conduct of timely and accurate risk assessment activity can be supported by an effective quality control system that ensures continuous correction and improvement of assessment procedures. This contributes to the ongoing development of robust regulatory requirements to address identified and potentially emerging threats and vulnerabilities.

4.3 Air Carriers who have implemented Security Management System for their operations rapidly see the benefits as it becomes a pro-active approach to security management due to its inter-

connectivity with a threat assessment mechanism. Implementation of Security Management System signifies that air carrier security processes will be determined to a greater extent by a data driven agenda based on input received from threat assessment mechanisms.

4.4 Also, and in recognition of the fact that regulatory resources are not unlimited, effective risk assessment processes offer the potential to allow State to focus their oversight activities in a timely manner in those areas that require it most.

4.5 Very importantly a SEMS approach in no way distracts from or lessens the need for effective Quality Control systems - a need which is reinforced in Amendment 11 with its promotion to Standard level of prior guidance material on this subject contained in ICAO Doc 8973 – *Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*. Rather SEMS provides a framework for these systems to be aligned and harmonised together with wider organisational process to ensure a cohesive and standardised approach to aviation security within and across ICAO Contracting States. This provides opportunities for overall better and more uniform standards of service delivery and achievement of Annex 17 SARPs.

5. OUTCOMES OF AVSEC PANEL/19

5.1 During the last AVSEC Panel/19 held in Montreal on 26-30 May 2008, Security Management System was extensively discussed. Further, IATA along with Canada and New Zealand proposed that guidance material be developed to facilitate Security Management System implementation at the regulatory and airport level.

5.2 Also, it was also proposed that a Recommended Practice also be included in the next revision of Annex 17. Proposed text from IATA for the Recommended Practice can be found in Appendix 1.

5.3 Following a very positive discussion on SeMS by Panel Members and Observers, the Panel concluded that: “Security Management Systems (SeMS) should be further considered with a view to developing appropriate guidance material and provisions for inclusion in Annex 17 in the future”

5.4 In addition, a seminar on Security Management System will be hosted by New Zealand in the fall of 2008. The purpose of this seminar will be to help define Security Management System from a regulatory perspective.

6. ACTION BY THE AVSEC COMM

6.1 The AVSEC COMM is invited to:

6.1.1 Note the outcomes of ICAO AVSEC Panel/19 on Security Management System

6.1.2 Note IATA’s Security Management Systems initiative and ensure that Contracting States accept this approach as being in compliance with their national aviation security regulatory requirements

6.1.3 Strive to develop and implement performance-based regulations rather than prescriptive and procedural regulations.

ADJUNTO AL APENDICE E
Disponible únicamente en Inglés
DRAFT RECOMMENDED PRACTICE

“Each Contracting *should* require, as part of their security programme, that an operator implements a security management system acceptable to the State of the Operator that, at a minimum:

- a. Ensures security procedures implemented are appropriate to operational environment and the risk level based upon a security risk assessment carried out by the relevant national authorities;
- b. provides for continuous monitoring and regular assessment of the security level achieved; and
- c. aims to make continuous improvement to the overall level of security.”

APÉNDICE F
(Disponible Únicamente en Inglés)
SECURE FREIGHT PROGRAMME

1. Introduction

1.1 Air cargo is critical to the world economy. Its primary selling proposition is the efficient, fast and uninterrupted flow of goods. It is speed of delivery that differentiates "air" from other transport modes.

1.2 A major percentage of cargo is "transshipment" i.e. cargo, which is carried in the hold of more than one aircraft between more than two countries. There is no internationally recognised standard for verifying its security status on arrival at the airport of transshipment.

1.3 ICAO Annex 17 was first adopted in March 1974. One of its objectives was – and remains – standardisation. Current air cargo security regulation is primarily national. There is little harmonisation of requirements and less mutual recognition of programmes.

1.4 190 states have contracted to Annex 17. Contracting States are required in chapter 3.4 to enact Quality control and in chapter 4.6 Measures relating to (the security of) cargo, mail and other goods. Many states do so - maintaining good quality cargo security programmes - others do not.

1.5 There is a public expectation that cargo will be transported in a safe and secure manner and industry and governments must work together to ensure that that this is achieved as effectively and efficiently as possible.

1.6 IATA's mission is to represent, lead and serve the airline industry. In the context of air cargo, IATA recognises the absolute inter-dependence of supply chain operators and aims to work with affected stakeholders, governments and industry to develop solutions accordingly.

2. DISCUSSION

2.1 To complement and reinforce the criticality of ICAO's work, IATA is developing an air cargo supply chain security quality assurance system, entitled "Secure Freight Programme".

2.2 IATA will ensure that Secure Freight is built upon Annex 17 Standards and Recommendations and existing recognised security tools e.g. IATA SeMS Cargo Addendum.

2.3 The Secure Freight Programme will recognise effective regulatory programmes. It will not strive to replace, usurp, duplicate or compete with them. Rather, it will address local vulnerabilities, which remain.

2.4 The purpose of Secure Freight Programme is to set industry standards in order to secure cargo at the first point, within the supply chain, at which the cargo can be identified as intended for carriage by air; and thereafter to protect it from unlawful interference until it has been loaded on the uplifting aircraft.

2.5 IATA does not have enforcement powers and therefore the Programme will be voluntary. However IATA's competence in the disciplines of industry standard setting and auditing are established. IOSA (IATA Operational Safety Audit) is now recognised by an increasing number of regulatory authorities; indeed some states require air carriers operating into their territory to be IOSA certified. In due course, the aim is to achieve similar recognition of the Secure Freight Programme.

2.6 IATA's traditional membership is comprised of airlines and their agents; it has not maintained a relationship with other supply chain operators. However these entities are of material importance to the Secure Freight Programme, and therefore they – as well as willing regulators - are being actively invited to (at best) participate in and (at least) comment upon, its development.

2.7 Through the Secure Freight Programme, IATA aims to create a quality assurance system, which will initially secure trade lanes and ultimately addresses vulnerabilities, which remain in the global air cargo network.

- 2.8 Key elements of this quality assurance system will include:
- Security standards and procedures for each type of supply chain operator.
 - An enhanced IATA Cargo SeMS Addendum.
 - A set of baseline generic security requirements.
 - A security audit specific to each type of operator.
 - Inclusion of secure operators in a global registry.
 - A set of elevated threat measures (their need being based on threat assessment).
 - The application and use of technology.
 - Risk management and insurance cover.

3. **ACTION BY THE AVSECP**

3.1 The AVSECP is invited to note and comment upon this paper.