

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/04-INFORME  
23/05/11

**IV REUNIÓN DEL GRUPO FAL/AVSEC DE LA CLAC**

(Asunción, Paraguay, 23 de mayo de 2011)

**INFORME**

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

1. El Señor Luis Rodríguez Ariza, Presidente de la CLAC, dio unas palabras de bienvenida a las delegaciones representantes de los Estados participantes en la Cuarta Reunión del Grupo FAL/AVSEC, con lo cual se dio por inaugurada la reunión, celebrada el día 23 de mayo de 2011, en el Salón Cristal del Crowne Plaza Hotel, en la ciudad de Asunción, Paraguay.

**Participantes**

2. En esta reunión participaron 49 delegados representando a 13 Estados miembros, 2 Estados no miembros y 2 Organismos Internacionales, y actuó como coordinadora de la misma la Sra. María Liz Viveros de Bazán, Sub-Directora de Transporte Aéreo de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil de la República de Paraguay, asistida por el Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 1** al presente informe.

**Orden del Día**

3. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día presentado por la Secretaría, tal como se detalla en el **Adjunto 2** del presente Informe.

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:**

**Proyecto de Decisión – Tratamiento de personas con impedimentos.**

*Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/04-NE/06 Corrigendum Chile*

4. La delegada de Chile presentó la Nota de Estudio referente al tratamiento de personas con impedimentos, recordando que en la tercera reunión del Grupo, realizada en julio de 2010, su país hizo una presentación sobre la “Facilitación del Transporte de Pasajeros que requieren Asistencia Especial”. En esa oportunidad, durante el debate, se intercambiaron puntos de vista sobre la evolución en el tiempo de los paradigmas que existían sobre el tratamiento de personas con discapacidad. Al

mismo tiempo, se presentó la experiencia de Chile en base a su regulación sobre el transporte de este tipo de pasajeros, enfermos o con necesidades especiales.

5. Luego de la presentación de la Nota de Estudio, en aquella oportunidad, el GRUFAL/AVSEC de la CLAC constituyó un grupo *ad hoc* conformado por Bolivia, Brasil, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Chile (ponente), con el propósito de elaborar “Criterios y Directrices que tengan en cuenta las normas y métodos recomendados de facilitación y seguridad para el tratamiento de las personas con impedimentos”.

6. En ese sentido la representante de Chile, en su calidad de ponente del *grupo ad hoc*, sometió a consideración de los expertos el proyecto de Resolución estableciendo “Criterios y Directrices Generales relativos al transporte aéreo de personal con impedimentos”, el mismo que se detalla a continuación.

7. Los integrantes del grupo *ad hoc* constituido por Bolivia, Brasil, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Chile (Ponente), recomiendan que:

- Criterio recomendado: en cuanto a la definición del concepto, se recomienda utilizar el término “Persona con Impedimento”, considerando que esta definición corresponde a la definición oficial adoptada por la Duodécima Edición del Anexo 9 “Facilitación” y es la aprobada por la mayoría de los países miembros de la OACI.
- Criterio recomendado: se establece como criterio general, la prohibición de prácticas discriminatorias a las personas con impedimentos, mientras no se atente contra la seguridad aérea o del resto de los pasajeros.
- Criterio recomendado: por ser una norma general para todos los países miembros de la CLAC, se recomienda que sea aplicable a todos los explotadores aéreos, sin diferenciar la nacionalidad, con el fin de unificar los criterios entre los diversos estados.
- Criterio recomendado: las facilidades aplicables a las instalaciones en los aeródromos para el caso de las personas con impedimentos, deben considerar los principios de accesibilidad y diseño universal. Así mismo, deben estar en conformidad a la Ley de cada Estado que establece disposiciones para la plena integración social de las personas con impedimentos.
- Criterio recomendado: los perros de asistencia deben contar con la identificación establecida y acreditación de la autoridad sanitaria correspondiente de cada Estado.
- Criterio recomendado: en atención a la revisión de seguridad de los pasajeros con impedimentos, su equipaje y sus elementos de ayuda o asistencia, ésta debe regularse conforme a la normativa vigente de cada Estado, tomando en cuenta la seguridad aérea y la dignidad de las personas.
- Criterio recomendado: un explotador aéreo no podrá negar el transporte a una persona con impedimento por su condición, no obstante, puede limitar el número de éstos según la capacidad y características de la aeronave especificado en los Manuales de Operaciones respectivos, aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

- Criterio recomendado: se exige que el personal del explotador aéreo reciba una capacitación inicial y permanente con respecto a la asistencia de personas con impedimentos, lo que debe estar incluido en un programa de instrucción y entrenamiento.
- Criterio recomendado: el explotador aéreo debe entregar la información necesaria accesible a todo tipo de pasajeros, de modo que éste tenga un conocimiento exhaustivo de sus limitaciones y derechos.
- Criterio recomendado: cada Estado miembro de la CLAC debe, al momento de normar, considerar a todos las entidades involucradas con el tema de la discapacidad, así como los antecedentes normativos existentes.
- Criterio recomendado: Los Estados miembros de la CLAC deben establecer en conjunto, las responsabilidades en cuanto a ejecución, supervisión y fiscalización, a fin de dar cumplimiento a la normativa.

8. Durante el debate los especialistas de Brasil y OACI, al tiempo de felicitar al grupo *ad hoc* por el trabajo realizado, sugirieron que se considere en el Capítulo de Antecedentes el Manual de Facilitación aprobado recientemente por la OACI mediante Documento 9957, el mismo que actualmente se dispone únicamente en idioma inglés. De igual forma, se consultó si se había tenido en cuenta la Circular 274 de la OACI. Esto último fue respondido por la ponente positivamente.

9. El delegado de Ecuador, por su parte, informó acerca del importante trabajo que viene realizando su Gobierno al crear una política y procedimientos para implementar la “Aviación sin Barreras” para lo que requeriría todo el apoyo posible a efectos de optimizar los resultados del proyecto.

10. Teniendo en cuenta la presentación de Ecuador, el Grupo sugirió se le incorpore como parte del grupo *ad hoc*, asunto que fue acogido favorablemente.

## **Conclusión**

11. El GRUFAL/AVSEC resolvió:

- a) Encargar al ponente que revise el Manual de Facilitación publicado por la OACI (Doc 9957) a efectos de modificar, si fuera el caso, el proyecto de Resolución; y, en un plazo de 60 días, haga llegar a la Secretaría el documento correspondiente.
- b) Integrar a Ecuador en los trabajos que viene desarrollando el *grupo ad hoc*.

## **Cuestión 2 del Orden del Día:**

### **Política de Cooperación DVLM. Resultado Cuestionario.**

*Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/04-NE/02 República Dominicana*

12. El delegado de República Dominicana, en su calidad de punto focal de la macro tarea FAL/AVSEC de la CLAC, presentó la NE/2, remitiéndose a los antecedentes, particularmente a la Resolución A18-11, mediante la cual se establecían los objetivos y actividades a ejecutar en el marco del Plan Estratégico de la CLAC, así como los indicadores de cumplimiento y las fechas asociadas. En función de esto, dando cumplimiento a lo establecido en la meta de gestión 6.1, referente a la implementación del Anexo 9 y Doc 9303 de la OACI, sobre pasaportes de lectura mecánica (DVLM),

presentó a consideración del Grupo un detalle del trabajo realizado hasta la fecha de presentación de su nota resumido en la tabla que a continuación se detalla.

<b>Tipo de asistencia que están dispuestos a proporcionar, por intermedio de la CLAC o en forma directa al Estado que la requiera:</b>	
1) Asistencia relativa a la definición de políticas (orientación sobre cuestiones relativas a seguridad y facilitación, privacidad y reingeniería de sistemas)	Brasil, Chile, El Salvador, Ecuador y Honduras.
2) Orientación técnica o conocimientos especializados (orientación sobre las especificaciones del doc. 9303, la seguridad y otros elementos opcionales que pueden incorporarse a los pasaportes de lectura mecánica y la aplicación de tecnologías biométricas)	Brasil, Chile, El salvador, Ecuador y Venezuela.
3) Gestión de proyectos.	Chile, El Salvador, Honduras y Venezuela.
4) Presentación de candidaturas para las listas de expertos.	Chile y Honduras.
5) Facilitación de Arreglos Financieros	Honduras
6) Según el informe presentado por Bolivia en el 1er cuestionario están dispuestos a proporcionar asistencia a aquellos países que lo necesiten en la expedición de DVLM, pero no se especificaba que tipo de ayuda están dispuestos a proporcionar.	Argentina y Cuba.
7) Otros: Logística	República Dominicana

13. Por otro lado, el punto focal observó que en LXXIX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC celebrada en México, se acordó que aquellos Estados que todavía requieran de asistencia en la implementación de los pasaportes de lectura mecánica, podrían recurrir a la Secretaría de la CLAC, si fuera necesario, para recibir asistencia en base a la “Política de Cooperación Horizontal” a efectos de cumplir lo antes posible con la norma correspondiente, establecida en el Anexo 9 del Convenio de Chicago.

14. Durante el debate, la Secretaría solicitó a los expertos ahí presentes que informen el estado de situación en sus respectivos países en lo concerniente a la implementación del pasaporte de lectura mecánica y demás documentos de identificación que constan en el Doc 9303 de la OACI.

15. La mayoría de Estados informaron que ya disponían de pasaportes de lectura mecánica, sin embargo, en algunos de ellos, no obstante disponer del documento, no tenían en sus puntos de control el equipo apropiado para leer los mismos. En otros casos, se informaba que los organismos que emiten documentos de identificación, entiéndase registro civil, la Cancillería, organismos migratorios, etc., todavía no habían completado sus actividades en armonizar los documentos de identificación (cédulas de identidad) con el Doc 9303. Se resaltó, asimismo, que en la Región, los pasajeros mayoritariamente utilizan cédula de identidad en sus viajes y no pasaportes.

## **Conclusión**

16. El GRUFAL/AVSEC acordó:

- a) Que el grupo *ad hoc* continúe desarrollando su trabajo e impulsando la implementación de los pasaportes de lectura mecánica.
- b) Que se ponga especial interés en lo que concierne al uso de cédulas de identidad en los viajes a nivel regional, y si estos documentos cumplen con las condiciones establecidas en el Doc 9303. De igual manera, se evalúe cuál es la situación regional respecto a la identificación de tripulaciones.
- c) Que se realice un diagnóstico respecto al procedimiento de control migratorio en los aeropuertos de los Estados miembros para verificar si son lo suficientemente expeditos y cumplen con las normas y métodos recomendadas en el Anexo 9.

### **Cuestión 3 del**

#### **Orden del Día:**

#### **Nivel Regional de Amenaza (AVSEC) / Proyecto de Resolución.**

##### *Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/04-NE/05 Chile*

17. El experto de Chile presentó la NE/05 sometiendo a consideración del GRUFAL/AVSEC un proyecto de decisión para armonizar la gestión del riesgo y evaluación de amenazas.

18. Durante el debate, la Secretaría observó que el documento tal como constaba en la documentación no cumplía con las características de un proyecto de Resolución en los términos que promulga la CLAC, por lo que se pidió al especialista de Chile que retomara el trabajo y lo actualizara en un plazo perentorio para el que el Grupo lo vuelva a analizar. No obstante esto, una vez verificada la documentación se observó que, por error involuntario de la Secretaría, no se había adjuntado el texto inextenso del proyecto, motivo por el cual se consideró que el Grupo analice este documento en su próxima reunión para presentar al Comité Ejecutivo el proyecto de recomendación correspondiente.

### **Conclusión**

19. Considerando lo expuesto en el párrafo anterior, la Secretaría acompaña como **Adjunto 3** del presente Informe el texto completo de la propuesta realizada por Chile, a efectos que el Grupo Regional AVSEC/FAL (CLAC/OACI) lo analice y encargue a la Secretaría su presentación en la próxima reunión del Comité Ejecutivo

### **Cuestión 4 del**

#### **Orden del Día:**

#### **Grupo ad hoc Seguridad de la Carga.**

##### *Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/04-NE/07 República Dominicana*

##### *Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/04-NE/12 Colombia*

20. El experto de República Dominicana, en su calidad de punto focal de la macro tarea FAL/AVSEC, presentó la NE/07, la misma que contenía un proyecto de “Programa nacional modelo de seguridad de la carga” a efectos de establecerlo como una “Directriz de Procedimiento de la CLAC” a sus Estados miembros. Este documento lo presentaba en cumplimiento a la Meta de Gestión 6.6 Etapa No. 2 del Plan Estratégico de la CLAC.

21. El experto de Venezuela sugirió que se analice el documento a la luz de la próxima enmienda del Anexo 17, específicamente en el Capítulo 2 sobre Definiciones, Sección 4 de Normativa Internacional, para ver si es necesario introducir alguna modificación en lo concerniente al procedimiento.

22. Por su parte, la experta de Colombia presentó la NE/12 que consideraba una iniciativa para el desarrollo de procedimientos operativos de seguridad de carga y la discrecionalidad del Estado sobre la documentación de un anexo al “Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil” (PNSAC).

23. Luego de presentar los antecedentes del trabajo realizado por Colombia, destacó los beneficios en cuanto a la prevención del cometimiento de actos de interferencia ilícita al contar con mejores instrumentos de orientación y hacer de conocimiento de los explotadores aeroportuarios dichos procedimientos. Destacó, asimismo, que al incluir los procedimientos operativos en el control también se podría constituir en un mecanismo de soporte para la gestión de la autoridad y las auditorías USAP. Por último, consideró que los países miembros de la CLAC deberían establecer procedimientos similares de control.

### **Conclusión**

24. Los expertos, al analizar las notas de estudio presentadas por República Dominicana y Colombia y las sugerencias planteadas por el experto de Venezuela, acordaron que se reúnan durante el presente evento para realizar las modificaciones que estimen pertinentes al documento presentado por República Dominicana, y se encargue a la Secretaría la presentación del proyecto de Resolución correspondiente al Comité Ejecutivo, en su próxima reunión.

### **Cuestión 5 del Orden del Día:**

**Programa Nacional de Control de Calidad FAL/AVSEC.**

### **Cuestión 6 del Orden del Día:**

**Presentación Sistema de Auditoría FAL/AVSEC on-line.**

*Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/04-NE/08 Secretaría*

25. El experto de Brasil, conforme a lo acordado en la anterior reunión del GRUFAL/AVSEC de CLAC, realizó una presentación en línea sobre el sistema de auditoría en la parte correspondiente a facilitación y seguridad. Durante la presentación demostró la versatilidad del sistema que permitía el seguimiento y control de temas relacionados a infraestructura, aeronavegabilidad, seguridad operacional, seguridad contra actos de interferencia ilícita. Destacó asimismo que el sistema se basaba en la legislación aeronáutica brasilera que influía en segmentos aeroportuarios, de aeronaves, personal y flujo de equipaje de mano y de bodega, de carga, y servía también para el gerenciamiento en materia de seguridad.

26. A través de este sistema, Brasil controlaba 757 aeropuertos internacionales y de cabotaje, tanto en vuelos comerciales como en aeronaves de aviación menor y servicios no regulares. Resaltó, asimismo, que, al momento, están trabajando en introducir al sistema las modificaciones que correspondan para aplicar las nuevas normas de seguridad previstas en la nueva edición el Anexo 17.

27. El sistema presentado también dispone de un indicador de vulnerabilidad, en buena parte para recabar informaciones así como un indicador de amenazas y riesgo. Para graficar la presentación presentó como ejemplo el informe del Aeropuerto de Congonhas, el mismo que abarcaba toda la información necesaria, entiéndase aeropuertos, compañías aéreas, facilitación, seguridad, instrucciones al personal y destacó que se puede realizar un filtro por área, sector y clase de auditoría o inspección.

28. Durante el debate, los expertos, luego de felicitar por el trabajo realizado, hicieron varias consultas respecto a las fuentes de información, la transmisión de datos en línea, las seguridades del sistema y procedimiento para ingresar al *sitio Web*, así como a la gestión de monitoreo de las auditorías en línea.

29. La Secretaría, por su parte, destacó que el sistema brasilero se lo puede aplicar en cualquier otro Estado miembro en el marco de la “Cooperación Horizontal” y explicó en detalle el procedimiento para acceder a dicha política.

### **Conclusión**

30. El GRUFAL/AVSEC acogió favorablemente la información presentada por Brasil y exhortó a los Estados miembros que requieran implementación de este sistema en sus territorios y asistencia, se remitan al procedimiento establecido para la “Cooperación Horizontal” de la CLAC, es decir, enviando a la Secretaría su requerimiento a efectos de que esta pueda coordinar la asistencia señalada.

### **Cuestión 7 del Orden del Día:**

#### **Encuesta Equipamiento.**

*Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/04-NE/09 Secretaría*

31. La Secretaría presentó la NE/09 recordando que en la anterior reunión el GRUFAL/AVSEC formó un grupo *ad hoc* que debía reformular el cuestionario sobre equipamiento FAL/AVSEC. Este grupo fue constituido por México, Paraguay y República Dominicana (ponente). En cumplimiento a la tarea encomendada, la Secretaría recibió el 26 de abril de 2011 el formato de encuesta, el mismo que se circuló inmediatamente entre los Estados miembros para que lo completen y hagan llegar lo antes posible la información correspondiente.

32. Hasta la fecha de elaboración de la NE de la referencia, únicamente se había recibido respuesta de Perú, la misma que ya fue trasladada al ponente para el análisis y tabulación respectivos. Al terminar la presentación, exhortó a los expertos que hagan llegar lo antes posible la información de sus respectivas administraciones y se reprogramen las fechas a efectos que, en la próxima reunión del Grupo, el ponente presente el informe correspondiente y las recomendaciones que estime necesarias. Una vez completada la información se presentaría al Comité Ejecutivo el informe de esta materia.

### **Conclusión**

33. El Grupo acogió favorablemente el trabajo realizado por el ponente y exhortó a los Estados que respondan al cuestionario lo antes posible para que la Secretaría pueda presentar el informe correspondiente al Comité Ejecutivo en una próxima reunión.

### **Cuestión 8 del Orden del Día:**

#### **Armonización y unificación de Decisiones FAL/AVSEC.**

*Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/04-NE/03 República Dominicana*

34. El experto de República Dominicana en su calidad de punto focal de la macro tarea FAL/AVSEC presentó la NE/03, remitiéndose a los antecedentes, observando que en la Tercera Reunión del Grupo, en Montevideo, Uruguay, 5 y 6 de julio de 2010, se analizó la nota presentada por Bolivia —ponente del grupo *ad hoc* encargado de analizar y unificar las decisiones de seguridad—y como producto de esto, se consideró necesario que el trabajo de armonización y unificación requería de una evaluación de cada una de las decisiones de la CLAC (Resoluciones y Recomendaciones) para modificarlas en función de las actividades que se desprenden de la macro tarea y los nuevos documentos que se hayan promulgado en estos temas, para actualizarlo.

35. Se destacó, asimismo, que en la actualidad existen 7 decisiones en materia de facilitación y 9 en materia de seguridad aeroportuaria (AVSEC). Estas últimas, entre otras, contienen recomendaciones sobre el control del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

36. Para concluir, el punto focal propuso que el grupo *ad hoc* retome los trabajos lo antes posible y se re programe las tareas correspondientes.

37. Durante el debate, el Grupo observó que ésta es una tarea que viene bastante atrasada y debería planificarse el trabajo del grupo *ad hoc* de tal forma que los proyectos de decisión modificatorios se promulguen en la próxima Asamblea de la CLAC (noviembre 2012). El experto de Jamaica solicitó que se le incluya en el grupo *ad hoc*, pedido que fue acogido favorablemente por los especialistas.

### **Conclusión**

38. Los expertos acordaron encargar al grupo *ad hoc* que re programe sus tareas para disponer de las decisiones modificadas antes de la próxima Asamblea de la CLAC, teniendo en cuenta que estos documentos deben ser aprobados previamente por el Comité Ejecutivo que, conforme al Programa de Trabajo de 2012, mantendrá su reunión en septiembre en Chile.

### **Cuestión 9 del Orden del Día:**

### **Traslado de las tareas al Nuevo Grupo Regional CLAC/OACI.**

*Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/04-NE/04 Corrigendum  
República Dominicana*

39. El representante de República Dominicana en su calidad de punto focal de la macro tarea FAL/AVSEC, teniendo en cuenta que a partir de la fecha deberán trabajar conjuntamente los grupos FAL/AVSEC de CLAC y la OACI, sometió a consideración de los expertos un informe respecto al trabajo realizado hasta la fecha sobre cada una de las tareas que constan en sus términos de referencia. En ese sentido, fue presentando detalladamente la información de cada una de las tareas de su responsabilidad.

40. Durante el debate, los expertos observaron el avance de las tareas en cada una de las etapas y las metas propuestas. De igual manera, consideraron necesario que al trasladarse los términos de referencia y tareas al nuevo Grupo Regional CLAC/OACI se continúe con los trabajos pendientes, de tal forma que se presente al Comité Ejecutivo y próxima Asamblea de la CLAC el informe correspondiente y los proyectos de decisión que ameriten la promulgación de resoluciones y recomendaciones.

### **Conclusión**

41. El Grupo acogió favorablemente el informe presentado por el punto focal. De igual manera, encargó a la Secretaría que, para facilitar el traslado de los términos de referencia y tareas del Grupo FAL/AVSEC de la CLAC al nuevo Grupo Regional, elabore una tabla resumen sobre el estado de situación a la fecha, la misma que se acompaña como **Adjunto 4**.

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

### **Novedades en el Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación/OACI.**

*Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/04-NE/10 Corrigendum Secretaría*



42. La Secretaría presentó la NE/10 recordando que en enero de 2011 la OACI circuló algunas novedades del programa Universal de Auditorías de Seguridad de la Aviación entre las que se destacó:

- Al 31 de diciembre de 2010, se habían realizado auditorías en 94 Estados miembros y una Región Administrativa Especial; esto en el segundo ciclo de auditorías. Toda la información se podrá obtener en el sitio web USAP.
- En noviembre de 2010, se realizó en la oficina de Lima un curso de capacitación y certificación de auditores, habiendo sido certificados como auditores tres expertos.
- El Consejo de la OACI aprobó algunas enmiendas al Memorándum de Acuerdo OACI/Estados miembros.
- El 37° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI apoyó unánimemente la continuación del USAP como parte esencial de la estrategia global de la OACI sobre seguridad.

43. De igual manera, presentó a consideración de los expertos el Programa de Auditorías USAP 2011-2012, destacando que aquellos Estados que requieran de asistencia pre y post auditoría apliquen el mecanismo de coordinación y cooperación regional en material FAL/AVSEC promulgado por la CLAC en su Resolución A19-15, cuya copia se acompaña como **Adjunto 5**.

### **Conclusión**

44. El Grupo acogió favorablemente la información presentada por la Secretaría y exhortó a los Estados que apliquen la política de “Cooperación Horizontal” de la CLAC en caso requieran asistencia para prepararse a una auditoría y/o elaborar el Plan de Acción post auditoría, o cualquier otro apoyo que necesiten en material FAL/AVSEC, teniendo en cuenta la Resolución A19-05.

### **Cuestión 11 del Orden del Día:**

#### **Otros asuntos**

- **Presentación TSA.**

45. La representante de la TSA, USA, realizó una presentación informando sobre el trabajo que viene realizando su Administración y la CLAC para suscribir un Memorándum de Cooperación en diferentes temas, destacándose: capacitación, tecnología, intercambio de información, asistencia técnica, visitas conjuntas, etc.

46. Dicho documento está todavía en una etapa de negociación primaria y se espera que la Administración de Seguridad de Transporte (TSA) haga llegar sus comentarios a las modificaciones realizadas por la Secretaría de la CLAC sobre el documento borrador. Una vez suceda esto, se presentará, si es del caso, una contrapropuesta antes de someterlo a consideración del Comité Ejecutivo de la CLAC, pues a esa instancia deberá llegar el documento debidamente depurado.

### **Conclusión**

47. El GRUFAL AVSEC de la CLAC tomó conocimiento de la información presentada.

- **Transporte de carga con documentación electrónica.**

*Nota de estudio CLAC/GRUPO FAL/AVSEC/04-NE/11 Corrigendum  
Secretaría*

48. La Secretaría presentó a consideración del Grupo FAL/AVSEC de la CLAC una nota de estudio sobre el transporte de carga con documentación electrónica (eliminación del papel de la cadena de abastecimiento de la industria de carga aérea). Esto se lo hizo por encargo del Grupo en Aspectos Políticos, Económicos y Jurídicos de la CLAC (GEPEJTA), el mismo que considero conveniente conocer el criterio de los especialistas en facilitación y seguridad sobre el documento señalado.

49. Cabe resaltar, que la nota de la referencia contiene un análisis elaborado por la IATA y Colombia (responsable de la macro tarea de transporte y política aérea) sobre la cadena de suministros y documentos que en la actualidad han sido reemplazados por mensajería electrónica y los beneficios del e-freight. De igual manera, presentó un análisis detallado de situación en cada uno de los países miembros de la CLAC respecto a la implementación de este proyecto, y terminó solicitando a los Estados miembros de la CLAC el apoyo para continuar con este trabajo en sus respectivos territorios.

### **Conclusión**

50. El Grupo tomó conocimiento de la información presentada y acordó instar a los Estados miembros que analicen este tema específico en los Comités Nacionales de Facilitación y Seguridad, pues se requiere de la intervención de otras autoridades involucradas en la cadena de suministro que no son precisamente las autoridades aeronáuticas. De esta forma, se estaría apoyando esta iniciativa que contribuirá con la facilitación en el flujo de carga.

### **Clausura**

51. Al concluir el trabajo del Grupo, el Secretario de la CLAC expresó su agradecimiento a la Autoridad Aeronáutica de Paraguay y a todos aquellos que permitieron culminar con éxito la reunión, invitó a los expertos a continuar impulsando el Programa de Trabajo de la CLAC, también agradeció a los organizadores y destacó la labor de la Coordinadora, señora María Liz Viveros de Bazán, y del personal Secretaría.



## COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

### CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO FAL/AVSEC DE LA CLAC

(Asunción, Paraguay, 23 de mayo de 2011)


## LISTA DE PARTICIPANTES

### ESTADOS MIEMBROS

#### ARGENTINA

<p>NADIA GIMENA ROFFO Directora General de Relaciones Institucionales Policía de Seguridad Aeroportuaria – PSA Casilla de Correo No. 11 – Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, B1802ADA, EZEIZA – Buenos Aires T: (54 11) 4480 9656 F: (54 11) 4480 9655 dgregacionesinstitucionales@psa.gov.ar</p>	
<p>CÉSAR HORACIO VERGARA Coordinador Nacional de Auditorías OACI Policía de Seguridad Aeroportuaria – PSA Casilla de Correo No. 11 – Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, B1802ADA, EZEIZA – Buenos Aires T: (54 11) 4480 9656 F: (54 11) 4480 9655 dgregacionesinstitucionales@psa.gov.ar</p>	

#### BRASIL

<p>LEONARDO BOSZCZOWSKI Gerente de Facilitación de Transporte Aéreo y Seguridad de la Aviación Civil Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC SCS, Cuadra 9, Lote C, Torre A, 4º Andar – 70.308-200 – Brasilia DF T: (55 61) 3314 4448 F: (55 61) 3314 4448 Leonardo.boszczowski@anac.gov.br</p>	
---	---

GABRIEL NUNEZ VIEIRA MELHO DA SILVA  
Especialista en Regulación  
Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC  
SCS, Cuadra 9, Lote C, Torre A, 4° Andar – 70.308-200 – Brasilia DF  
T: (55 61) 3314 4228  
F: (55 61) 3314 4448  
gabriel.silva@anac.gov.br



## CHILE

EDUARDO CERDA GÓMEZ  
Encargado AVSEC, Departamento Planificación  
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC  
Miguel Claro No. 1314, Santiago  
T: (56 2) 439 2355  
ecerda@dgac.cl



KARLA ANDREA FLORES ROJAS  
Terapeuta Ocupacional  
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC  
Metalita 9769, La Florida, Santiago  
T: (56 2) 98797907  
kflores@dgac.cl



PAOLA TAPIA  
Asesor Legal  
Junta de Aeronáutica Civil – JAC  
Moneda 1020, Piso 4°, Santiago de Chile  
T: (56 2) 519 0912  
F: (56 2) 698 3148  
ptapia@mtt.cl



## COLOMBIA

MARÍA CECILIA SALAZAR CRUZ  
Directora de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria  
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC  
Av. El Dorado 103/15, Bogotá  
T: (57 1) 296 3370  
F: (57 1) 296 3980  
maria.salazar@aerocivil.gov.co



**CUBA**

GIL ÁNGEL GONZÁLEZ RODRÍGUEZ  
Especialista de Seguridad y Protección  
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba – IACC  
Calle 23 # 64, Esquina P, Vedado, Plaza de la Revolución, La Habana  
T: (5 37) 838 1688  
F: (5 37) 834 4553  
dsp@iacc.avianet.cu  
gil.gonzalez@iacc.avianet.cu



**ECUADOR**

JORGE PATRICIO HERRERA F.  
Director de Seguridad y Prevención Aeronáutica (E)  
Dirección General de Aviación Civil - DGAC  
Buenos Aires Oe 1-53 y  
Av. 10 de Agosto, Quito  
T: (593 2) 255 2450  
jorge.herrera@dgac.gob.ec



VICTOR RIVERA  
Jefe de Facilitación  
Dirección General de Aviación Civil - DGAC  
Buenos Aires Oe 1-53 y  
Av. 10 de Agosto, Quito  
T: (593 2) 255 2450  
victor.rivera@dgac.gob.ec





**JAMAICA**

ALTHEA BARTLEY  
Manager, Aviation Security & Facilitation  
Jamaica Civil Aviation Authority – JCAA  
4 Winchester Road, Kingston 10  
T: (1 876) 960 3948  
F: (1 876) 926 1452  
abartley@jcaa.gov.jm



**NICARAGUA**

<p>MARCELINO DE JESÚS VÁSQUEZ FLORES Director de Transporte Aéreo Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC Km. 11.5 Carretera Norte, Managua T: (505) 2233 2907 / 8621 9623 F: (505) 2276 8588 mvasquez@inac.gob.ni</p>	
<p>GUILLERMO ALFREDO GUIDO YESCA Jefe de la Oficina de Seguridad de la Aviación Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC Km. 11.5 Carretera Norte, Managua T: (505) 2233 2907 / 8621 9623 F: (505) 2276 8588 seguridad@inac.gob.ni guidoyesca@yahoo.com</p>	

**PANAMÁ**



<p>ARÍSTIDES ALDEANO VÁSQUEZ Jefe de Seguridad Aeropuerto Internacional de Tocumen T: (507) 238 2826 / 6949 3484 F: (507) 238 2826 aaldeano@tocumenpanama.aero</p>	
<p>JULIO A. MARTINIS Asesor de la Gerencia General de Tocumen S.A. Tocumen, Ciudad de Panamá T: (507) 501 9735 F: (507) 501 9735 jmartinis@tocumenpanama.aero mcruz@aeronautica.gob.pa</p>	
<p>ROGELIO LOMBARDO Gerente de Seguridad Aeropuerto Internacional de Tocumen T: (507) 238 2826 F: (507) 238 2826 rlombardo@tocumenpanama.aero</p>	

**PARAGUAY**

<p><b>VÍCTOR VELÁZQUEZ</b>                  Director de Aeropuertos                  Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC                  Ministerio de Defensa Nacional                  Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sánchez y 22 de Setiembre, 3° Piso,                  Asunción                  T: (595 21) 645600                  victor.velazquez@hotmail.com</p>	
<p><b>MARÍA LIZ VIVEROS DE BAZÁN</b>                  Subdirectora de Transporte Aéreo                  Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC                  Ministerio de Defensa Nacional                  Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sánchez y 22 de Setiembre, 3° Piso,                  Asunción                  T: (595 21) 213 365/ 210 764                  C: (595) 981-432783                  marializviveros@hotmail.com                  staai@dinac.gov.py</p>	
<p><b>CARLOS CAIRET</b>                  Subdirector de Seguridad                  Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC                  Ministerio de Defensa Nacional                  Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre, 3° Piso,                  Asunción                  C: (595) 984-800245                  vicentecairet@yahoo.com.ar</p>	
<p><b>RAQUEL GUASTELLA</b>                  Gerente de Facilitación y Gestión Aeroportuaria                  Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC                  Av. Mariscal Lopez y 22 de Septiembre Ed.                  Ministerio de Defensa Nacional, piso 3                  Asunción, Paraguay                  T: (595 21) 210 764                  F: (595 21) 213 365                  C: (595) 981-423800                  fal@dinac.gov.py</p>	
<p><b>JOSÉ MARÍA MACIEL</b>                  Gerente de Seguridad del Aeropuerto Internacional Guaraní                  Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC                  Aeropuerto Internacional Guaraní                  T: (595 21) 6442 0815                  F: (595 21) 6442 0815 Int. 3116                  C: (595) 982- 740 691                  josema60@gmail.com</p>	

<p><b>JULIO CÉSAR CUENCA</b> Coordinador Nacional de Seguridad Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC Av. Mariscal López y 22 de Septiembre Ed. Ministerio de Defensa Nacional, piso 3 Asunción, Paraguay T: (595) 981-484923 cuencarotela@hotmail.com</p>	
<p><b>RAMÓN ARRÚA</b> Jefe Departamento Operativo AVSEC – AISP Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC Av. Mariscal Lopez y 22 de Septiembre Ed. Ministerio de Defensa Nacional, piso 3 Asunción, Paraguay T: (595) 981-470508 ramonarrua72@hotmail.com</p>	
<p><b>CARMEN SILVA</b> Directora Dirección de Registro y Calidad Turística Secretaría Nacional de Turismo - SENATUR Palma 468 c/ 14 de Mayo, Asunción C: (595 21) 494110 infosenatur@senatur.gov.py</p>	
<p><b>ALDO INSFRAN</b> Jefe del Departamento de Facilitación Turística Secretaría Nacional de Turismo - SENATUR Palma 468 c/ 14 de Mayo, Asunción C: (595 21) 494110 infosenatur@senatur.gov.py</p>	
<p><b>REINALDO LÓPEZ VÁZQUEZ</b> Subcomisario de la DEAAP Departamento de Identificación Policía Nacional T: (595 21) 602169 C: (595)971-761374 reilopezv@hotmail.com</p>	



<p>FEDERICO PABLO SCHROEDER RODRÍGUEZ                  Director de Admisión de Extranjeros y Radicados                  Dirección General de Migraciones - DGM                  Ministerio del Interior                  Caballero 221 Esq. Eligio Ayala – Edificio Aurora – 3er Piso, Asunción                  T: (595 21) 442 411                  F: (595 21) 442 411                  schroeder.dgm@gmail.com                  federico.schroeder@migraciones.gov.py</p>	
<p>PATRICIA OJEDA                  Encargada del Puesto de Control del                  Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi                  Dirección General de Migraciones - DGM                  Ministerio del Interior                  Caballero 221 Esq. Eligio Ayala – Edificio Aurora – 3er Piso, Asunción                  T: (595 21) 442 840 (Central DGM)                  T: (595 21) 646 111 (Aeropuerto)                  F: (595 21) 646 111                  actualiza-te@hotmail.com</p>	
<p>LUIS GALEANO                  TAM MERCOSUR                  T: (595 21) 659000                  luis.galeano@tam.com.br</p>	
<p>RENE ZOTTI                  Jefe de Seguridad                  TAM MERCOSUR                  T: (595 21) 6590311                  rene.zotti@tam.com.br</p>	
<p>ARNALDO COSTA                  Gerente de Relaciones Internacionales del Mercosur                  TAM MERCOSUR                  T: (595 21) 659000                  arnaldo.costa@tam.com.br</p>	

<p>JUAN ROBERTO ACEVEDO BURGOS Encargado de la División de Facilitación Junta de Aviación Civil – JAC Calle José Joaquín Pérez No. 104 Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 689 4167 F: (1 809) 689 4160 racevedo@jac.gob.do</p>	
<p>ISRAEL A. LÓPEZ ACOSTA Inspector de Facilitación Junta de Aviación Civil – JAC Calle José Joaquín Pérez No. 104 Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 689 4167 Ext. 244 F: (1 809) 689 4160 ilopez@jac.gob.do</p>	
<p>DIONISIO DE LA ROSA HERNÁNDEZ Director de Operaciones AVSEC Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria – CESA Ruta 66, Aeropuerto Internacional de las Americas, Edif. Mayor Gral. Pil.(r) Juan B. Rojas Tabar Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 549 8026 F: (1 809) 549 1248 dirohe7@hotmail.com</p>	

## URUGUAY

<p>PABLO LAMPARIELLO Director AVSEC Nacional Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica – DINACIA Av. Wilson Ferreira 5513 (ex Camino Carrasco), Canelones Montevideo, Uruguay T: (598 2) 732 7119 F: (598 2) 732 7119 avsec@adinet.com.uy</p>	
<p>ROBERTO PERDOMO PROTTI Asesor Letrado Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519, Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay T: (598 2) 604 0408 Ext. 4041 F: (598 2) 604 0424 rperdomo@adinet.com.uy</p>	

**HENRY PECAPEDRA**  
Asesor Letrado  
Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica -  
DINACIA  
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,  
Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay  
T: (598 2) 604 0408 Ext. 4041  
F: (598 2) 604 0424  
rperdomo@adinet.com.uy



**VENEZUELA**

**JOSE MANUEL VILLAVERDE GOMEZ**  
Jefe Área de Certificaciones y Evaluaciones de Riesgo AVSEC  
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC  
Edf. Sede del Aeropuerto Internacional de Maiquetia Piso PB, Edo. Vargas,  
Caracas, Venezuela  
T: (58 212) 355 1550 / 2717  
C: (58 414) 261 2136  
j.villaverde@inac.gob.ve  
villaverdejose@hotmail.com



**IGNACIO ROMEN GONZÁLEZ**  
Jefe Área Inspecciones y Procedimientos AVSEC  
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC  
Edf. sede del Aeropuerto Internacional de Maiquetia Piso PB, Edo. Vargas,  
Caracas, Venezuela  
T: (58 212) 355 2717  
i.romen@inac.gob.ve  
ignacioromen@hotmail.com



**ESTADOS NO MIEMBROS**

**ESTADOS UNIDOS**

**MARIELY LOPERENA MOURE**  
Representante de la TSA para Centro América y la República Dominicana  
Transportation Security Administration - TSA  
3000 SW 148<sup>th</sup> Ave Suite 200 Miramar, FL  
T: (1 954) 874 7123  
F: (1 954) 431 7972  
mariely.loperena@dhs.gov



JOSEPH CATAN  
Agregado de Región  
Transportation Security Administration - TSA  
Embajada de USA en Argentina  
Av. Colombia 4300-C1425GMN, Buenos Aires  
Argentina  
T: (54 11) 5777 4470  
F: (54 11) 5777 4215  
C: (54 11) 4447 7300  
BB: (00 1 202) 286 3438  
Joseph.Catan@dhs.gov



## SURINAM

IRMGARD K. VERWEY  
Deputy Director / Legal Advisor  
Airfield Zorg & Hoop  
Paramaribo-Suriname  
T: (597) 434 286 / 434 186 Ext. 36  
F: (597) 434 371  
Mobile (597) 858 6824  
deputydirector@casas.sr  
iverwey@casas.sr



PHALAI DHARMINDRA



## ORGANIZACIONES INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

### CLAC – COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

MARCO OSPINA YÉPEZ  
Secretario  
Av. Víctor Andrés Belaúnde 147, Edificio Real Cuatro, 3° Piso  
Centro Empresarial Real, San Isidro, Lima, Perú  
Apartado Postal 27032, Lima, Perú  
T: (51 1) 422 6905 / 422 9367  
F: (51 1) 422 8236  
clacsec@lima.icao.int



### OACI – ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

<p>FRANKLIN HOYER Director Regional Oficina Regional SAM Av. Víctor Andrés Belaúnde No 147, Torre 4, Piso 4, San Isidro Lima, Perú T: (51 1) 611 8686 F: (51 1) 611 8689 icaord@lima.icao.int</p>	
<p>MICHIEL VREEDENBURGH Deputy Regional Director North American, Central American and Caribbean Regional Office Av. Presidente Masaryk 29-3 Col. Polanco, México D.F 11570, México T: (52 55) 5250 3211 F: (52 55) 5203 2757 icao_nacc@mexico.icao.int</p>	
<p>JUAN LAMOSA Traning Coordinator, NACC and SAM Regional Office Implementation Support and Development Section ICAO Headquarters 999 University Street Montreal, Canada T: (514) 954 8219 Ext. 6654 jlamosa@icao.int</p>	
<p>RICARDO G. DELGADO Regional Officer AVSEC North American, Central American and Caribbean Regional Office Av. Presidente Masaryk 29-3 Col. Polanco, México D.F 11570, México T: (52 55) 5250 3211 F: (52 55) 5203 2757 rdelgado@mexico.icao.int</p>	

WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*  
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

TELEFONO: (51-1) 422-6905, 422-9367  
FAX: (51-1) 422-8236

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

**COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

SECRETARÍA  
APARTADO POSTAL 27032  
LIMA, PERÚ

**IV REUNIÓN DEL GRUPO FAL/AVSEC DE LA CLAC**

(Asunción, Paraguay, 23 de mayo de 2011)

**ORDEN DEL DÍA**

1. Proyecto de Decisión – Tratamiento de personas con impedimentos (Chile-Ponente).
2. Política de Cooperación DVLM. Resultado Cuestionario (República Dominicana).
3. Nivel Regional de Amenaza (AVSEC)/Proyecto de Resolución (Chile-Ponente).
4. Grupo *ad hoc* Seguridad de la Carga (Programa de Trabajo).
5. Programa Nacional de Control de Calidad FAL/AVSEC (Secretaría).
6. Presentación Sistema de Auditoría FAL/AVSEC *on-line* (Brasil).
7. Encuesta Equipamiento (Secretaría).
8. Armonización y unificación Decisiones FAL/AVSEC (República Dominicana).
9. Traslado de las tareas al Nuevo Grupo Regional CLAC/OACI (AVSEC/FAL/RG) (República Dominicana).
10. Novedades en el Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación/OACI (Secretaría).
11. Otros asuntos.
  - Presentación TSA.
  - Transporte de Carga con documentación electrónica (Secretaría).

**PROYECTO REGIONAL DE  
GESTIÓN DE RIESGOS Y EVALUACIÓN DE AMENAZAS**

**I.- ANTECEDENTES**

- A.- Anexo 17 “Seguridad” al Convenio de Chicago (10ª. edición).
- B.- Manual de Seguridad OACI, documento 8973/6ª. Edición.
- C.- Regulaciones de Seguridad de Aviación Civil Nacional (Ley o Reglamento)
- D.- Grupo de Expertos de seguridad, CLAC.
- E.- Plan de Seguridad de Aeródromo.
- F.- La necesidad existente en la Región CLAC en cuanto a contar con modelos de Gestión de Riesgo, Evaluación de Amenaza y Alertas de Seguridad estandarizadas, para su aplicación por parte de las Autoridades de Aviación Civil nacionales, los aeródromos, explotadores y servicios relacionados con la actividad aérea, para enfrentar los actos ilícitos que los puedan afectar.

**II.- OBJETO**

- A.- Formular pautas generales relativas a Gestión de Riesgos en la actividad aérea comercial, desarrollada en los aeródromos de la región CLAC acorde a los requisitos OACI.
- B.- Proponer una guía para Evaluar Amenazas y consecuente con ello, determinar el Nivel de Amenaza existente en los aeródromos y las medidas que podrían adoptarse para enfrentar posibles actos ilícitos.
- C.- Establecer los niveles de alerta relacionados con las amenazas previstas, las vías de comunicación y coordinación de información sobre amenazas.

**III.- MATERIA**

**A.- Generalidades**

- 1.1 OACI a través del Anexo 17 exige a los Estados signatarios proteger las operaciones de la aviación civil que se realizan en su territorio, evaluar en forma constante el nivel de amenaza referido a estas y asimismo, aplicar medidas preventivas de seguridad asegurando la puesta en práctica en los aeródromos de normas mínimas y estandarizadas.
- 1.2 Independiente del entorno de amenaza a la aviación existente, no existen pautas concretas para atender variables en la amenaza y además, aplicar medidas extraordinarias de seguridad permanentes para un nivel de amenaza mayor,

significa dificultad para mantenerlas si no están previstas para una amenaza concreta. En este sentido, deberían realizarse modificaciones en el Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil, teniendo presente para este fin conceptos de evaluación de amenazas y gestión de riesgo que en conjunto, conforman la base de respuesta aceptable a los actos ilícitos.

- 1.3 Si se aplican permanentemente extremas medidas de seguridad para un nivel de amenaza mayor conlleva gastos, estos pueden configurar una carga seria carga económica para el Estado o la Autoridad de Aviación y en dicho sentido, resulta de mayor eficacia establecer medios y medidas defensivas para el lugar y momento en que realmente se requieran y evitando hacerlo en todo instante, esto se denomina Gestión de Riesgo.
- 1.4 Una vez evaluada la naturaleza y el grado de amenaza para un Estado o aeródromo particular, podrán aplicarse mejoras en las medidas de seguridad en uso, por lo que uniformar el modelo de gestión resulta conveniente para los Estados y puede adaptarse a las condiciones existentes en cada uno de ellos, para atender diversas amenazas.

## **B.- Modelo de Gestión de Riesgo**

### **1.- Concepto**

- 1.1 Para evaluar amenazas y para la gestión de riesgos, en general son aplicables los principios básicos de seguridad, **identificar, aplicar y mantener**. Al evaluar se identifica aplicando así el primer principio, los restantes en cambio son parte de la gestión de riesgo.
- 1.2 Las medidas de seguridad tienen por finalidad prevenir y por ello luego de identificar la amenaza, corresponde definir una respuesta adecuada para enfrentarla del mejor modo posible, en otros términos la aplicación.
- 1.3 Una vez conocido que el posible perpetrador podría superar el sistema de seguridad en uso, contando con la información necesaria, el tiempo y la oportunidad, el objeto del proceso debe apuntar a disuadir al delincuente de realizar sus propósitos con éxito, se necesita entonces aplicar medidas de seguridad preventivas y adecuadas al caso.
- 1.4 La intervención operativa nos lleva al tercer principio (mantener), la voluntad y capacidad política de mantener prácticas de seguridad adecuadas y fiables, si estas no se mantienen eficaces disminuirá la eficacia de los otros principios.
- 1.5 Adoptar medidas para impedir actos ilícitos o delitos contra la aviación requiere también evaluar su aplicación, empleando para este fin las inspecciones, auditorías y estudios de ellas, que deben estar previstos de un sentido de control de calidad.

### **2.- Matriz de Gestión de Riesgos**

- 2.1 En primera instancia, esta matriz establece tres (3) criterios de condiciones de amenaza, relacionadas con las medidas propuestas en el formato adjunto como Anexo "C".
- 2.2 Primer Nivel (básico)  
Para condición de amenaza baja, la información disponible (de inteligencia u otra)



no indica si un aeródromo, explotador o servicio puede considerarse blanco de un ataque, este podría ser posible a través de personas o grupos y deberse a causas diversas (disturbios sociales, laborales, oposición al gobierno, etc.)

2.3 Segundo Nivel (intermedio)

Los datos de inteligencia existentes y recopilados señalan la probabilidad de que uno o más aeródromos, explotadores o servicios puedan ser blanco de acciones ilícitas

2.4 Tercer Nivel (alto)

La información de inteligencia evaluada indica que uno o más aeródromos, explotadores o servicios ha sido o será blanco concreto de ataques.

2.5 Previo a adoptar medidas de seguridad es conveniente considerar:

- a) Evaluar la índole y grado de amenaza acorde a una evaluación de amenazas válida
- b) Determinar la duración de las condiciones de amenaza destacadas
- c) Familiarizarse con la configuración y operaciones de las instalaciones afectadas
- d) Realizar un inventario del personal y equipo de seguridad disponibles
- e) Examinar las medidas de seguridad vigentes y,
- f) Evaluar el numero de vuelos, pasajeros y volumen de equipaje y carga que habría que someter a procedimientos mejorados de seguridad.

2.6 La matriz propuesta contempla diversas modalidades en uso en los aeródromos y por parte de los explotadores.

**C.- Evaluación de Amenazas**

1.1 Acorde a criterios OACI de seguridad de aviación, cada Estado establece medidas de protección y resguardo de las actividades aéreas en su territorio, estas requieren contemplar en el Programa Nacional de Aviación Civil lo necesario, para aplicar medidas concordantes con el nivel de amenaza estimado, estableciendo una base real y practicable de acción que contemple al mismo tiempo, recursos humanos y técnicos adecuados.

1.2 Es difícil para las organizaciones y profesionales en seguridad del mundo y de la Región, diseñar y mantener en primera instancia planes eficaces de seguridad para enfrentar y determinar con precisión amenazas contra la aviación, con este fin deben desarrollar una permanente gestión destinada a conocer todo posible riesgo que pueda afectar la actividad aérea, observando al efecto la legislación y normas de cada Estado sobre la materia.

1.3 Con este fin se debe tender a la aplicación de un método útil para los Estados, aeródromos, explotadores y servicios relacionados, considerando los limitados recursos disponibles lo que nos lleva a la necesidad de evaluar validamente las amenazas, aún cuando no se cuente con niveles de información reservada o personal especializado.

El beneficio del método que se propone es su condición de fiabilidad para identificar amenazas, ayudando a los profesionales en seguridad en la toma de decisiones que mejoren el empleo de los recursos para equipamiento y personal, este último punto parte de la gestión de riesgo.

1.4 Evaluar y determinar el grado de amenaza existente, es tarea que puede hacer un organismo distinto al de seguridad de aviación pero, es preciso que la Autoridad de Aviación tenga esta responsabilidad a través de un proceso cuantificable, que esté acorde con las condiciones particulares de cada Estado.

- 1.5 Objeto del proceso será siempre minimizar los riesgos y en caso necesario, estar preparados para enfrentarlos, debiendo considerar al respecto, el conjunto de acciones delictivas, subversivas y otras que ocurran en el Estado o localidad específica, analizarlas y proyectar sus probables efectos sobre las actividades aéreas que podrían verse afectadas.

## **2.- Proceso de Análisis**

- 2.1 Fundamental para los fines de análisis y evaluación es disponer de información, procedente de fuentes abiertas o de inteligencia que aporte los antecedentes indispensables por evaluar, para obtener y establecer como resultado, el nivel de amenaza existente a nivel local (Estado, aeródromo, explotador, servicio).
- 2.2 Para obtener información clasificada o de inteligencia, la Autoridad o el organismo aeronáutico encargado del análisis requiere tener establecida y coordinada, una vía expedita de intercambio con organismos policiales, militares y de inteligencia del Estado, asimismo y a través de éste, mantener la necesaria coordinación con Estados vecinos que podrían verse afectados de acuerdo al análisis efectuado.
- 2.3 Es importante también comunicar de manera oportuna y expedita el resultado del análisis a las Autoridades de Aviación del país y del extranjero, cada vez que se prevea la incidencia de una amenaza en las actividades aéreas respectivas, para que cada una pueda adoptar las medidas de resguardo que estimen convenientes.
- 2.4 No se debe olvidar que los bienes a proteger son la libertad de desplazamiento y, la comunicación segura entre Estados de la Región, independiente de los sentimientos que entre estos pueda existir.

## **3.- Método de Evaluación de Amenazas**

- 3.1 La Autoridad o el organismo nacional de Seguridad de Aviación encargado de evaluar amenazas, necesita contar con información abierta, reservada, estadística u otra disponible para optimizarla, que en conjunto pueda brindar una base real de análisis y evaluación estratégica de corto, mediano y largo plazo.
- 3.2 El análisis de información hecho por especialistas o no en seguridad de aviación, debe evaluar en forma permanente datos de inteligencia y antecedentes, para determinar el nivel de amenaza, su posible impacto en las actividades aéreas y en la seguridad del público viajero, requiriéndose también que el analizador, evite ser influenciado por normas, actitudes y hábitos institucionales que impidan un proceso libre de interferencias o limitado al método tradicional, incorporando en cambio técnicas innovadoras para evaluar.
- 3.3 Es imprescindible asimismo, que la Autoridad de Aviación del Estado u organismo de Seguridad de Aviación, tengan capacidad para exigir previa coordinación :
  - a) La aplicación de medidas nuevas y extraordinarias de seguridad, por parte de los aeródromos, explotadores y servicios relacionados cuando así se estime pertinente o, cuando las medidas de resguardo se consideren insuficientes

ante la amenaza prevista.

- b) Acorde con la gravedad de la información y su análisis inicial, alertar directa e inmediatamente, a toda entidad o servicio aéreo que se prevea pueda ser afectado, para que adopten las medidas oportunas y necesarias.

- 3.4 Todas las medidas extraordinarias que sean exigidas por la Autoridad Aeronáutica del Estado deberían :
  - a) Ser nuevas o concordantes con las ya existentes,
  - b) Prever el reforzamiento de los medios en uso,
  - c) Estar directamente relacionadas con la amenaza prevista,
  - d) Aplicarse por el tiempo que se presume se mantendrá vigente la amenaza,
  - e) Si permanecen en el tiempo, modificar en consecuencia las respectivas disposiciones del Plan de Seguridad.

#### **4.- Determinación de Amenazas y Criterio de Vulnerabilidad**

- 4.1 Lo primero es determinar la amenaza y el criterio de vulnerabilidad antes de evaluar, para definir los “**puntos críticos**”, factores o criterios de mayor valor en el proceso, estos pueden variar según el sistema que se estudie (país, aeropuerto, explotador, servicio, grupo).
- 4.2 Un enfoque adaptable a todo sistema debe basarse en valores dimensionables respecto a los “puntos críticos” elegidos, al reconocer la limitación de recursos humanos y técnicos el análisis requiere de menos información para arribar a resultados y, se dirige sólo a contemplar datos precisos objetivamente.
- 4.3 El análisis en conjunto es un medio fiable para evaluar, determinar respuestas de seguridad y aplicar medidas de gestión de riesgo, entendiendo que la interferencia ilícita contra la aviación es un acto deliberado, premeditado, que se realiza con un propósito, por alguien con motivos para hacerlo y que lo ejecuta siguiendo un plan.
- 4.4 Antes de evaluar como se realizará, es necesario considerar porqué se haría y la posibilidad de llevarlo a cabo.  
Se debe eliminar en el uso de este método de análisis de amenazas, los incidentes provocados por pasajeros perturbados o inestables mentales, que no son predecibles.
- 4.5 Con dicho fin, OACI creó instrumentos de asistencia para el proceso evaluativo que se consignan en el documento 8973 “Manual de Seguridad”, los cuales se plantean asimismo en esta presentación con algunas modificaciones que se estiman convenientes.

#### **5.- Matriz de Vulnerabilidad**

- 5.1 Como Anexo “A” se ofrece la que permite establecer, un “**Perfil de Grupo**” capaz de perpetrar actos ilícitos, basada en atributos típicos aplicables al sistema y que constituyen sus “puntos críticos”, a los cuales se pueden agregar otras de acuerdo a la profundidad del análisis que se desea.
- 5.2 Enseguida como Anexo “B” se encuentra la matriz que nos permitirá categorizar la amenaza a la seguridad, basada en seis niveles válidos para evaluar amenazas a Estados, aeropuertos, explotadores y servicios, cuyos niveles se pueden ampliar

para incorporar nuevos factores de interés para el análisis.

- 5.3 Luego de obtener el valor total, se tiene un método cuantificado del nivel de amenaza relacionado con el objetivo evaluado, si este total se combina con los del total del perfil de grupo, podrán vincularse para aplicar medidas de seguridad acordes a la amenaza analizada, siendo preciso destacar que las ventajas del proceso son válidas si el método se aplica de manera ordinaria, revisando periódicamente los datos existentes para evaluar cambios en el nivel de amenaza.
- 5.4 Al completar las matrices A y B , quién analiza requerirá, especificar los criterios por evaluar, llenar las columnas con los valores dados en las matrices, añadir los puntos en cada hilera o columna según el caso y asignar prioridad a las medidas, de acuerdo al mayor puntaje equivalente al mayor nivel de amenaza y vulnerabilidad.
- 5.5 Cada evaluación debería acompañarse con una explicación que incorpore las razones de la conclusión, que justifique el programa de gestión de riesgo diseñado para enfrentar amenazas evaluadas contra la aviación.

#### **D.- Sistema de Alerta ante Amenazas**

##### **1.- Amenaza**

- 1.1 Se puede definir “amenaza”, como el inicio inminente de que algo inusual o desagradable puede suceder.  
Para los fines de seguridad de aviación los niveles de amenaza se clasifican en forma genérica como :
  - a) **Bajo**, la probabilidad de amenaza es menor o inexistente
  - b) **Medio**, la posibilidad de que se produzca o se materialice una amenaza aumenta y es factible
  - c) **Alto**, existen antecedentes suficientes para prever con alguna certeza la ocurrencia de amenazas o incidentes contra la seguridad.
- 1.2 Cada nivel de amenaza en consecuencia requiere de acciones particulares y por ende, se asocia a un “estado o nivel de alerta” que indica y permite a la organización y a los especialistas en seguridad, identificar los medios y medidas adecuadas o necesarias para enfrentarlas y no sufrir sus efectos.

##### **2.- Sistema de Alerta**

- 2.1 Para la región CLAC se propone estandarizar los niveles de alerta ante amenazas, con tal propósito y acorde al nivel de amenaza definido luego de la evaluación respectiva, se debieran adoptar medidas de seguridad asociadas a cada estado de alerta.
- 2.2 Consecuente con lo expuesto, se plantea clasificar las alertas por amenazas en tres (3) categorías, a saber :  
**ALERTA VERDE**, corresponde al nivel de amenaza **Bajo**, requerirá aplicar medidas de seguridad para condiciones normales de operación aérea.  
**ALERTA AMARILLA**, asociada al nivel de amenaza **Medio**, hará necesario adoptar medidas especiales de seguridad y protección aeroportuaria.  
**ALERTA ROJA**, implica un nivel de amenaza **Alto**, en este caso será menester poner en práctica medidas extraordinarias de seguridad, protección y resguardo, reforzando en lo posible los dispositivos de seguridad existentes y en uso.

### 3.- Medidas de Seguridad

- 3.1 Se ha señalado que cada nivel de alerta debe incorporar medidas de seguridad y acciones pertinentes, que permitan atender de la mejor manera posible las condiciones que se puedan o se prevea enfrentar.
- 3.2 Alerta Verde, para un nivel de amenaza Bajo  
Condiciones aeroportuarias normales, debe considerar como medidas de seguridad aplicables las siguientes :
- a) La normativa general del Anexo 17 y las disposiciones de detalle contenidas en el Manual de Seguridad OACI, documento 8973
  - b) Las normas nacionales de seguridad del Estado
- 3.3 Alerta Amarilla, para el nivel de amenaza Medio  
Contempla situaciones como aeronaves, aeródromos, ayudas a la navegación o instalaciones aeroportuarias bajo amenaza; fechas conmemorativas críticas o conflictivas a nivel local o nacional; condiciones y/o situaciones significantes a nivel de país o regional; rutas conflictivas o amenazadas; reuniones gubernamentales, visitas de autoridades o personalidades de relevancia internacional; transporte de materiales especiales o clasificados (nucleares, militares); otras situaciones fuera de lo normal y cuya evaluación por parte de un Estado u Organismo Internacional determine este nivel de amenaza.
- 3.3.1 Una alerta amarilla significará que los aeródromos, explotadores y servicios para los cuales se active dicha alerta, deberán adoptar las siguientes medidas de seguridad :
- a) Activar el respectivo Plan de Seguridad, del aeródromo, explotador o servicio involucrado
  - b) Activar el Comité de Seguridad Aeroportuario, instancia que permitirá coordinar las acciones requeridas, con organismos del Estado, explotadores y servicios aeroportuarios
  - c) Reforzar las medidas de seguridad general aplicables a las instalaciones y a los bienes
  - d) Aumentar el control de acceso al aeródromo e instalaciones restringiéndolo sólo al debidamente acreditado, verificación de credenciales aeroportuarias e identidad de las personas; control de circulación de personas y vehículos en plataforma y área de movimientos, realizar rondas y patrullajes en el perímetro.
  - e) Coordinar con organismos policiales existentes en el aeródromo, la verificación de antecedentes personales de quienes no posean credencial aeroportuaria y/o sean sorprendidos en las áreas restringidas del recinto.
  - f) Revisión minuciosa de bultos y equipajes de pasajeros y personas que ingresen a zonas restringidas, retirando todo tipo de armas y artículos peligrosos en especial corto punzantes.
  - g) Poner en alerta a los organismos de la Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales con jurisdicción en el área del aeródromo, para que estén en condición de prestar apoyo de medios, en caso de incidentes o contingencias en el aeródromo.
  - h) Revisar con rayos X el equipaje facturado, la carga menor y el correo común y expreso, en caso de no contar con equipos para este fin, coordinar con los explotadores la revisión física, idealmente del total de los bultos y especies de estas categorías que se embarcarán en las aeronaves

- i) Inspeccionar físicamente la carga y el catering, exigiendo a las empresas la custodia y vigilancia de estos durante su tránsito y permanencia en el aeródromo
- j) Activar si es preciso, la recogida de personal de seguridad para disponer de mayor número de funcionarios para las tareas extraordinarias que se deban enfrentar

3.4 Alerta Roja, se asocia al nivel de amenaza Alto

Considera situaciones de apoderamiento ilícito de aeronave en vuelo o en tierra; ataques a personas, aeronaves e instalaciones aeroportuarias; detección de artefactos de sabotaje o explosivos en aeronaves en vuelo, en tierra o en instalaciones; atentados contra instalaciones de ayuda a la Navegación Aérea; accidentes graves y daños imputables a Mercancías Peligrosas; información clasificada recibida de otros Estados u organismos internacionales entre otras.

3.4.1 Condiciones como las precitadas deben tener como resultado medidas extraordinarias, que se deben adoptar y poner en práctica de inmediato por los aeródromos, explotadores y servicios involucrados que puedan ser o sean afectados por ella, considerando para el efecto :

- a) Activar el Centro de Operaciones de Seguridad aeroportuario (C.O.S.)
- b) Activar el Centro de Resolución de Crisis aeronáutico (C.R.C.)
- c) Requerir el apoyo de medios para extremar las actividades de fiscalización y resguardo aeroportuario, a los organismos Policiales, de las Fuerzas Armadas y medios de Emergencia que se estimen necesarios.
- d) Poner en práctica de inmediato un Plan de Recogida del personal de seguridad
- e) Restringir en los Puestos de Control de Seguridad y Puestos de Control de Acceso de los aeródromos, el acceso de personas y vehículos a todas las áreas del aeródromo.
- f) Contemplar para estos fines y en caso necesario, el empleo de un tipo de credenciales aeroportuarias especiales y exclusivas para la ocasión.
- g) Extremar las medidas y prácticas para la revisión de pasajeros y equipajes de mano, acompañado y facturado, con medios técnicos o en forma física
- h) Aumentar el control y restringir la circulación peatonal y vehicular en el interior del aeródromo y paralelamente, prohibir salvo necesidad el acceso a toda área sensible del recinto sin la debida verificación previa
- i) Extremar las medidas de revisión de carga, correo, courier y catering, proveyendo vigilancia de estas especies mientras permanezcan en el recinto aeroportuario.
- j) Conformar un grupo de reacción compuesto por personal de seguridad, policial y otro especializado, debidamente dotado de medios (incluyendo armas de fuego si se estima preciso), para atender contingencias del momento durante el período de alerta.

3.5 Para todos los efectos antes señalados y relacionados con los estados de alerta mencionados, resulta imprescindible una coordinación previa y al más alto nivel, entre todos los organismos que se prevea deban participar en la superación o solución de los problemas relacionados con la seguridad de aviación.

3.6 De igual modo y considerando que para atender las situaciones antes indicadas está prevista la participación de organismos y medios no aeronáuticos y, que en la generalidad de los Estados de la Región CLAC la Autoridad Aeronáutica es de

carácter administrativo civil, es necesario establecer durante las coordinaciones previas y/o en la reglamentación correspondiente, que la responsabilidad por las acciones a desarrollar para enfrentar tales condiciones, es exclusiva de la Autoridad de Aviación hasta el momento en que sea menester, adoptar medidas coercitivas o de fuerza cuya materialización no corresponden a dicha instancia.

#### **4.- Activación y Desactivación del Estado de Alerta**

- 4.1 Con estos propósitos, una vez evaluada la amenaza y determinado su nivel y por tanto el estado de alerta subsecuente, la Autoridad de Aviación Civil nacional a través del organismo especializado (dependencia de seguridad), tendrá a su cargo notificar la alerta respectiva a los aeródromos, explotadores, servicios, organismos de apoyo contemplados y autoridades nacionales o extranjeras, que deban conocerla para prepararse y superar las contingencias.
- 4.2 Eventualmente, producto de la evaluación de amenaza realizada en un aeródromo, la alerta podrá transmitirse desde éste a la Autoridad de Aviación Civil nacional y ésta a su vez, difundirla a todos los organismos y entidades que correspondan.
- 4.3 Desactivar y/o cambiar los niveles de alerta en tanto, sólo podrá ser hecho por la Autoridad de Aviación Civil nacional a través del organismo competente de seguridad, a todos los medios involucrados.

#### **5.- Comunicación y Coordinación**

- 5.1 Comunicar una alerta o amenaza evaluada, requiere hacerlo de manera expedita y oportuna a todos los interesados, independiente de que posteriormente esto se materialice por vía oficial, entre Estados o Autoridades de Aviación.
- 5.2 Considerando que la amenaza y alerta respectiva puede afectar o no, a uno o más Estados, aeródromos, explotadores o servicios, se propone para la región con tal fin, en beneficio del tiempo, para coordinar acciones y adoptar las medidas adecuadas, emplear los diversos medios disponibles, entre estos los propios de la aviación y las redes de comunicación locales e internacionales según sea menester.
- 5.3 La notificación necesaria de los antecedentes en comento entre Autoridades de Aviación de la Región, debe prever el uso del Sistema Oral ATS existente en los Centros de Control de Área respectivos, como línea caliente, para la transmisión inmediata de alertas y amenazas y paralelamente, el empleo de e-mail.
- 5.4 En previsión de que los medios antes mencionados no se encuentren disponibles o, que pudiesen haber sido afectados por acción natural, de terceros u otras, se necesita contemplar también como medios de respaldo los respectivos sistemas de fax y de telefonía hoy día existentes.
- 5.5 Finalmente, será preciso enviar formalmente los antecedentes de cada caso a través de la vía oficial, para cerrar el circuito.

<b>FACILITACIÓN Y SEGURIDAD FAL/AVSEC – REPÚBLICA DOMINICANA</b>					
1.	Implementación del Anexo 9	Lograr el cumplimiento por los Estados miembros de la CLAC, de la implementación del Documento de viaje de lectura mecánica, a más tardar en el año 2010	50%	Continúa	<ul style="list-style-type: none"> <li>No se concluyó la tarea y se ha incluido en el Plan Estratégico 2011 – 2012</li> </ul>
2.	Seminario DVLM	Realizar un Seminario sobre DVLM en la Región	100%	Concluida	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se realizó el seminario CLAC/OACI “Documentos de viaje de lectura mecánica, tecnología biométrica y normas de seguridad” (Montevideo, Uruguay, julio de 2010)</li> </ul>
3.	Reglamento de Comités FAL/AVSEC	Fomentar que cada Estado miembro elabore, en base a las recomendaciones de la CLAC, el Reglamento Orgánico de los Comités Nacionales y Aeroportuarios de Facilitación	25%	Continúa	<ul style="list-style-type: none"> <li>No se concluyó la tarea y se ha incluido en el Plan Estratégico 2011 – 2012</li> </ul>
4.	Registro Regional de auditores y especialistas FAL/AVSEC	Actualizar el Registro Regional de auditores y especialistas FAL/AVSEC	50%	Continúa	<ul style="list-style-type: none"> <li>No se concluyó la tarea y se ha incluido en el Plan Estratégico 2011 – 2012</li> </ul>
5.	Control de calidad FAL/AVSEC	Que cada Estado cuente con un Sistema de Control de Calidad en materia FAL/AVSEC	25%	Continúa	<ul style="list-style-type: none"> <li>No se concluyó la tarea y se ha incluido en el Plan Estratégico 2011 – 2012</li> </ul>
6.	Nivel Regional de amenaza	Establecer una metodología para definir con claridad, las diferentes posibles escalas de amenaza que podrían afectar la Región	50%	Continúa	<ul style="list-style-type: none"> <li>No se concluyó la tarea y se ha incluido en el Plan Estratégico 2011 – 2012</li> </ul>
7.	Seguridad de carga	Establecer los procedimientos de seguridad para el manejo de la carga aeroportuaria	100%	Concluida	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se concluyó el proyecto de Resolución que se enviará a aprobación del Comité Ejecutivo</li> </ul>
8.	Mecanismos de coordinación y cooperación	Establecer un mecanismo de coordinación y cooperación regional por medio del cual se efectúe el intercambio de información y experiencias	100%	Concluida	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se promulgó la Resolución A19-05 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC”</li> </ul>
9.	Políticas de capacitación y procedimientos de certificación		25%	Continúa	<ul style="list-style-type: none"> <li>No se concluyó la tarea y se ha incluido en el Plan Estratégico 2011 – 2012</li> </ul>
10.	Directrices Adquisición de Equipos FAL/AVSEC		50%	Continúa	<ul style="list-style-type: none"> <li>No se concluyó la tarea y se ha incluido en el Plan Estratégico 2011 – 2012</li> </ul>
11.	Guía de orientación equilibrio FAL/AVSEC		0	Continúa	<ul style="list-style-type: none"> <li>No se desarrolló la tarea y se ha incluido en el Plan Estratégico 2011 – 2012</li> </ul>
<b>NUEVAS TAREAS</b>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tratamiento personas con discapacidad</li> </ul>	Elaborar “Criterios y Directrices que tengan en cuenta las normas y métodos recomendados de facilitación y seguridad para el tratamiento de personas con impedimentos”	75%	Continúa	<ul style="list-style-type: none"> <li>El ponente enviará a la Secretaría el documento definitivo</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Armonización y unificación de Decisiones FAL/AVSEC CLAC</li> </ul>	Elaborar Proyectos de Decisión para la armonización de las recomendaciones y resoluciones de facilitación y seguridad promulgadas por la CLAC	0	Continúa	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se ha incluido en el Plan Estratégico 2011 – 2012</li> </ul>



## RESOLUCIÓN A19-05

### MECANISMO DE COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN REGIONAL EN MATERIA FAL/AVSEC

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil, con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que la facilitación y seguridad de la aviación civil constituyen elementos importantes de la gestión del transporte aéreo, y que la CLAC resolvió incorporar estos temas en su programa de trabajo como “Macrotarea de alta prioridad”;

CONSIDERANDO que el objetivo principal del Grupo FAL/AVSEC de la CLAC (GRUFAL/AVSEC) es establecer una política regional en materia de facilitación (FAL) y seguridad de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita (AVSEC), que permita la coordinación, cooperación y armonización de las actividades que desarrollan los Estados miembros de la CLAC en esta materia; y,

CONSIDERANDO que, entre las tareas del GRUFAL/AVSEC de la CLAC, se encuentra la de implementar un mecanismo de coordinación y cooperación en materia FAL/AVSEC con el propósito de que los Estados miembros puedan intercambiar información y experiencias en base a un acuerdo regional, garantizando su confidencialidad.

CONSIDERANDO que la CLAC y la OACI han resuelto trabajar conjuntamente los temas relativos a la facilitación y seguridad y armonizar las tareas y términos de referencia de sus respectivos grupos de trabajo.

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Adoptar el siguiente mecanismo de coordinación y cooperación regional, como parte de la política regional FAL/AVSEC

#### GENERALIDADES

1 Los Estados miembros facilitarán el intercambio y cooperación mutua en el ámbito de la facilitación (FAL) y seguridad de la aviación civil (AVSEC) en lo que a recursos humanos y materiales se refiere. Esto, con el propósito de propender a la homogeneidad en materia de legislación, programas y procedimientos FAL/AVSEC.

2 Tomando en cuenta las características particulares de la región latinoamericana y procurando minimizar los costos, las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros, como responsables de la seguridad de la aviación civil, respaldan el trabajo que vienen desarrollando la CLAC y la OACI en estas materias.

3 Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para trabajar en la armonización de sus legislaciones sobre la base del Convenio de Chicago y los Anexos 9 y 17, así como de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC.

### **COORDINACIÓN**

4 Los Estados miembros impulsarán la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuerto y demás autoridades competentes), tomando en consideración la importancia y prioridad que debe recibir el transporte aéreo al interior de los Estados y estableciendo reglas claras que garanticen una adecuada y activa interacción entre el sector gubernamental y el sector privado.

5 La Secretaría de la CLAC actuará como centro receptor y distribuidor en el proceso de coordinación, creando una base de datos amplia que contenga la información de los recursos humanos y materiales que los Estados miembros pongan a disposición de sus pares.

6 Los Estados miembros proporcionarán a la Secretaría toda la información detallada de los especialistas FAL/AVSEC a nivel de: auditores, instructores; inspectores, supervisores y otros especialistas, para crear una base de datos que permita coordinar las visitas y asesoramiento, cuando lo requiera algún Estado miembro. Asimismo, proporcionarán información detallada de los centros de capacitación y los paquetes de instrucción FAL/AVSEC para crear la base de datos pertinente.

### **COOPERACIÓN**

7. La cooperación regional en materia FAL/AVSEC se circunscribirá a los siguientes temas:

- a) Facilitación y seguridad de pasajeros, equipaje y carga
- b) Instrucción y/o capacitación
- c) Control de calidad
- d) Auditorías
- e) Sistemas de inspección
- f) Amenazas
- g) Pasantías y/o visitas de familiarización
- h) Tecnología e investigación.

### **PROCEDIMIENTO**

8 Como primer paso, la Secretaría, con la contribución de los Estados, implementará las bases de datos referidas en el numeral 6.

9 La Secretaría de la CLAC, luego de analizar la solicitud y, teniendo en cuenta las características del requerimiento, definirá la disponibilidad de candidatos que cumplan con los requisitos establecidos y coordinará con el Estado oferente.

10 La solicitud de cooperación por parte de un Estado miembro, en cualquiera de los campos señalados en materia FAL/AVSEC, será canalizada a través de la Secretaría de la CLAC.

11 El Estado miembro que solicite la asistencia de otro Estado deberá cubrir los gastos asociados referentes a pasajes, estadía y alojamiento del o los asesores y/o capacitadores que concurran.

12 El Estado que ceda un especialista FAL/AVSEC para asistir a otro Estado mantendrá el salario de dicho especialista mientras dure la asistencia o cooperación.

13 Al concluir la asistencia y/o cooperación, el especialista FAL/AVSEC involucrado elaborará el informe pertinente respecto al objetivo de su misión, el mismo que será canalizado al Estado solicitante a través de la Secretaría de la CLAC.

14 En caso que un Estado miembro requiera un curso de capacitación, la Secretaría, luego de evaluar las necesidades, coordinará la realización del mismo, tomando en cuenta la disponibilidad y la base de datos correspondiente.

***La presente Resolución reemplaza a la Resolución A17-13***