

**SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO AVSEC**

**(Río de Janeiro, Brasil, 10 y 11 de marzo de 2003)**

DIVULGACIÓN RESTRINGIDA

**INFORME**

**Coordinación, lugar y fecha de la reunión**

1. Bajo la coordinación del Sr. Rodolfo Almeida, Jefe del Departamento AVSEC del Comando de Regiones Aéreas de Argentina, se celebró la sexta reunión del Grupo AVSEC de la CLAC, los días 10 y 11 de marzo de 2003, en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil.

**Participantes**

2. Participaron en la reunión 12 delegados representando a 6 de los Estados miembros y 1 organismo internacional. La lista completa de participantes figura en el **Adjunto**.

**Orden del Día**

3. El Grupo adoptó el siguiente Orden del Día:

- a) Revisión de las conclusiones de la Quinta reunión del Grupo AVSEC de la CLAC (Buenos Aires, Argentina, 31 de octubre de 2002).
- b) Revisión de los temas a tratarse durante la Décimo quinta reunión del Panel AVSEC (Montreal, Canadá, 17 – 21 de marzo de 2003).
- c) Revisión del Anexo 17 al Convenio sobre aviación civil internacional.
- d) Presentación de un software para la identificación de pasajeros insubordinados o perturbadores.
- e) Establecimiento de las necesidades de capacitación en la región.
- f) Definición del nivel de amenazas en los Estados de la región.
- g) Estado de ratificación de los convenios internacionales AVSEC por parte de los Estados de la región.

- h) Estandarización de los equipos de seguridad que se requiere en los aeropuertos de la región.
- i) Encuesta sobre cargos aeroportuarios en la región.
- j) Otros asuntos.

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:**

**Revisión de las conclusiones de la Quinta reunión del Grupo AVSEC de la CLAC (Buenos Aires, Argentina, 31 de octubre de 2002).**

Nota de Estudio CLAC/AVSEC/6-NE/02

4. El Grupo pasó revista al documento adjunto a la nota de estudio CLAC/AVSEC/6-NE/02 presentada por la Secretaría, que recogía el Informe de la Quinta reunión del Grupo, efectuada el día 31 de octubre de 2002, en la ciudad de Buenos Aires, Argentina.

5. Con relación a los términos de referencia, el Experto de Brasil sugirió incorporar nuevos temas de análisis que servirán para establecer posiciones en los foros de la OACI:

- Análisis previo de las normas y métodos recomendados (SARPS) propuestos, contenidos en el Anexo 17.
- Evaluación de las propuestas de orientación relativas a los aspectos técnicos en materia de seguridad de la aviación y enmiendas del Manual de Seguridad (Doc 8973).
- Evaluación general, en el ámbito de la CLAC, de los requisitos técnicos y textos de orientación para las auditorías y el programa de garantía de la calidad.
- Análisis, identificación y evaluación de las propuestas de la OACI acerca de nuevas amenazas emergentes e implementación de medidas regionales para enfrentar dichas amenazas.
- Análisis de propuestas de cooperación con: la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE), el Grupo *ad hoc* de especialistas en detección de explosivos (AH-DE) y otros organismos técnicos.

6. De igual manera, con relación a los puntos que deberán ser considerados por el Grupo en la elaboración de una política regional en materia de seguridad de la aviación, el Experto brasileño sugirió incorporar lo siguiente:

- elaborar los procedimientos para establecer niveles de amenazas;

- estudiar y debatir los asuntos propuestos para la discusión en los Paneles AVSEC de la OACI;
- analizar y revisar el Anexo 17, Doc. 8973, Doc 9807 y otros documentos relacionados con la seguridad;
- evaluar los resultados del Programa de Auditoría de la OACI en la región; y,
- evaluar la evolución de los costos de seguridad en la región en comparación con otras regiones.

7. Por otro lado, el Secretario informó a los miembros del Grupo sobre las conclusiones de la primera reunión del Comité AVSEC del GREPECAS.

### **Conclusión**

8. El Grupo acogió favorablemente las propuestas hechas por el Experto de Brasil y, tomando en cuenta las conclusiones del Comité AVSEC del GREPECAS, aprobaron lo siguiente:

- a) Incorporar los temas propuestos en el párrafo 5 del presente Informe, quedando los Nuevos Términos de referencia del Grupo AVSEC de la CLAC de la siguiente manera:
  - Estudiar acciones que apunten a mantener sistemas de control efectivos, pero que al mismo tiempo permitan un equilibrio entre la facilitación y la seguridad.
  - Elaborar medidas de coordinación y cooperación entre los Estados de la región, tomando en cuenta las limitaciones económicas, para la adquisición de equipos que permita enfrentar las amenazas nuevas y emergentes.
  - Evaluar el nivel de amenaza de los Estados de la región.
  - Evaluar medidas preventivas que apunten a la “identificación del pasajero”, utilizando medios como los pasaportes de lectura mecánica o de identificación biométrica.
  - Evaluar el mejor mecanismo para la estandarización de normas en el nivel regional.
  - Elaborar procedimientos para fomentar el intercambio y/o adquisición conjunta de equipos.
  - Identificar las necesidades regionales en materia de capacitación, considerando la utilización de expertos de la propia región.

- Impulsar el “plan mundial de seguro aeronáutico por riesgo de guerra” propiciado por la OACI.
  - Analizar previamente las normas y métodos recomendados (SARPS) propuestos por la OACI antes de ser incorporados en el Anexo 17.
  - Evaluar las propuestas de orientación relativas a los aspectos técnicos en materia de seguridad de la aviación y enmiendas del Manual de Seguridad (Doc 8973).
  - Evaluar, en términos generales, en el ámbito de la CLAC, los requisitos técnicos y textos de orientación para las auditorías y el programa de garantía de la calidad.
  - Analizar, identificar y evaluar las propuestas de la OACI acerca de nuevas amenazas emergentes e implementar medidas regionales para enfrentar dichas amenazas.
  - Analizar las propuestas de cooperación con: la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE), el Grupo *ad hoc* de especialistas en detección de explosivos (AH-DE) y otros organismos técnicos.
- b) Incorporar los temas detallados en el párrafo 6. En ese sentido, los puntos que deberán ser considerados por el Grupo en la elaboración de una política regional en materia de seguridad de la aviación son los siguientes:
- Cooperación intrarregional;
  - identificación del pasajero;
  - capacitación;
  - definición de nivel de amenazas;
  - ratificación de convenios internacionales AVSEC;
  - apoyo a la OACI en la implementación del Plan de Acción;
  - apoyo a los países menos desarrollados;
  - seguro aeronáutico por riesgo de guerra;
  - cargos aeroportuarios sobre seguridad;
  - elaboración de procedimientos para establecer niveles de amenazas;
  - estudio y debate de los asuntos propuestos para la discusión en los Paneles AVSEC de la OACI;
  - análisis y revisión del Anexo 17, Doc. 8973, Doc 9807 y otros documentos relacionados con la seguridad;
  - evaluación de los resultados del Programa de Auditoría de la OACI en la región; y,
  - evaluación de la evolución de los costos de seguridad en la región en comparación con otras regiones.

**Cuestión 2 del  
Orden del Día:**

**Revisión de los temas a tratarse durante la Décimo quinta reunión del  
Panel AVSEC (Montreal, Canadá, 17 – 21 de marzo de 2003).**

Nota de Estudio CLAC/AVSEC/6-NE/05

9. El Grupo pasó revista al documento adjunto a la nota de estudio CLAC/AVSEC/6-NE/05 presentada por la Secretaría, que recogía el Informe de la Decimocuarta reunión del grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP/14), realizada en la sede de la OACI en Montreal, del 3 al 6 de septiembre de 2002.

10. Al analizar el texto del citado Informe, se observó que no había coherencia entre lo que se estaba discutiendo y lo que se estaba concluyendo, pues, en la parte del debate no se hablaba de darle “primera prioridad” a la aplicación de medidas de seguridad.

11. Con relación al nivel de amenazas, el Grupo consideró que la región debería defender la posición de que éstos son diferentes entre regiones y entre países. Si un país no tiene un nivel de amenaza alto, entonces tampoco debería tener un nivel de control tan alto, por lo que se debía trabajar en la elaboración de una lista apropiada para la región.

12. En lo que respecta a las auditorías por parte de la OACI, el Grupo manifestó que éstas no deben realizarse mientras no se disponga la versión en español del Manual de Seguridad, pues dicho manual tenía un gran índice de actividades que debían cumplirse antes de las auditorías. De igual manera, se consideró que los Estados de la región sólo deberían aceptar las auditorías de la OACI.

13. Se consideró también necesario apoyar la conclusión del Panel de la OACI, en el sentido que la Enmienda 11 del Anexo 17 debía revisarse a la luz del resultado de las auditorías.

14. Los Expertos también consideraron que el Grupo de trabajo sobre amenazas a la aviación civil de índole química, biológica y nuclear estaba en una fase muy inicial. Al respecto, los Expertos coincidieron que este tema debería ser tratado con mucha cautela, pues escapa a la competencia de la aviación civil. En ese sentido, consideraron conveniente que, cuando se presenta una situación de esa naturaleza, es mejor dejar que los expertos en esa materia trabajen y den a conocer los elementos que pueden afectar a la aviación, evitando la duplicación de esfuerzos.

15. A continuación, el Grupo pasó revista al Orden del Día de la 15<sup>o</sup> Reunión del Grupo de Expertos sobre seguridad de la aviación de la OACI y acordaron que los Expertos representantes de la región que iban a participar en el panel, deberían realizar consultas internas con sus pares respecto a la relación del Anexo 17 con otros anexos.

16. Asimismo, en relación con el Programa de instrucción en materia de seguridad de la aviación, se consideró que la encuesta sobre instrucción preparada por el Grupo podría dar lineamientos de lo que se necesita en la región, pues parecería que en la sede de la OACI se venían programando los cursos sin tomar en cuenta dichas necesidades.

17. De igual manera, el Grupo consideró que era conveniente retomar el proceso de difusión de los cursos y calificación de los cursantes a través de las Oficinas Regionales.

### **Conclusión**

18. Tomando en cuenta todo lo expuesto, el Grupo acordó que los Expertos de los países de la región que iban a estar representados en la 15° Reunión del Grupo de Expertos de la OACI sobre seguridad de la aviación (AVSECP/15) (Argentina, Brasil y México) coordinen una posición regional que tenga presente lo siguiente:

- a) Asignar como “primera prioridad” a la armonización de los niveles de seguridad en todo el mundo.
- b) Los niveles de amenazas son diferentes entre regiones y entre países, por lo que no se pueden estandarizar los mismos controles de seguridad en todos los Estados.
- c) No estarían de acuerdo con las auditorías de la OACI, mientras no se disponga de la versión en español del “Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita” (Doc 8973/6).
- d) Revisar la Enmienda 11 del Anexo 17 después que se hayan realizado las auditorías.
- e) Realizar consultas internas con sus pares respecto a los otros anexos y su relación con el Anexo 17.
- f) Que las Oficinas Regionales sean las encargadas del proceso de invitación y calificación de los cursantes para los cursos que se realicen en los centros de instrucción AVSEC/OACI.

### **Cuestión 3 del Orden del Día:**

### **Revisión del Anexo 17 al Convenio sobre aviación civil internacional**

Nota de Estudio CLAC/AVSEC/6-NE/07

19. Con relación a la revisión del Anexo 17 al Convenio de aviación civil internacional, se recordó que dicha tarea había sido encargada a los Expertos de Argentina y Uruguay durante la Quinta reunión del Grupo AVSEC de la CLAC (Buenos Aires, Argentina, 31 de octubre de 2002), los mismos que enviaron el análisis respectivo oportunamente a la Secretaría.

20. Al respecto, el Experto de Argentina señaló la conveniencia de actualizar dicho trabajo, en vista que se contaba con un nuevo Manual de Seguridad (Doc. 8973/6) y que, tomando en cuenta que aún no se disponía de su versión en español, postergar la presentación de esta tarea hasta la próxima reunión del Grupo.

21. Al respecto, el Experto brasilero señaló que, durante el 167º Período de sesiones del Consejo de la OACI, su país había presentado un informe sobre la situación de cumplimiento del Anexo 17 en Brasil, comprometiéndose a entregar una copia del documento a los Expertos encargados de esta tarea (Argentina y Uruguay), pues serviría para el trabajo que están realizando.

### **Conclusión**

22. Luego de tomar conocimiento de las opiniones vertidas durante el debate, el Grupo encargó a los Expertos responsables de la tarea de revisar el Anexo 17 al Convenio de aviación civil internacional (Argentina y Uruguay) confrontándolo con el Manual de Seguridad (Doc. 8973/6), observar las posibles dificultades que se podrían presentar a nivel regional para cumplir las normas. Para tal efecto, se debería tomar en cuenta el trabajo presentado por Brasil. En ese orden de ideas, el nuevo informe deberá presentarse en la próxima reunión del Grupo, en formato armonizado.

### **Cuestión 4 del**

### **Orden del Día: Presentación de un software para la identificación de pasajeros insubordinados o perturbadores**

Nota de Estudio CLAC/AVSEC/6-NE/03

23. Por ausencia del Experto de Perú, la Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/AVSEC/6-NE/03, referida al análisis para la preparación de un Software para uso regional sobre una base de datos de personas peligrosas y pasajeros insubordinados. Dicha nota hacía referencia a cómo se desarrollaría y aplicaría un Software regional con base de datos de personas peligrosas y pasajeros insubordinados y conocer la capacidad de los Estados para utilizar este sistema.

24. Con relación a la recopilación de información de este tipo de personas para alimentar una base de datos, el Grupo observó que en la mayoría de Estados la autoridad de aviación civil no es responsable del control y manejo de personas peligrosas y que se estaría

involucrando en un tema que no es de su competencia. De igual manera, los Expertos recordaron la existencia de la INTERPOL encargada de dicha labor.

25. Por su parte, el Secretario recordó que la OACI había publicado el documento 9303 de la OACI “Documentos de viaje sobre lectura mecánica”, tomando en cuenta la información que ya existe sobre pasajeros insubordinados.

26. Por otro lado, el Experto de Argentina sugirió la creación de una lista para estar alerta cuando se requiera intercambiar información, la cual deberá contener información sobre los responsables AVSEC en cada Estado. Al respecto, el Secretario señaló que la CLAC ya disponía de una lista, la misma que sería actualizada constantemente, para lo cual se pidió la colaboración de los Estados.

### **Conclusión**

27. Luego de un amplio debate, el Grupo acordó las siguientes conclusiones:

- a) Trabajar en función a los documentos que se disponen en la OACI sobre pasajeros insubordinados.
- b) Impulsar entre los Estados la aplicación del Doc 9303 de la OACI “Documentos de viaje sobre lectura mecánica”, como elemento importante para la identificación del pasajero.
- c) Exhortar a los Estados para que suministren a la Secretaría la información sobre las personas responsables de la seguridad de la aviación en sus respectivas administraciones y actualizarla constantemente.
- d) Dejar sin efecto la tarea de elaborar una base de datos sobre personas peligrosas y pasajeros insubordinados.

### **Cuestión 5 del Orden del Día:**

### **Establecimiento de las necesidades de capacitación**

Nota de Estudio CLAC/AVSEC/6-NE/08

28. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/AVSEC/6-NE/08, relacionada al establecimiento de las necesidades de capacitación, tarea que había sido encargada al Experto de México. En ese sentido, dio a conocer las conclusiones de la encuesta preparada y tabulada por el citado Experto, sobre la base de las respuestas recibidas por nueve de los Estados miembros, las mismas que se detallan a continuación:

- Es necesario un sistema para proporcionar control y seguimiento de los estudios efectuados y por realizarse por el recurso humano dedicado a actividades de seguridad de la aviación civil.



- Es necesario que se estandarice, a nivel regional, una propuesta de sistema de control y seguimiento de estudios de seguridad de la aviación civil y se proponga a la OACI.
- Es necesario personal dedicado a actividades de seguridad con funciones específicas y niveles de mando adecuados que no se encuentren comprendidos dentro de aquellos contemplados por la OACI.
- Se requiere instituir nuevas especialidades en actividades de seguridad de la aviación civil, y que se contemplen y añadan a los cursos de capacitación comprendidos actualmente por la OACI.
- Se apoya, en general, la profesionalización del personal de seguridad y su reconocimiento a través de los mecanismos establecidos por la OACI para otros especialistas de la aviación civil.
- Se estima necesario:
  - Multiplicar los centros de capacitación reconocidos por la OACI en la región.
  - Fortalecer el ya existente.
  - Otorgar a estos centros la capacidad de llevar su capacitación a los territorios de los Estados miembros.
- Se apoya la iniciativa de llevar a los Estados y a los aeropuertos de estos Estados, la capacitación para utilizar los medios propios de cada uno de ellos como herramienta de capacitación y especialización en la utilización de éstos.
- Se apoya la cooperación para la ejecución de ensayos y simulacros sobre seguridad, y la inclusión a las políticas nacionales de la asistencia directa en capacitación sobre seguridad de la aviación por otro Estado, considerando:
  - El respeto a la soberanía de los países.
  - Suscripción de una política regional al respecto.
  - El contenido de los acuerdos bilaterales o multilaterales que conciernen
- De manera general, ya se ocupan de ello los países en sus programas nacionales y se apoya la generalización de esta práctica entre los países de la Comisión. Se recomienda al Grupo de Expertos que exponga esta consideración a la Secretaría de la CLAC para que la moción sea aprobada por sus Estados miembros, asegurándose así de que esto sea una práctica consistente en cada uno de ellos, llevando tal propuesta a la OACI.
- Se apoya el compartir con la OACI y con el resto de los miembros de la CLAC, la información necesaria para lograr el constante mejoramiento de los cursos de seguridad, según experiencias y riesgos particulares.

- Se concluye que los costos de capacitación en seguridad, deben ser compartidos por el Gobierno, la industria y el pasajero. Es necesario aún establecer el criterio de proporción para obtener completad necesaria para acciones posteriores.

29. Durante el debate, el Experto de Brasil manifestó que la capacitación en la región debería aplicarse a este nuevo escenario, para lo cual cada Estado tendría que definir el número de personas a las cuales iba a entrenar, los costos que ello implicaba y las posibilidades que tiene para llevar a cabo dicho entrenamiento.

30. Por su parte, el Experto de Argentina resaltó la importancia de contar con un centro regional de capacitación, pero se debería evaluar la posibilidad de crear más centros regionales o que, en los ya existentes, se apliquen medidas para extender la capacitación a todos los Estados, de manera tal, que se cree un efecto multiplicador.

31. Por otro lado, el Grupo observó la necesidad de disponer de los manuales de instrucción de la OACI actualizados.

32. Con relación a los costos que implica el entrenamiento del personal de seguridad, el Grupo consideró que no por pensar en dichos costos, se deje de entrenar adecuadamente al personal. Por tal motivo, se consideraba que para cubrir estos costos, se debería aplicar medidas que permitan compartir los mismos entre el gobierno, la industria y el pasajero.

33. Así mismo, el Grupo observó que todas las personas que de alguna u otra forma ingresan a las áreas restringidas de los aeropuertos deben tener un nivel de entrenamiento sobre seguridad. Se hizo referencia al Anexo 17, en el cual se establecía la obligatoriedad de la capacitación y, en ese sentido, se reiteró que la OACI debe suministrar el material actualizado para capacitar a la gente de acuerdo a las exigencias que se imponen.

34. Un Experto sugirió que, en los cursos que se imparten a los controladores de tránsito aéreo, se incluyan temas relacionados a AVSEC. De igual manera, señaló que el material preparado por la OACI no contempla los diferentes niveles de amenazas en las diferentes regiones de manera objetiva y que, de una forma subjetiva, deja al entendimiento eventual de los auditores el cumplimiento de determinadas normas del Anexo.

## **Conclusión**

35. El Grupo tomó conocimiento de las opiniones vertidas por los Expertos y concluyó lo siguiente:

- a) Considerando que en la región existe un centro de capacitación (Quito, Ecuador) y, que el desarrollo de los cursos no considera las necesidades de la región, sería conveniente que los representantes de la región en el Panel

AVSEC impulsen la posición que, los cursos que se impartan consideren las necesidades de la región, en coordinación los Organismos y Oficinas Regionales.

- b) Que los cursos a ser impartidos por los centros regionales vayan dirigidos al más alto nivel en seguridad y que, si algún Estado requiere cursos adicionales o complementarios, se procure llevar dichos cursos a los países que lo soliciten.
- c) Solicitar a la OACI la actualización de los manuales de instrucción.
- d) Evaluar el nivel de capacitación de la región y, considerar dentro del análisis, el Manual de Seguridad y el nivel de amenazas de la región.
- e) Solicitar a la OACI que analice la sugerencia de incluir una materia sobre seguridad en los cursos que se imparten a los controladores de tránsito aéreo.

#### **Cuestión 6 del**

#### **Orden del Día:**

#### **Definición del nivel de amenazas en los Estados de la región**

36. Con respecto a este punto del Orden del Día, el Secretario indicó que esta tarea había sido encargada al Experto de Chile, con el apoyo de sus similares de Cuba y Perú, pero que aún continuaba pendiente. Al respecto, señaló que esta tarea apuntaba a realizar un ejercicio teórico para establecer ciertos parámetros (alto, medio, bajo) y estudiar la posibilidad de adaptarlo a la región.

37. Los Expertos coincidieron en que la región Latinoamericana no era una región amenazada, por lo que se deberían establecer nuevos parámetros de seguridad, tratando de que el nivel de exigencias corresponda exactamente al nivel de amenazas de cada Estado, asunto que podría ser incorporado dentro de una Resolución de la CLAC. De igual manera, se acordó encargar esta tarea a los Expertos de Cuba (Líder) y Paraguay.

#### **Conclusión**

38. Luego del debate, el Grupo acordó encargar el desarrollo de la tarea referida a la definición del nivel de amenazas en los Estados de la región al Experto de Cuba, con el apoyo del Experto de Paraguay y, si requiere el apoyo del resto de miembros, deberá solicitarlo. El informe sobre este trabajo deberá ser presentado en la próxima reunión del Grupo.

#### **Cuestión 7 del**

#### **Orden del Día:**

#### **Estado de ratificación de los convenios internacionales AVSEC por parte de los Estados de la región**

## Nota de Estudio CLAC/AVSEC/6-NE/09

39. El Experto de Ecuador presentó la nota de estudio CLAC/AVSEC/6-NE/09 referida al estado de ratificación de los convenios internacionales AVSEC por parte de los Estados de la región. Dicha nota de estudio daba a conocer los resultados obtenidos luego del análisis de la encuesta encargada al citado Experto, la misma que contribuiría a mejorar los estándares de seguridad de los aeropuertos y al establecimiento de una política común en la región sobre la seguridad aeroportuaria.

40. Al respecto, el Secretario manifestó que esta tarea estaba enmarcada dentro del Programa de Trabajo de la CLAC y que el GEPEJTA también hacía el seguimiento a la ratificación de los convenios internacionales. Señaló además, que en una reciente reunión de dicho Grupo de Expertos, la Secretaría había informado sobre el estado de ratificación de los convenios internacionales sobre la base de la información que se disponía en la OACI y que la CLAC tiene la tarea de impulsar estas ratificaciones. Por tal motivo, sugirió a los Expertos que se elimine esta tarea dentro del Grupo para que sea el GEPEJTA el que se encargue de esto.

**Conclusión**

41. El Grupo tomó nota de la sugerencia de la Secretaría y acordó sugerir al Comité Ejecutivo la eliminación de la tarea en el trabajo del Grupo, y que sea el GEPEJTA el que se encargue de esta tarea.

**Cuestión 8 del  
Orden del Día:****Estandarización de los equipos de seguridad que se requiere en los aeropuertos de la región**

## Nota de Estudio CLAC/AVSEC/6-NE/10

42. El Grupo tomó conocimiento del trabajo que había sido encargado al Experto de México con el apoyo de Chile y Argentina, acerca de la estandarización de los equipos de seguridad que se requieren en los aeropuertos de la región. Este trabajo incluía especificaciones sobre el desempeño y pruebas del equipo de inspección de pasajeros y equipaje de mano, con el fin de detectar armas, explosivos o cualquier otro artefacto o artículo peligroso que se pueda utilizar para cometer un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil a bordo de una aeronave, e impedir que se introduzcan tales artículos en una zona estéril del aeropuerto y en la cabina de una aeronave.

43. Por su parte, el Experto de Argentina también presentó un trabajo similar al presentado por el Experto de México.

44. Al respecto, los Expertos coincidieron en que los Estados se deberían comprometer a enviar sus comentarios sobre los documentos presentados, en función a las resoluciones que tengan en cada uno de sus países para ver si se puede armonizar. Por tal

motivo, consideraron conveniente que la Secretaría estudie la posibilidad de armonizarlos en una tabla y discutirla en la próxima reunión.

45. El Experto de Argentina hizo referencia a la adquisición conjunta de equipos para abaratar costos. En ese sentido, sugirió la ampliación del cuestionario preparado por Ecuador, de manera tal que al solicitar información sobre equipamiento, se indiquen los costos, para que esté destinado, etc.

46. Por otro lado, el Secretario se refirió a la presentación que hizo Argentina durante la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002) sobre un equipo cuadrupolar para la detección de explosivos en los equipajes que su país estaba desarrollando. De igual manera, dio a conocer que se había constituido un Comité para su verificación y que, Argentina lo presentaría como prototipo durante la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo que se llevaría a cabo en Montreal, Canadá. Señaló también, que el precio de este equipo sería mucho menor al de los equipos similares en el mercado.

### **Conclusión**

47. Luego del debate, el Grupo concluyó lo siguiente:

- a) Que los miembros del Grupo envíen sus comentarios a la Secretaría respecto a la información presentada por los Expertos de México y Argentina, incluyendo las características de los equipos con los que cuenta su país cuya antigüedad no sea mayor de cinco años, así como el tipo y precio pagado por los mismos.
- b) Solicitar al Comité Ejecutivo que se exhorte a las autoridades aeronáuticas a realizar una investigación de las empresas que producen equipos de este tipo en sus respectivos países y envíen esa información a la Secretaría para que la distribuya. De igual manera, se envíe información sobre proyectos que se han desarrollado o se estén desarrollando en la región.

### **Cuestión 9 del Orden del Día:**

#### **Encuesta sobre cargos aeroportuarios en la región**

Nota de Estudio CLAC/AVSEC/6-NE/06

48. Dentro de este punto del Orden del Día, la Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/AVSEC/6-NE/06, que incluía los resultados de la encuesta sobre cargos aeroportuarios, manifestando que solamente se había trabajado sobre la base de la respuesta de nueve Estados. En ese sentido, sugirió al Grupo analizar las respuestas a fin de proponer medidas apropiadas al Comité Ejecutivo de la CLAC para estandarizar políticas en la región respecto a este asunto.

49. Respecto a la encuesta señaló que el objetivo primordial es la protección del usuario, por lo que se debería exhortar a los Estados sobre la transparencia en la fijación de

precios en el rubro específico de seguridad aeroportuaria. Manifestó además, que otro tema que se debe tomar en cuenta son aquellos cargos que se consideran extraterritoriales, tema que no fue respondido por todos los Estados.

50. Por su parte, el Experto de Cuba sugirió hacer la consulta sobre el tema con la IATA.

### **Conclusión**

51. El Grupo tomó nota de la información presentada y encargó a la Secretaría exhortar a los Estados que no han respondido la encuesta a que lo hagan lo antes posible, consultar sobre este tema con la IATA y presentar un nuevo análisis durante la próxima reunión.

### **Cuestión 10 del Orden del Día:**

### **Otros asuntos.**

Nota de Estudio CLAC/AVSEC/6-NE/04

52. La Secretaría hizo la presentación de la nota de Estudio CLAC/AVSEC/6-NE/04 referida al Informe de la Undécima reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS) (Manaus, Brasil, 3 al 7 de diciembre de 2002).

53. De conformidad al informe remitido por el Representante de la CLAC ante el GREPECAS, la Secretaría dio a conocer que durante la referida reunión, se trató entre otros, el tema seguridad de la aviación civil, y particularmente, de la creación en el GREPECAS, de un Comité de Seguridad de la Aviación Civil, el AVSEC/COMM; asunto ante el cual, el Representante de la CLAC manifestó su preocupación en cuanto a la duplicación de esfuerzos que podría ocurrir con la creación de más de un comité AVSEC en el ámbito de la región, haciendo énfasis en que no era conveniente la creación de un nuevo comité, ya que uno de éstos había sido creado en la CLAC y se encontraba en plena actividad. De igual manera, trató de demostrar que los especialistas de seguridad que participarían en los trabajos de los dos comités serían posiblemente los mismos en casi todos los países, y que, por lo tanto, estarían cumpliendo la misma tarea dos veces, es decir, duplicando esfuerzos.

54. Por su parte, el Secretario de la CLAC informó que el Comité AVSEC del GREPECAS estaba convocando a una reunión en abril del presente año, en México, y ha solicitado que se nombre a un representante de la CLAC, motivo por el cual, el Presidente de la Comisión le había encargado que, en esta oportunidad, asista a la citada reunión. Asimismo, dio a conocer que la próxima semana se reuniría con el Secretario del GREPECAS para realizar coordinaciones sobre AVSEC.

55. Al respecto, propuso que, en una próxima reunión del GREPECAS, el Grupo AVSEC de la CLAC se reúna dos días antes, esto es, solicitar al Comité AVSEC del GREPECAS que se reúnan los tres días siguientes y, así llevar una coordinación interna. De igual manera, consideró necesario que la CLAC esté representada en el Grupo del GREPECAS.

## Conclusión

56. El Grupo tomó nota de la propuesta de la Secretaría y acordó sugerir al Comité Ejecutivo las siguientes conclusiones:

- a) Reitera que el Grupo AVSEC de la CLAC debe continuar con su trabajo.
- b) Que se designe, entre los miembros del Grupo AVSEC de la CLAC a un representante para que, en el futuro, participe durante las reuniones del Comité AVSEC del GREPECAS, quien deberá ser patrocinado por su Estado.
- c) Que se continúe con el intercambio de información entre los dos Grupos.
- d) Que el Grupo AVSEC de la CLAC lleve a cabo sus reuniones dos días antes del Comité AVSEC del GREPECAS para coordinar adecuadamente sus actividades.
- e) Encargar a la Secretaría realice las coordinaciones pertinentes para que la próxima reunión del Grupo se realice en Ecuador, de conformidad al ofrecimiento de sus autoridades, la misma que se llevará a cabo en la segunda quincena del mes de octubre de 2003.