



A35-WP/186¹
EX/78
22/9/04

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Seguridad de la aviación

CONSIDERACIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC SOBRE LA ENMIENDA 11 AL ANEXO 17

(Nota presentada por los 21² Estados miembros de
la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta consideraciones de los 21 Estados miembros de la CLAC relativas a las propuestas que están en estudio sobre la Enmienda 11 al Anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI — Seguridad — Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita; principalmente, en vista de los elevados costos resultantes de las medidas de seguridad y en consonancia con los diferenciados niveles de amenaza percibidos por los países de la región.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los eventos ocurridos el 11 de septiembre trajeron profundos cambios en la industria del transporte aéreo, principalmente debido a la implementación de medidas adicionales de seguridad y sus implicancias directas en los costos de las líneas aéreas y aeropuertos.

1.2 Este nuevo contexto ha afectado sobremanera a los países en desarrollo; principalmente, debido a la limitada capacidad de inversión de sus empresas y, por consiguiente, el mantenimiento de las condiciones de competitividad con sus congéneres de los países desarrollados.

1.3 Es importante observar que los Estados de la región vienen colaborando, a pesar de las restricciones financieras, con las exigencias adicionales de seguridad requeridas por otros países con mayores niveles de amenaza, así como por orientación de la misma OACI.

¹ Las versiones en español e inglés fueron suministradas por la CLAC.

² Argentina, Aruba, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

1.4 Adicionalmente, con base en los resultados de las auditorías del Programa USAP, se ha constatado que la gran mayoría de los países no atiende de forma adecuada las medidas de seguridad que constan en el Anexo 17 en vigor.

1.5 De esta forma, es importante resaltar que nuevas iniciativas relativas a la seguridad de la aviación civil internacional, en función de las posibles implicancias financieras y organizacionales, no deberán ser tratadas como normas y sí como recomendaciones, de forma de permitir un desarrollo coordinado y sustentado del sistema de seguridad de la aviación civil de los Estados miembros de la OACI.

2. **RECOMENDACIONES DE LA CLAC**

2.1 Dentro de los puntos más relevantes en la actual propuesta de la Enmienda 11 deben ser hechas las siguientes consideraciones especiales:

2.1.1 **MANPADS**

2.1.1.1 La prevención de este tipo de amenaza envuelve acciones tanto en el ámbito terrestre como el aéreo.

2.1.1.2 En el caso de medidas en el terreno, es necesario el involucrimiento de diversas organizaciones fuera de la comunidad aeronáutica. Acciones en el aire pueden involucrar la instalación de equipos de contra medidas en las aeronaves, así como el uso de helicópteros o aeronaves de apoyo con personal especializado para el monitoreo de las áreas alrededor de los aeropuertos.

2.1.1.3 En este contexto, está claro que cualquier iniciativa de prevención de este tipo de amenaza redundará en costos extremadamente significativos. Así, considerando el nivel de este tipo de amenaza en la región, se recomienda que sólo se desarrolle material de orientación basado en acciones preventivas en el terreno.

2.1.2 **Agente de seguridad a bordo**

2.1.2.1 El empleo de esta medida solamente puede ser objeto de deliberación luego del estudio minucioso que compruebe la real efectividad de su implementación.

2.1.3 **Plan de seguridad para aeronaves de la aviación general con peso por encima de los 5 700 kg**

2.1.3.1 En virtud del efectivo grado de amenaza en la región, de los costos involucrados para la implementación de medidas de seguridad en este momento, así como de la dificultad de fiscalización e implementación de procedimientos específicos para la aviación general, este tipo de iniciativa solamente debe ser considerada como una recomendación.

2.1.4 **Ámbito de aplicación**

2.1.4.1 No debe ser considerada, de forma alguna, la posibilidad de ampliar el ámbito de aplicación del Anexo 17 para los vuelos domésticos. Cabe resaltar que este tipo de enfoque contraría lo establecido en el propio Convenio de Chicago.

3. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 Tomando en consideración las características económico-financieras de la región, así como del nivel de amenaza percibido en los Estados miembros de la CLAC, se propone a la Asamblea asegurar que las deliberaciones sobre la Enmienda 11 al Anexo 17 atiendan los aspectos mencionados en la discusión de esta nota de estudio.

— FIN —