



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)**

**TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN
NAM/CAR Y SAM OACI/CLAC**

AVSEC/FAL/RG/3

INFORME PRELIMINAR

LIMA, PERÚ, 19 AL 21 DE JUNIO DE 2013

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

ÍNDICE

Contenido	Página
Índice	i-1
Reseña	ii-1
ii.1 Lugar y Duración de la Reunión	ii-1
ii.2 Ceremonia Inaugural	ii-1
ii.3 Organización de la Reunión	ii-1
ii.4 Idiomas de Trabajo	ii-1
ii.5 Orden del Día	ii-2
ii.6 Asistencia	ii-3
ii.7 Lista de Conclusiones.....	ii-3
ii.8 Lista de Notas de Estudio y Notas de Información	ii-4
ii.9 Programa del Seminario Regional de Seguridad de la Aviación	ii-7
ii.10 Conclusiones del Seminario	ii-9
Lista de Participantes	iii-1
Información de contacto	iv-1
Cuestión 1 del Orden del Día	1-1
<i>Orden del día y horario de la reunión</i>	
Cuestión 2 del Orden del Día	2-1
Conclusiones de reuniones previas	
2.1 Reunión AVSEC/FAL/RG/2	
2.2 Taller Regional OACI/CLAC sobre el “Curso sobre detección de pasajeros con conducta sospechosa	
2.3 Decisiones de la CLAC – XX Asamblea (2012)	
Cuestión 3 del Orden del Día	3-1
Desarrollo mundial y regional	
3.1 Declaración conjunta de la Conferencia Regional en Seguridad de Aviación	
3.2 Anexo 17, Grupo de Expertos AVSEC, Manual AVSEC, USAP	
3.3 Anexo 9, Grupo de Expertos FAL, Manual de Facilitación	
3.4 Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP)	
3.5 Participación de la CLAC en la 38 Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI	

Cuestión 4 del Orden del Día	4-1
<i>Seguridad de la Aviación (AVSEC)</i>	
4.1 <i>Informe sobre control de calidad / Proyecto del sistema de vigilancia</i>	
4.1.1 <i>Sistema de garantía de calidad regional sostenible y normalizado</i>	
4.1.2 <i>Memorando de Acuerdo (MoU) sobre el reconocimiento mutuo de medidas de seguridad de la aviación entre Estados</i>	
4.2 <i>Informe sobre comunicaciones/ Proyecto de intercambio de información</i>	
Cuestión 5 del Orden del Día	5-1
<i>Facilitación (FAL)</i>	
5.1 <i>Informe sobre los documentos de viaje de lectura mecánica</i>	
5.2 <i>Informe sobre el Proyecto de tratamiento a personas con discapacidad</i>	
5.3 <i>Informe del Proyecto de Orientación sobre el Comité nacional y aeroportuario de facilitación</i>	
Cuestión 6 del Orden del Día	6-1
<i>Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)</i>	
6.1 <i>Informe sobre el Proyecto de seguridad de la carga</i>	
6.2 <i>Informe sobre el Proyecto de adquisición de equipos FAL/AVSEC</i>	
Cuestión 7 del Orden del Día	7-1
<i>Instrucción, cooperación y asistencia</i>	
7.1 <i>Informe sobre el Proyecto de calificaciones del personal, instrucción y factores humanos</i>	
7.1.1 <i>Certificación</i>	
7.1.2 <i>Priorizar necesidades de instrucción OACI / Revisión y búsqueda de legislaciones para la certificación del personal</i>	
7.2 <i>Base de datos de los eventos de capacitación regionales AVSEC</i>	
7.3 <i>Actualización de la Sección de apoyo a la implementación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC)</i>	
7.4 <i>Actualización de la Organización de los Estados Americanos - Comité</i>	
Cuestión 8 del Orden del Día	8-1
<i>Términos de Referencia y Programa de Trabajo</i>	
Cuestión 9 del Orden del Día	9-1
<i>Otros asuntos</i>	
9.1 <i>Lugar y fechas para próxima reunión</i>	
9.2 <i>35ta Sesión del Comité Legal de la OACI</i>	

RESEÑA

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

La Tercera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG/3) se llevó a cabo en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, Lima, Perú, del 19 al 21 de junio de 2013, precedida por el Seminario Regional sobre Seguridad de la Aviación celebrado en el mismo lugar del 17 al 18 de junio de 2013.

ii.2 Ceremonia de apertura

El señor Franklin Hoyer, Director Regional de la Oficina para Sudamérica de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), dio el discurso de apertura, resaltó la importancia de la seguridad de la aviación y la facilitación para el transporte aéreo de pasajeros y carga e indicó la importancia de establecer metas concretas con un plan de trabajo que posibilite lograr los objetivos del Grupo Regional dentro de plazos razonables. La señora María Liz Viveros de Bazán, Presidenta del Grupo Regional AVSEC/FAL, agradeció a la OACI y a la CLAC por su apoyo para la realización de esta Tercera Reunión e instó al grupo a participar activamente en la reunión, expresando sus opiniones e intercambiando sus experiencias. El señor Marco Ospina, Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), resaltó el objetivo de la CLAC y su acuerdo de cooperación firmado con la OACI. Recordó al grupo que los Estados de la Región y el público son los directos beneficiarios de la seguridad de la aviación y que es para ellos que estamos trabajando. Asimismo, resaltó que la seguridad de la aviación y la facilitación son indispensables para asegurar el desarrollo económico de la Región. Concluyó resaltando los temas que serán tratados e inauguró oficialmente la reunión.

ii.3 Oficiales de la Reunión

La Reunión AVSEC/FAL/RG/3 se llevó a cabo con la participación de la Presidenta del Grupo, señora María Liz Viveros de Bazán de Paraguay, y el Vice-Presidente, señor Ted Martin de Trinidad y Tabago. La señora Viveros de Bazán dirigió la plenaria de la reunión, con el señor Marco Ospina, Secretario de la CLAC, y el señor Pablo Lampariello, Especialista Regional en Seguridad de la Aviación para la Región SAM, como Co-secretarios. Ambos contaron con la asistencia del señor Ricardo G. Delgado, Especialista Regional en Seguridad de la Aviación para las Regiones NAM/CAR, y el señor Juan Lamosa, Coordinador Regional para las Américas, Sección de Apoyo a la Implantación y Desarrollo – Seguridad (ISD-SEC), de la Subdirección AVSEC de la Sede de la OACI.

ii.4 Idiomas de Trabajo

Los idiomas de trabajo de la Reunión fueron el español y el inglés. Las notas de estudio, las notas informativas y el informe preliminar de la Reunión estuvieron disponibles para los delegados en ambos idiomas.

ii.5 Orden del Día

Cuestión 1 del Orden del día

Orden del día y horario de la reunión

Cuestión 2 del Orden del día

Conclusiones de reuniones previas

- 2.1 Reunión AVSEC/FAL/RG/2
- 2.2 Taller Regional OACI/CLAC sobre el “Curso sobre detección de pasajeros con conducta sospechosa”
- 2.3 Decisiones de la CLAC – XX Asamblea (2012)

Cuestión 3 del Orden del día

Desarrollo mundial y regional

- 3.1 Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de Aviación
- 3.2 Anexo 17, Grupo de Expertos AVSEC, Manual AVSEC
- 3.3 Anexo 9, Grupo de Expertos FAL, Manual de Facilitación
- 3.4 Programa Universal de Auditoria de la Seguridad de la Aviación (USAP)
- 3.5 Participación de la CLAC en la 38° Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI

Cuestión 4 del Orden del día

Seguridad de la Aviación (AVSEC)

- 4.1 Informe sobre control de calidad / Proyecto del sistema de vigilancia
 - 4.1.1 Sistema de garantía de calidad regional sostenible y normalizado
 - 4.1.2 Memorando de Acuerdo (MoU) sobre el reconocimiento mutuo de medidas de seguridad de la aviación entre Estados
- 4.2 Informe sobre comunicaciones/ Proyecto de intercambio de información

Cuestión 5 del Orden del día

Facilitación (FAL)

- 5.1 Informe sobre los documentos de viaje de lectura mecánica
- 5.2 Informe sobre el Proyecto de tratamiento a personas con discapacidad
- 5.3 Informe del Proyecto de Orientación sobre el Comité nacional y aeroportuario de facilitación

Cuestión 6 del Orden del día

Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)

- 6.1 Informe sobre el Proyecto de seguridad de la carga
- 6.2 Informe sobre el Proyecto de adquisición de equipos FAL/AVSEC

Cuestión 7 del Orden del día

Instrucción, cooperación y asistencia

- 7.1 Informe sobre el Proyecto de calificaciones del personal, instrucción y factores humanos
 - 7.1.1 Certificación

- 7.1.2 Priorizar necesidades de instrucción OACI / Revisión y búsqueda de legislaciones para la certificación del personal
- 7.2 Base de datos de los eventos de capacitación regionales AVSEC
- 7.3 Actualización de la Sección de apoyo a la implementación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC)
- 7.4 Actualización de la Organización de los Estados Americanos – Comité Interamericano contra el Terrorismo (OEA-CICTE)

**Cuestión 8 del
 Orden del día**

Términos de Referencia y Programa de Trabajo

**Cuestión 9 del
 Orden del día**

Otros asuntos

- 9.1 Lugar y fechas para próxima reunión
- 9.2 35^{ta} Sesión del Comité Legal de la OACI

ii.6 Asistencia

La Reunión contó con la asistencia de 21 Estados de las Regiones NAM/CAR y SAM, y 3 Organizaciones Internacionales: ALTA, ECCAA y IATA, haciendo un total de 52 delegados, como se indica en la lista de participantes.

ii.7 Lista de Conclusiones

Número	Título	Página
3/1	Legislación nacional de los estados y reglamentos para el comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de una aeronave	2-1
3/2	Reconocimiento mutuo de medidas de seguridad de la aviación entre Estados	4-1
3/3	Mecanismo de comunicación con otros grupos internacionales	4-2
3/4	Informe sobre los documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM)/Proyecto de identificación biométrica	5-1
3/5	Establecimiento de un Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (PNFTA)	5-1
3/6	Seminario/Taller sobre Facilitación	5-1
3/7	Informe del Proyecto de Orientación sobre el Comité nacional y aeroportuario de facilitación	5-2
3/8	Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)	6-1
3/9	Asistencia en seguridad de la aviación	7-1
3/10	Intercambio de información temas de la aviación civil entre los Estados	9-1

ii.8 Lista de notas de estudio y notas de información

Refiérase a la página de internet de la Reunión:
<http://www.lima.icao.int/MeetProg/MeetingProgramme.asp>

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01	1	Orden del día provisional y horario de la Tercera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación	05/06/13	Secretaría
NE/02	2.1	Avance de las Conclusiones de la Reunión AVSEC/FAL/RG/2	27/05/13	Secretaría
NE/03	2.2	Taller Regional OACI/CLAC sobre el “Curso sobre detección de pasajeros con conducta sospechosa”	04/06/13	Chile
NE/04	3.1, 3.2, 3.3, 3.4	Avances en la Seguridad de la Aviación y la Facilitación desde la Última Reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL	30/05/13	Secretaría de la OACI
NE/05	3.5	Participación de la CLAC en la 38 Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI	30/05/13	Secretaría de la CLAC
NE/06	4.1	Sistema de garantía de calidad regional sostenible y normalizado	Cancelada	Proyecto coordinado por Brasil
NE/07	4.1	Memorando de Acuerdo (MoU) sobre el reconocimiento mutuo de medidas de seguridad de la aviación entre Estados	03/06/13	Proyecto coordinado por Trinidad y Tabago
NE/08	4.2	Informe sobre el Proyecto Intercambio y Protección de información de seguridad de la aviación	Cancelada	Secretaría
NE/09	5.1	Informe sobre los documentos de viaje de lectura mecánica / Proyecto de identificación biométrica	13/05/13	Proyecto Coordinado por República Dominicana
NE/10	5.2	Informe sobre el Proyecto de tratamiento a personas con discapacidad	Cancelada	Proyecto Coordinado por Chile
NE/11	5.3	Informe del Proyecto de Orientación sobre el Comité nacional y aeroportuario de facilitación	13/05/13	Proyecto Coordinado por República Dominicana
NE/12	6.1	Informe sobre el Proyecto de seguridad de la carga	30/05/13	Proyecto coordinado por Argentina
NE/13	6.2	Proyecto Modelo de adquisición de equipos AVSEC/FAL	14/06/13	Proyecto Coordinador por Paraguay
NE/14	7.1	Informe sobre el Proyecto de calificaciones del personal, instrucción y factores humanos 7.1.1 Certificación	14/06/13	Proyecto Coordinado por Jamaica
NE/15	7.1	Informe sobre el Proyecto de calificaciones del personal, instrucción y factores humanos 7.1.2 Priorizar necesidades de instrucción OACI / Revisión y búsqueda de legislaciones para la certificación del personal	Cancelada	Proyecto Coordinado por Jamaica

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/16	7.2	Base de datos de los eventos de capacitación regionales AVSEC	10/06/13	Secretaría
NE/17	7.3	Actualización de la Sección de apoyo a la implementación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC)	30/05/13	Secretaría de la OACI
NE/18	7.4	Actualización de la Organización de los Estados Americanos - Comité Interamericano contra el Terrorismo (OEA-CICTE)	14/06/13	OEA - CICTE
NE/19	9	Seguridad basada en riesgos	12/06/13	Estados Unidos
NE/20	9	Intercambio de información de seguridad de la aviación entre los Estados Centroamericanos	10/06/13	Nicaragua
NE/21	9	Iniciativa de desarrollo de un modelo de programa de seguridad para los explotadores de aeronaves	04/06/13	Brasil
NE/22	9	Coordinación entre los Estados para el intercambio de procedimientos de inspección de pasajeros y sus equipajes de mano, que incluya un listado de objetos prohibidos	05/06/13	Chile
NE/23	9	Mejores prácticas FAL	17/05/13	Chile
NE/24	9.2	35th Sesión del Comité Legal de la OACI	14/06/13	Secretaría de la CLAC
NE/25	9	Plan estratégico Grupo Regional OACI/CLAC AVSEC/FAL/RG	10/06/13	Secretaría
NE/26	5	Conclusiones del Seminario/Taller Regional OACI/CLAC sobre Facilitación	12/06/13	Secretaría
NE/27	9	Coordinación entre los Estados para la creación de un sub grupo de trabajo dentro del grupo regional de seguridad de la aviación para estandarizar la normativa y procedimientos vinculados a la certificación y vigilancia de instructores AVSEC	14/06/13	Perú
NE/28	6	Marco para el Suministro, Testeo y Utilización de Equipo de Seguridad	14/06/13	Estados Unidos
NE/29	4.2	Mecanismo de comunicación e intercambio de información entre el AVSEC/FAL/RG y otros grupos similares a nivel internacional	18/06/13	Venezuela

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/01	--	Información General	02/04/13	Secretaría
NI/02	--	Lista de Notas de Estudio y Notas de Información	18/06/13	Secretaría
NI/03	3.2	Resultados de la Vigésimo cuarta reunión del grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP)	06/05/13	Secretaría de la OACI

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/04	3.3	Resultados de la Séptima Reunión del Grupo de expertos sobre Facilitación (FALP)	06/05/13	Secretaría de la OACI
NI/05	8	Términos de referencia y programa de trabajo del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación	10/06/13	Secretaría
NI/06	2.3	Decisiones FAL/AVSEC promulgadas por la CLAC	14/06/13	Secretaría de la CLAC

ii.9 Programa del Seminario Regional sobre Seguridad de la Aviación (AVSEC/SEM)

El Seminario Regional sobre Seguridad de la Aviación se llevó a cabo dos días antes de la Reunión AVSEC/FAL/RG/3, del 17 al 18 de junio de 2013, con el siguiente programa. Las presentaciones están disponibles en el siguiente enlace web: <http://www.lima.icao.int/MeetProg/MeetingProgramme.asp>

Día Uno **Lunes 17 de junio de 2013**

Ceremonia de Apertura

Palabras de apertura de

Oscar Quesada, Director Regional Adjunto, Oficina Regional para Suramérica (SAM) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Actualización de los desarrollos mundiales AVSEC

Juan Lamosa, Coordinador Regional - Las Américas, Sección de apoyo a la implantación y Desarrollo, Subdirección de seguridad de la aviación, Organización de Aviación Civil Internacional

Actualización del panorama regional AVSEC

Ricardo G. Delgado

Especialista Regional en Seguridad de la Aviación, Oficina Regional NACC de la OACI

Actualización del panorama regional AVSEC

Pablo Lampariello

Especialista Regional en Seguridad de la Aviación, Oficina Regional SAM de la OACI

Desarrollos AVSEC de la Sección de apoyo a la implantación y Desarrollo

Juan Lamosa, Regional, Coordinador Regional - Las Américas, Sección de apoyo a la implantación y Desarrollo, Subdirección de seguridad de la aviación, Organización de Aviación Civil Internacional

Desarrollos de seguridad de la aviación

Experiencia de Trinidad y Tabago

Ted Martin - Inspector de seguridad de la aviación, Autoridad de Aviación Civil de Trinidad y Tabago

Estado de la situación de riesgo

Juan Lamosa, Regional, Coordinador Regional - Las Américas, Sección de apoyo a la implantación y Desarrollo, Subdirección de seguridad de la aviación, Organización de Aviación Civil Internacional

DÍA DOS **Martes 18 de junio de 2013**

Futuro del Programa Universal de Auditorías en Seguridad de la Aviación (USAP)

Juan Lamosa, Regional, Coordinador Regional - Las Américas, Sección de apoyo a la implantación y Desarrollo, Subdirección de seguridad de la aviación, Organización de Aviación Civil Internacional

Últimos desarrollos de la seguridad de la carga

Pablo Lampariello

Especialista Regional en Seguridad de la Aviación, Oficina Regional SAM de la OACI

<p>Últimos desarrollos de la seguridad de la carga <i>Experiencia de Guatemala</i> <i>José Alfredo Pimentel</i> <i>Gerente Nacional de Seguridad AVSEC</i> <i>Dirección General de Aeronáutica Civil</i> <i>Guatemala</i></p>
<p>Transporte seguro <i>Experiencia de aerolíneas</i> <i>José Fernando Rojas</i> <i>Director Asistente de Seguridad de la Carga</i> <i>IATA</i></p>
<p>Rol de la OACI dentro del Marco Global de Documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM) y eDVLM <i>Ricardo G. Delgado</i> <i>Especialista Regional en Seguridad de la Aviación, Oficina Regional NACC de la OACI</i></p>
<p>Intercambio de información/Inteligencia <i>Experiencia de Perú</i> <i>Donald Castillo - TBC</i> <i>Inspector de Seguridad AVSEC</i> <i>DGAC, Dirección General de Aeronáutica Civil</i> <i>Perú</i></p>
<p>Intercambio de información/Inteligencia – Ciberterrorismo en la aviación civil <i>Experiencia de Venezuela</i> <i>José Manuel Villaverde</i> <i>Gerente de Seguridad de la Aviación, Instituto Nacional de Aeronáutica Civil,</i> <i>Venezuela</i></p>
<p>Proyecto del Sistema de control de calidad en Brasil <i>José Assumpção</i> <i>Agência Nacional de Aviação Civil</i> <i>Brasil</i></p>
<p>Instrucción de la seguridad de la aviación – Certificación del personal <i>experiencia de Perú</i> <i>Donald Castillo - TBC</i> <i>Inspector de Seguridad AVSEC</i> <i>DGAC, Dirección General de Aeronáutica Civil</i> <i>Perú</i></p>
<p>Asistencia técnica / Desarrollo de capacidades OEA-CICTE <i>Ricardo Delgado, Especialista Regional en Seguridad de la Aviación, Oficina Regional NACC de la OACI, por encargo de Shevaun Culmer, Gerente del Programa del Comité Interamericano contra el Terrorismo para la seguridad Multidimensional, Organización de Estados Americanos</i></p>
<p>Presentación de la CLAC <i>Marco Ospina</i> <i>Secretario de la CLAC</i></p>
<p>Conclusiones del Seminario <i>Todos los participantes</i></p>

ii.10 Conclusiones del Seminario

1.	Se instó a los Estados a tomar nota de los desarrollos en seguridad de la aviación y facilitación derivados de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación que se celebró en la Sede de la OACI en Montreal del 12 al 14 de septiembre de 2012.
2.	Las autoridades, aeropuertos y otros proveedores de servicio del Estado están invitados a solicitar la asistencia de la OACI o de la CLAC para la implementación de las disposiciones de la seguridad de la aviación, incluyendo probables proyectos de cooperación técnica de la OACI o proyectos de cooperación horizontal de la CLAC contactando a las Oficinas Regionales de la OACI o la Oficina de la Secretaría de la CLAC, respectivamente.
3.	Se instó a los Estados que tienen posibilidad de brindar asistencia de instrucción o a nivel operativo, comuniquen a la OACI su disponibilidad para poner personal a disposición de la Organización, para asistir en la implementación de proyectos de mejoramiento de los Estados que así lo requieran.
4.	Se recalcó a los Estados la importancia de considerar las evaluaciones de riesgo al desarrollar sus programas de seguridad y establecer sus procedimientos.
5.	Se invitó a los Estados que emiten pasaportes electrónicos de participar en el Directorio de Claves Públicas de la OACI para aprovechar los beneficios de este mecanismo de seguridad, e incrementar la facilitación de los usuarios del transporte aéreo.
6.	Se identificó la importancia de la coordinación entre las Autoridades competentes en seguridad de la aviación y facilitación con otras autoridades de gobierno que operan en el ámbito aeroportuario para mejorar la protección y la facilitación de la aviación civil en sus Estados.
7.	Se solicitó a los Estados de considerar las amenazas originadas por el ciberterrorismo, y sus efectos sobre la seguridad de la aviación civil.
8.	El Seminario demostró ser un buen mecanismo para compartir experiencias prácticas relacionadas con seguridad de la aviación y facilitación entre los Estados Miembros.

LISTA DE PARTICIPANTES

ANTIGUA AND BARBUDA

1. Peter Jerome Abraham

ARGENTINA

2. Oscar Aníbal Rubió
3. Daniel Aníbal Gómez

BRAZIL/BRASIL

4. Rafael Rodrigues Dias Pereira

CHILE

5. Alvaro Lisboa
6. Diego Silva
7. Eduardo Cerda

COLOMBIA

8. Manuel Antonio Riveros Gómez
9. Sergio Luis Solano Angel

CUBA

10. Armando Garbalosa Cruz
11. Víctor González Calero
12. Juan Corrales Sánchez

DOMINICAN REPUBLIC/ REPÚBLICA DOMINICANA

13. Roberto Acevedo B.
14. Sergio Gómez

ECUADOR

15. Víctor Rivera Cadena

GUATEMALA

16. José Alfredo Pimentel García

HAITI

17. Bouchard Theramene

JAMAICA

18. Althea Bartley

MEXICO

19. Manuel del Riego de los Santos

NICARAGUA

20. Guillermo Guido
21. Carlos Bonilla
22. Francisco Noel Jarquín López
23. Oscar Ramon Olivas Narvaes

PANAMA

24. Carlos A. Pashales L.
25. Abdel E. Martínez E.
26. Víctor Gorday Moreno
27. Arístides Aldeano Vásquez
28. Rogelio Lombardo

PARAGUAY

29. María Liz Viveros de Bazán
30. José María Maciel Oviedo
31. Fernando Gallardo de Brix
32. Lourdes Alicia Delvalle Medina
33. Ernesto Manuel Martí Santacruz

PERÚ

34. Donald Castillo Gallegos
35. Christian Huertas Fleischman
36. Gisela Cerdán Medina
37. Luis Salazar Flores
38. Natalie Villavicencio Brañez
39. Ramón Pinto Diaz
40. Antonio de Campo

SURINAME

41. Baarn Faizel Reinard
42. Cindy Toemin

TRINIDAD AND TOBAGO/ TRINIDAD Y TABAGO

43. Ted Mark Martin

UNITED STATES/ESTADOS UNIDOS

44. Mariely Loperena
45. Sara Terry

URUGUAY

46. Gabriel García

VENEZUELA

47. José Villaverde
48. Amador Duarte

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

ALTA

49. José Dolabela

ECCAA

50. Donald McPhail

IATA

51. José Fernando Rojas Ocampo
52. Filipe Pereira dos Reis

LACAC/CLAC

53. Marco Ospina
54. Luis Miguel Núñez

ICAO/OACI

55. Pablo Lampariello
56. Ricardo Delgado
57. Juan Lamosa

INFORMACIÓN DE CONTACTO

Name / Position Nombre / Puesto	Administration Organization Administración Organización	/	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
ANTIGUA AND BARBUDA			
Peter Jerome Abraham Oversight Officer	Ministry of Tourism, Civil Aviation and Culture		Tel. +1 (268) 464 7372 +1 (268) 562 5576 E-mail peter.abraham@antigua.gov.ag
ARGENTINA			
Oscar Aníbal Rubió Inspector Nacional de Seguridad de la Aviación	Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA)		Tel. +(5411) 4480 2297 +(5411) 5480 5398 E-mail avsec@psa.gov.ar orubio@psa.gov.ar
Daniel Aníbal Gómez Inspector Nacional de Seguridad de la Aviación	Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA)		Tel. +(5411) 5480 5398 E-mail avsec@psa.gov.ar dgomez@psa.gov.ar
BRAZIL/BRASIL			
Rafael Rodrigues Dias Pereira Especialista em Regulação de Aviação Civil	Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC		Tel. +(5561) 3314 4453 E-mail rafael.pereira@anac.gov.br
CHILE			
Alvaro Lisboa Montt Asesor Legal	Junta de Aeronáutica Civil		Tel. +(562) 9220 4192 E-mail alisboa@mtt.gob.cl
Diego Silva Encargado de Facilitación	Junta de Aeronáutica Civil		Tel. +(562) 2519 0900 E-mail dsilva@mtt.gob.cl
Eduardo Cerda Gómez Asesor Técnico AVSEC	Dirección General de Aeronáutica Civil		Tel. +(562) 439-2441 E-mail ecerda@dgac.gob.cl
COLOMBIA			
Manuel Antonio Riveros Gómez Director de Seguridad y Supervision Aeroportuaria (E)	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC		Tel. +(571) 296 3756 +(571) 296 3337 E-mail mriveros@aerocivil.gov.co
Sergio Luis Solano Angel Coordinador Programa Nacional de Facilitación Aeroportuaria	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC		Tel. +(571) 296 3239 E-mail sergio.solano@aerocivil.gov.co
CUBA			
Armando Garbalosa Cruz Jefe Departamento Seguridad de la Aviación	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba		Tel. +(537) 838 1133 E-mail armando.garbalosa@iacc.avianet.cu

AVSEC/FAL/RG/3
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 2

Name / Position Nombre / Puesto	Administration Organization Administración Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Víctor González Calero Especialista Dirección de Transporte Aéreo	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba	Tel. +(537) 838 1170 E-mail victor.gonzalez@iacc.avianet.cu
Juan Corrales Sánchez Especialista Dirección de Transporte Aéreo	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba	Tel. +(537) 838 1170 E-mail juan.corrales@iacc.avianet.cu
DOMINICAN REPUBLIC/REPUBLICA DOMINICANA		
Roberto Acevedo B. Encargado de la División de Facilitación	Junta de Aviación Civil	Tel. +1(809) 689 4167 ext. 245 +1(809) 696 8016 E-mail racevedo@jac.gob.do
Sergio Gómez Abogado I	Instituto Dominicano de Aviación Civil – IDAC	Tel. +1(809) 221 7909 ext. 306 E-mail s_gomez02@hotmail.com
ECUADOR		
Víctor Rivera Cadena Especialista Transporte Aéreo - Facilitación	Dirección General de Aviación Civil	Tel. +(5932) 255 2987 E-mail victor.rivera@dgac.gob.ec
GUATEMALA		
José Alfredo Pimentel Garcia Gerente Nacional de Seguridad Aeroportuaria	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. +(502) 2260-6760 E-mail joseapimentel699@hotmail.com
HAITI		
Bouchar Theramene AVSEC Director	Office National de l'Aviation Civile	Tel. +(509) 3701 0608 E-mail btheramene@hotmail.com
JAMAICA		
Althea Bartley Manager, Aviation Security & Facilitation	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. +1(876) 960 3948 E-mail althea.bartley@jcaa.gov.jm
MEXICO		
Manuel Del Riego de los Santos Subdirector de Seguridad	Aeropuerto Internacional Ciudad de México	Tel. +(52) 553933 8168 E-mail mdelriego@AICM.com.mx

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization / Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
NICARAGUA		
Guillermo Guido Responsable de la Oficina de Seguridad de la Aviación	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC)	Tel. + (505) 2276 8580 ext. 1090 E-mail seguridad@inac.gob.ni
Carlos Bonilla Responsable de la Oficina de Planificación y Control de Calidad	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC)	Tel. + (505) 2276 8580 ext. 1732 E-mail planificacion@inac.gob.ni
Francisco Noel Jarquín López Jefe de Seguridad Nacional AVSEC – DESA DID	Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales	Tel. + (505) 2233 1624 ext. 2786 E-mail fjarquin@eaai.com.ni
Oscar Ramon Olivas Narvaes Gerente de Seguridad Aeroportuaria	Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales	Tel. + (505) 2233 1624 ext. 2735 E-mail oolivas@eaai.com.ni
PANAMA		
Carlos A. Pashales L. Sub-Director General	Autoridad Aeronáutica Civil - AAC	Tel.+ + (507) 501 9537 + (507) 501 9515 E-mail mcruz@aeronautica.gob.pa cpashales@aeronautica.gob.pa
Abdel E. Martínez E. Secretario General	Autoridad Aeronáutica Civil - AAC	Tel. + (507) 501 9400 + (507) 501 9401 E-mail abdelmartinez@aeronautica.gob.pa
Víctor Gorday Moreno Asesor de la Dirección General	Autoridad Aeronáutica Civil - AAC	Tel. + (507) 501 9400 + (507) 501 9401 E-mail mcruz@aeronautica.gob.pa vgorday@aeronautica.gob.pa
Rogelio Lombardo Gerente AVSEC	Gerente AVSEC	Tel. + (507) 6090 2593 E-mail rlombardo@tocumenpanama.aero
Arístides Aldeano Jefe de Control y Aseguramiento de Calidad AVSEC	Aeropuerto Internacional de Tocumen	Tel. + (507) 6378 1433 E-mail aaldeano@tocumenpanama.aero

AVSEC/FAL/RG/3
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 4

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization / Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
PARAGUAY		
María Liz Viveros de Bazán Sub-Directora de Transporte Aéreo y Presidenta del Grupo Regional AVSEC/FAL/RG	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC	Tel. +(595) 21 213 365 E-mail staai@dinac.gov.py
José María Maciel Oviedo Gerente de Seguridad AVSEC	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC	Tel. +(595) 21 644 478 E-mail josema.oviedo60@gmail.com
Fernando Gallardo de Brix Jefe del Departamento de Facilitacion del Transporte Aéreo	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC	Tel. +(595) 21 210 764 E-mail fal@dinac.gov.py
Lourdes Alicia Delvalle Medina Jefe del Departamento de Control de Calidad AVSEC	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC	Tel. +(595) 21 644 479 E-mail insp_avsec@dinac.gov.py
Ernesto Manuel Martí Santacruz Funcionario AVSEC	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC	Tel. +(595) 21 643 871 E-mail: emanuky08@hotmail.es
PERU		
Donald Castillo Gallegos Coordinador – Inspector AVSEC – Mercancías Peligrosas	Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú	Tel. +(511) 981242853 +(511) 968039558 E-mail: dcastillo@mtc.gob.pe
Christian Huertas Fleischman Inspector de AVSEC Mercancías Peligrosas y FAL	Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú	Tel. +(511) 976188628 E-mail: chuertasf@mintc.gob.pe
Gisela Cerdán Medina Inspectora de AVSEC Mercancías Peligrosas y FAL	Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú	Tel. +(511) 984990729 E-mail: gcerdan@mintc.gob.pe
Luis Salazar Flores Inspector de AVSEC Mercancías Peligrosas y FAL	Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú	Tel. +(511) 984990562 E-mail: lsalazar@mintc.gob.pe
Natalie Villavicencio Brañez Inspectora de AVSEC Mercancías Peligrosas y FAL	Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú	Tel. +(511) 994170320 E-mail: nvillavicencio@mintc.gob.pe
Ramón Pinto Diaz Inspector de AVSEC Mercancías Peligrosas y FAL	Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú	Tel. +(511) 979987494 +(511) 984990790 E-mail: rpinto@mintc.gob.pe rpintod18@gmail.com
Antonio de Campo Gerente General	Aviation Security Group	Tel. +(511) 981233775 E-mail: adelcampo@aviationsecuritygroup.com

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization / Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
SURINAME		
Baarn Faizel Reinard Lawyer/Acting head Management & Exploitation Airfields	Civil Aviation Department	Tel. + (597) 498 898 + (597) 499 561 E-mail legal@cadur.sr faizelbaarn@live.com
Cindy Toemin Senior Policy Official, Aviation Security	Ministry of Transport, Communication and Tourism	Tel. + (597) 420 422 + (507) 8586758 E-mail cindy.toemin@tct.gov.sr ctoemin@yahoo.com
TRINIDAD AND TOBAGO/TRINIDAD Y TABAGO		
Ted Mark Martin Senior Aviation Security Inspector	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. +1 (868) 642 0902 +1 (868) 620 3041 E-mail tmartin@caa.gov.tt
UNITED STATES/ESTADOS UNIDOS		
Mariely Loperena Transportation Security Administration Representative	Transportation Security Administration	Tel. + (954) 205 9347 E-mail mariely.loperena@tsa.dhs.gov
Sara Terry Transportation Security Specialist	Transportation Security Administration	Tel. +1 (202) 412 8761 E-mail sara.terry@tsa.dhs.gov
URUGUAY		
Gabriel Garcia Director AVSEC Nacional	DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica	Tel. + (598) 2604 0408 int.4475 E-mail avsec@adinet.com.uy ggarcia@fau.mil.uy
VENEZUELA		
José Villaverde	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil -- INAC	Tel. + (58121) 355 2513 E-mail j.villaverde@inac.gob.ve
Amador Duarte	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC	Tel. + (58212) 277 4503 + (58424) 161 8044 E-mail a.duarte@inac.gob.ve

INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

ALTA

Jose Dolabela Asesor Especial para Asuntos Gubernamentales y Regulatorios	ALTA – Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo	Tel. +(5521) 9807 0088 E-mail jdolabela@alta.aero
--	---	---

ECCAA

Donald McPhail Director General	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	Tel. +1(268) 462 0000 E-mail contact@eccaa.aero
---	---	---

IATA

José Fernando Rojas Ocampo S.F. Assistant Director	IATA – International Air Transport Organization	Tel. (52 1 55) 5540 9159 E-mail rojasf@iata.org
Filipe Pereira dos Reis Manager Security and Facilitation LATAM/CAR	IATA – International Air Transport Organization	Tel. +(305) 779 9835 E-mail reisf@iata.org

LACAC / CLAC

Marco Ospina Secretario	Latin American Civil Aviation Commission	Tel. +(511) 422 9367 +(511) 422 6905 E-mail clacsec@icao.int
Luis Miguel Núñez Asistente	Latin American Civil Aviation Commission	Tel. +(511) 422 9367 +(511) 422 6905 E-mail clacsec@icao.int

ICAO / OACI

Pablo Lampariello Oficial Regional AVSEC	Organización de Aviación Civil Internacional, Oficina Sudamericana de la OACI Lima	Tel. +(511) 611 8686 E-mail plampariello@icao.int
Ricardo G. Delgado Especialista Regional en Seguridad de la Aviación	Organización de Aviación Civil Internacional, Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe México	Tel: +(5255) 5250 3211 E-mail rdelgado@icao.int
Juan Lamosa Coordinador Regional para las Américas, Sección de Apoyo a la implantación y desarrollo – seguridad de la aviación (ISD/SEC)	Organización de Aviación Civil Internacional, Sede en Montreal	Tel. +(514) 954 8219 ext. 6654 E-mail jlamosa@icao.int

**Cuestión 1 del
Orden del día**

Orden del día y horario de la reunión

1.1 La Secretaría presentó la NE/01, invitando a la Reunión a aprobar el orden del día provisional y el horario para la Reunión. La Reunión aprobó el orden del día provisional como se presenta en la sección de Reseña de este informe y el horario como se presenta en el Apéndice B de la NE/01.

**Cuestión 2 del
Orden del día**

Conclusiones de reuniones previas

2.1 Reunión AVSEC/FAL/RG/2

2.1.1 La Secretaría presentó la NE/02 y proporcionó información del avance y logros de las conclusiones adoptadas por la anterior Reunión AVSEC/FAL/RG/2 celebrada en Antigua y Barbuda, del 16 al 18 de mayo de 2012, las cuales fueron aprobadas por los Directores de Aviación Civil mediante correspondencia enviada el 7 de junio de 2012. La Reunión notó que la Conclusión 2/1, y las Conclusiones desde la 2/5 a la 2/11 habían sido finalizadas.

2.1.2 Respecto a la Conclusión 2/2 se informó que la Circular 274, había sido reemplazada por el Doc 9984, *Manual sobre el Acceso al Transporte Aéreo por las Personas con Discapacidades*, y que la versión en español sería publicada durante el segundo semestre del presente año. Respecto a la segunda parte de la Conclusión 2/2 y a la Conclusión 2/3, la OACI ha tomado nota para actualizar la terminología de la futura edición del Doc 9957 *Manual de Facilitación* para que incorpore la terminología de la *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidades*.

2.1.3 Respecto a la Conclusión 2/4 sobre la actualización de la legislación nacional y reglamentos por parte de los Estados para establecer las implicaciones legales por el comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de una aeronave, se instó a los Estados una vez más a actualizar sus legislaciones a este respecto.

Conclusión 3/1 Legislación nacional de los Estados y reglamentos para el comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de una aeronave

Se insta a los Estados a revisar y, si corresponde, actualizar sus legislaciones y reglamentos con el propósito de establecer implicaciones legales e incluir procesos claros para controlar el comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de una aeronave.

2.2 Taller Regional OACI/CLAC sobre el “Curso sobre detección de pasajeros con conducta sospechosa”

2.2.1 Chile presentó el informe sobre el taller del “Curso sobre detección de pasajeros con conducta sospechosa”, que se llevó a cabo en la Oficina Regional SAM de la OACI en Lima, Perú, del 8 al 12 de abril de 2013. Representantes de 21 Estados de las regiones NAM/CAR y SAM participaron en la revisión del material de dicho curso, para que pueda ser utilizado por los Estados interesados como una guía de implementación. La Nota de Estudio NE/03 de esta Reunión presenta el detalle de los resultados de este taller. La Reunión reconoció la labor que desarrolló Chile y, para finalizar la revisión de este curso, identificó la necesidad de desarrollar un Manual de Instructor y un Manual de referencia para los alumnos.

2.2.2 Luego de varias deliberaciones, y ofrecimientos de apoyo con otro material por parte de varios Estados, la Reunión reconoció la importancia de obtener información de la experiencia de otros comités regionales sobre este tema, y creó un grupo de trabajo para la revisión de este documento, cuyo

producto final sería presentado a la reunión AVSEC/FAL/RG/04. Argentina, México, Paraguay, Perú y Uruguay, se ofrecieron de unirse a Chile para conformar este grupo, siendo Chile el coordinador de este proyecto.

2.3 Decisiones FAL/AVSEC promulgadas por la CLAC

2.3.1 La CLAC presentó información sobre las Decisiones FAL/AVSEC promulgadas por la CLAC e invitó a la Reunión a tomar nota de su contenido.

**Cuestión 3 del
Orden del día**

Desarrollo mundial y regional

3.1. Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación

3.1.1. La Secretaría de la OACI presentó la NE/04 actualizando a los miembros del Grupo sobre los avances realizados desde la última reunión del Grupo regional AVSEC/FAL. En particular, la OACI presentó información sobre los resultados de la Conferencia mundial de alto nivel sobre la seguridad de la aviación civil que se realizó del 12 al 14 de septiembre de 2012, reuniendo 700 participantes de 132 Estados y 23 organizaciones internacionales. Se hizo hincapié en la importancia que los Estados siguen asignando a la seguridad de la aviación.

3.1.2. Adicionalmente, se resaltó al Grupo regional los avances que han sido realizados en relación a la seguridad de la aviación y facilitación a nivel mundial y regional.

3.2. Anexo 17, Grupo de Expertos AVSEC, Manual AVSEC

3.2.1. La reunión anotó la información proporcionada por la NE/04 y la NI/03 sobre la enmienda 13 al Anexo 17, la cual será aplicable el 15 de julio de 2013 después de un proceso acelerado de aprobación para tratar el tema de la seguridad de la carga y la amenaza interna. También se resaltó el trabajo que continúa sobre la seguridad de la carga y el correo, el análisis de riesgo, y el liderazgo de la OACI en el tema de seguridad de la aviación.

3.3. Anexo 9, Grupo de Expertos FAL, Manual de Facilitación

3.3.1. La reunión anotó la información proporcionada por la NE/04 y la NI/04 sobre la enmienda 23 al Anexo 9, la cual es aplicable desde febrero de 2013, y el trabajo que se está haciendo sobre la utilización de los sistemas de datos de Información Anticipada sobre los Pasajeros (API) y del Registro de Nombres de los Pasajeros (PNR); la estrategia del Programa de Identificación de Pasajeros (TRIP); y los asuntos relacionados con los documentos de viaje de lectura mecánica, incluyendo el Directorio de Claves Públicas (PKD).

3.4. Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP)

3.4.1. Se informó a la reunión sobre el trabajo y los resultados del segundo ciclo de auditorías USAP, así como los plazos previstos para completar el desarrollo e implementar un Enfoque de Monitoreo Continuo al inicio del 2015.

3.5. Participación de la CLAC en el 38º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI

3.5.1. La Secretaría de la CLAC presentó la NE/05 en la cual solicitó a sus Estados Miembros estudiar los asuntos 13 a 16 del Apéndice B “Proyecto Guía de Orientación CLAC” que podrán ser presentados en el 38º Período de Sesiones de la Asamblea.

3.5.2. Después de un pequeño debate sobre los temas que podrían ser tratados, Argentina, Colombia, México, Nicaragua y Panamá se apuntaron para revisar los asuntos y acordaron preparar proyectos de Nota de Estudio y/o Nota Informativa para ser sometidos a la Secretaría de la CLAC para su eventual presentación ante el 38º Período de Sesiones de la Asamblea por la CLAC. Durante la reunión,

los Estados del Grupo de trabajo se reunieron y acordaron que Nicaragua prepararía una Nota de Estudio y/o Nota Informativa sobre el asunto 13, Colombia prepararía una Nota de Estudio y/o Nota Informativa sobre el asunto 14 y Argentina prepararía una Nota de Estudio y/o Nota Informativa sobre el asunto 15. El grupo también concluyó que ya existe suficiente información sobre el asunto 16 para que la Secretaría de la CLAC prepare una Nota de Estudio y/o Nota Informativa para su presentación en el 38º Periodo de Sesiones de la Asamblea, por lo cual, no prepararán un informe sobre este asunto.

**Cuestión 4 del
Orden del día Seguridad de la Aviación (AVSEC)**

4.1 Informe sobre control de calidad / Proyecto del sistema de vigilancia

4.1.1 Trinidad y Tabago presentó la nota sobre el reconocimiento mutuo de medidas de seguridad de la aviación entre Estados. Señaló que las guías ya existen en el Doc 8973, *Manual de seguridad de la aviación* de la OACI, y resaltó los desafíos enfrentados para lograr implementar este concepto. En particular, resaltó los recursos requeridos por el Estado, las diferentes metodologías y tecnologías utilizadas en los Estados, y las diferencias que pueden existir entre las capacitaciones del personal de los distintos Estados.

4.1.2 Adicionalmente, Trinidad y Tabago resaltó las dificultades que pueden existir en la compra y el mantenimiento de equipo de seguridad de la aviación, recomendando en este tema se considere establecer una base de datos de los equipos de seguridad que existen en las regiones NAM/CAR y SAM. La reunión recordó que la CLAC ya había desarrollado una lista detallando los equipos de seguridad que disponen sus miembros, pero que esta lista no está actualizada. La OACI informó a la reunión que existe en el portal seguro de la OACI, la página AVSECpaedia que contiene una base de datos sobre todos los equipos de seguridad de sus Estados miembros. La OACI impulsó a los puntos de contacto de cada Estado a visitar la página AVSECpaedia y de actualizar la información de sus Estados.

4.1.3 Continuando con la discusión sobre el reconocimiento mutuo de las medidas de seguridad de la aviación entre Estados (“one-stop security”), en respuesta a una propuesta basada en una Declaración Jurada, la OACI aclaró que el criterio aceptado internacionalmente para la implementación de este mecanismo requiere acuerdos bilaterales o multilaterales, así como la validación regular de los sistemas de seguridad de los puntos de origen, y un mecanismo para detectar cambios en el cumplimiento de las normas que permita excluir las aeronaves del sistema “one-stop security” cuando se detecte un incumplimiento.

4.1.4 Varios Estados relataron sus experiencias, acordando que sería importante estudiar las posibilidades de desarrollar más el sistema “one-stop security”.

4.2 Informe sobre comunicaciones / Proyecto de intercambio de información

4.2.1 Venezuela presentó la NE/29 proponiendo la creación de un mecanismo de comunicación e intercambio de información entre el Grupo regional AVSEC/FAL y otros grupos a nivel internacional con el propósito de contribuir con la unificación de los esfuerzos y criterios, y evitar la duplicación de esfuerzos. Después de un corto debate, se concluyó que se debería utilizar los canales existentes para disponer de la información de los otros grupos, y si es posible, que dicha información sea proporcionada mediante una tabla que resuma el trabajo de dichos grupos.

Conclusión 3/2 Reconocimiento mutuo de medidas de seguridad de la aviación entre Estados

Que, el grupo de trabajo continúe estudiando el impacto de establecer un Acuerdo sobre el reconocimiento mutuo de medidas de seguridad de la aviación, y que los puntos de contacto de todos los Estados de las regiones NAM/CAR y SAM actualicen y hagan referencia a la base de datos sobre los equipos de seguridad de la aviación contenida en el AVSECpaedia.

Conclusión 3/3 Mecanismo de comunicación con otros grupos internacionales

La Secretaría de la CLAC se ocupará de contactar a los otros organismos internacionales (CEAC, CAFAC y ACAC) utilizando los canales existentes para disponer de la información de los otros grupos AVSEC/FAL, y si es posible, que dicha información sea proporcionada mediante una tabla que resuma el trabajo de dichos grupos.

**Cuestión 5 del
Orden del día** **Facilitación (FAL)**

5.1 **Informe sobre los documentos de viaje de lectura mecánica**

5.1.1 República Dominicana presentó la NE/09, a través de la cual informó que no todos los Estados NAM/CAR y SAM han cumplido con responder el cuestionario sobre DVLM. Se instó a los Estados a responder el mismo a la brevedad a fin de poder completar el análisis de los datos. Se otorgó un plazo de 30 días para proporcionar a la Secretaría dicha información.

Conclusión 3/4 **Informe sobre los documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM)**

Se solicita a aquellos Estados que aún no respondieron el Cuestionario sobre la implementación de DVLM, envíen dicha información a más tardar el 19 de julio de 2013.

5.1.2 Bajo este punto de la agenda, la Secretaría presentó en la NE/26 las conclusiones del Seminario FAL que se desarrolló en México del 14 al 17 de mayo de 2013. Igualmente, se solicitó a los Estados que aún no lo han hecho responder el cuestionario sobre la aplicación de la Norma 3.10.1 del Anexo 9 - Facilitación enviado por el Secretario General de la OACI.

5.1.3 El grupo expuso sus experiencias y las diferentes situaciones que confronta en el área de facilitación, y se identificó la necesidad del establecimiento de un Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (PNFTA) para atender de forma apropiada los temas de facilitación en los Estados.

Conclusión 3/5 **Establecimiento de un Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (PNFTA)**

Se insta a los Estados que aún no lo hubieran hecho, que al desarrollar, aprobar, e implementar sus PNFTA, puedan coordinar la aplicación de estos requerimientos con sus Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación (AVSEC), e involucrar en las coordinaciones a todas las entidades y organizaciones del Estado, según corresponda.

5.1.4 La Secretaría señaló la conveniencia de realizar un Seminario/Taller sobre Facilitación con la participación de las autoridades y entidades de gobierno que tienen responsabilidades en los aeropuertos. Al respecto, la CLAC informó que está prevista la realización de un seminario sobre gestión de facilitación para el mes de noviembre de 2013.

Conclusión 3/6 **Seminario/Taller sobre Facilitación**

Que los Estados consideren la participación en el Seminario/Taller sobre Facilitación, y que no se limite a las autoridades de aviación civil y los aeropuertos, sino que se extienda a entidades y autoridades de los Gobiernos que desempeñan sus labores en los aeropuertos, así como a la industria (operadores aeroportuarios, explotadores de aeronaves, operadores de carga, etc.).

5.2 Informe del Proyecto de Orientación sobre el Comité nacional y aeroportuario de facilitación

5.2.1 República Dominicana presentó la NE/11, correspondiente al Informe del Proyecto de Orientación sobre el Comité nacional y aeroportuario de facilitación. Se acordó que este proyecto puede ser utilizado para dar lineamientos para el funcionamiento de los comités nacionales de facilitación.

5.2.2 La reunión discutió la necesidad de asegurar que los comités nacionales de facilitación incorporen una participación del más alto nivel con el propósito de que tenga la posibilidad de tomar decisiones. Se instó a que los expertos proporcionen al coordinador del proyecto sus comentarios en un plazo de 45 días.

Conclusión 3/7 Informe del Proyecto de Orientación sobre el Comité nacional y aeroportuario de facilitación

Que, se tome nota de la información presentada en el Proyecto de Reglamento Orgánico del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, y a enviar a la Secretaría los comentarios en un plazo de 45 días.

**Cuestión 6 del
Orden del día**

Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)

6.1 Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)

6.1.1 Estados Unidos de América, a través de la NE/28, presentó un marco para la adquisición del equipo de seguridad de la aviación que sirve de guía para la compra, las pruebas de aceptación y el despliegue de dicho equipo. Adicionalmente, menciona que esta nota de estudio está relacionada con la NE 13 sobre el Proyecto adquisición de equipos FAL/AVSEC, proyecto coordinado por Paraguay.

6.1.2 Después de un debate corto, la Secretaría de la CLAC propuso formular una resolución o recomendación para que los Estados de la región puedan aplicar estos procedimientos. La Secretaría de la OACI añade que se adjuntará una parte de la nota de estudio a este informe y solicita que los miembros del Grupo hagan referencia al AVSECpaedia de la OACI, el cual también establece pautas para la compra de equipo de seguridad de la aviación. Para completar este trabajo, se solicita que los expertos formulen sus comentarios comunicándolos a la Secretaría en un plazo de 30 días.

6.2 Informe sobre el Proyecto de seguridad de la carga

6.2.1 Argentina, agradeciendo el apoyo que recibió de su Grupo de Trabajo, presentó la NE/12, la cual presenta un Modelo de Programa nacional de seguridad de la carga. Se informó que el proyecto estaba terminado y que el Modelo está a disposición de los Estados como material de consulta.

6.2.2 Varios Estados compartieron sus experiencias y ofrecieron de compartir sus programas, sin embargo, se concluyó que el proyecto de carga estaba completado. Por este motivo, la Secretaría de la CLAC propuso formular una resolución o recomendación para que los Estados de la región puedan disponer de este modelo.

6.3 Informe sobre el Proyecto de adquisición de equipos FAL/AVSEC

6.3.1 Paraguay presentó NE/13, agregando que el proyecto original era de la CLAC y que debido a que no hubo ninguna respuesta de los Estados propone el cierre del mismo.

Conclusión 3/8 Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)

Que, la CLAC promulgue una decisión para que los Estados puedan utilizar el Marco para la adquisición del equipo de seguridad de la aviación y el Modelo de Programa nacional de seguridad de la carga como material de consulta. También se establece un plazo de 30 días para que los Estados hagan sus aportes a la Secretaría.

MARCO PARA LA ADQUISICIÓN, PRUEBAS Y DESPLIEGUE DEL EQUIPO DE SEGURIDAD

1 MARCO DE ADQUISICIONES

1.1 Este marco está diseñado para ser independiente de cualquier tecnología específica, lo que quiere decir que la capacidad operacional indicada es más importante que la manera exacta en la que el sistema logra la tarea. Para cada una de las tecnologías se describirán algunos detalles a los que cada país podrá añadir, dependiendo de su propia evaluación de riesgos, limitaciones operacionales y otras necesidades locales. Un enfoque escalonado y sistemática para la adquisición de tecnología y sistemas es un método comprobado a nivel gubernamental y de la industria para reducir el riesgo de las adquisiciones y para lograr resultados más eficaces y eficientes de los recursos invertidos. La utilidad final para los usuarios operacionales finales son adquisiciones mejor construidas y decisiones para las adquisiciones mejores y mejor informadas. Éstas a su vez, conllevan a una provisión de capacidades más predecibles y eficaces. Este énfasis debe tener como resultado final la realización de un análisis de calidad y la adquisición de los conocimientos necesarios para apoyar la toma de decisiones eficaz.

1.1.1 **Planeamiento:** Se deben apartar recursos para el manejo del programa a lo largo del proceso de adquisición. Además, se deben designar recursos clave (financiamiento, apoyo para hacer pruebas, etc.) y se debe desarrollar un plan general del proyecto para ayudar a guiar el proceso. La meta de esta fase es validar que el proyecto se encuentre de acuerdo a lo planeado y preparado para el estudio de soluciones.

1.1.2 **Ingeniería de soluciones:** Al desarrollar un sistema, se necesita una validación para asegurar que el proyecto cumpla con una capacidad deseada. Se debe considerar una revisión detallada de los programas que se usan actualmente como alternativas factibles para llenar una necesidad identificada. La meta principal de esta etapa es asegurar que el proyecto caiga dentro de las áreas de necesidad y que se minimice la redundancia de sistemas a la vez que se consideran todas las alternativas.

1.1.3 **Investigación del mercado:** Se debe poner énfasis en la investigación del mercado para emparejar una solución de tecnología a los requisitos de un proyecto. Las funciones de las etapas de diseño y desarrollo - la transformación de los requerimientos en el diseño del sistema y la conversión del diseño del sistema en una solución - se completan posteriormente a través de la etapa de investigación del mercado. Se debe tener cuidado en este paso para asegurar que los datos recabados y analizados representen las capacidades reales del producto, la capacidad de entrega del vendedor y el desempeño anterior pertinente.

1.1.4 **Conceptos de operaciones (CONOPS):** Se desarrolla un documento CONOPS para esbozar la manera en que funcionará la tecnología y qué capacidades tendrá cuando se complete el ciclo de vida del proyecto. En un nivel alto, el documento CONOPS debe resumir qué impacto tendrá la nueva tecnología en las operaciones diarias del aeropuerto y se debe concentrar en una explicación de las capacidades de la tecnología.

1.1.5 **Definición de los requisitos:** Con base en los resultados iniciales de la investigación del mercado, se debe establecer una línea de referencia para una solución apta. Los requisitos básicos se desarrollan con base en el análisis de los requisitos del usuario, la documentación y los requisitos funcionales de una solución. El establecimiento de especificaciones mínimas para el equipo de seguridad exige que una organización siga un enfoque estructurado, que considere los elementos clave que estén

integrados para lograr un objetivo de seguridad específico. Los elementos clave que se deben considerar en este enfoque son: (1) la identificación de la amenaza; (2) la capacidad de detección y la tecnología; y (3) los requisitos y las consideraciones operacionales. Los requisitos impulsan las soluciones de tecnología; por lo tanto, si se concluye que las soluciones de tecnología en el mercado no satisfacen las necesidades de un usuario, un estado puede reunirse con el fabricante para conversar acerca de la necesidad de un mayor desarrollo de una tecnología para satisfacer las necesidades del usuario.

1.1.6 **Prueba de desarrollo y evaluación (DT&E):** Se recomienda que las pruebas y la evaluación del equipo se hagan en un entorno de laboratorio para explorar y verificar la funcionalidad requerida. Estas actividades permiten que los proyectos evalúen las tecnologías disponibles, refinan los requerimientos y verifiquen el grado de conformidad técnica con las especificaciones en un entorno controlado antes de realizar las pruebas operacionales. Durante esta etapa de desarrollo, los científicos e ingenieros del Estado pueden colaborar con los fabricantes que ofrecen soluciones tecnológicas relativamente maduras para descubrir e implementar los cambios necesarios en el diseño antes de realizar las pruebas operacionales a fin de satisfacer las demandas de un usuario.

1.1.7 **Prueba operacional y evaluación (OT&E):** Se realizan pruebas y evaluación de equipos cualificados en un entorno de pruebas operacionales para validar independientemente si es que los sistemas candidatos son operacionalmente eficaces y apropiados en un entorno de aeropuerto. La OT&E se concentra en los aspectos críticos para las operaciones según lo defina el auspiciador del proyecto, y los encargados de la toma de decisiones deben considerar los resultados de estas pruebas antes de que se tome una decisión de adquisición. La OT&E permite que los operadores confirmen que los resultados de las pruebas anteriores son válidos y proporciona garantías de que un sistema está listo para ser adquirido y desplegado en el entorno operacional.

1.1.8 **Despliegue:** En esta etapa, un estado está listo para adquirir el equipo y desplegar la capacidad en los aeropuertos. El despliegue de soluciones tecnológicas puede ser complejo debido a las interfaces técnicas y los requisitos adicionales para la instalación de tecnologías dentro de los aeropuertos. También puede conllevar el despliegue de activos físicamente instalados a un área geográfica grande con muchos sitios potenciales. Se puede usar un integrador, distinto del fabricante de la tecnología, para llevar a cabo este paso, si fuera necesario.

1.1.9 **Operaciones y mantenimiento (O&M):** En esta etapa se desarrolla un mayor nivel de concentración debido a la necesidad de mayor mantenimiento de por vida para las tecnologías de detección. En esta etapa, se debe tener en cuenta los costos adicionales del ciclo de vida más allá de la adquisición inicial puesto que a fin de cuentas podrían superar las inversiones de capital iniciales a lo largo del tiempo. Entre éstos se encuentran la necesidad de insumos y otros sistemas compatibles e interoperables dentro de cada área de capacidad. La logística y los requisitos de espacio para los insumos se deben incorporar en el plan general de O&M.

2 IDENTIFICACIÓN DE AMENAZAS

2.1 La identificación de las amenazas humanas y materiales contra la aviación civil, entre ellas, aquellas diseñadas para apoderarse y/o derribar una aeronave, es la pieza clave de la seguridad de la aviación. Las autoridades de seguridad y los servicios de inteligencia de los estados proporcionan inteligencia accionable sobre las organizaciones terroristas globales. Estas organizaciones son las que analizan cuidadosamente los artículos peligrosos que se han usado en incidentes anteriores para realizar predicciones informadas con respecto a los elementos de capacidad e intencionalidad que pueden facilitar

ataques futuros. Estos datos, cuando se usan adecuadamente, ayudarán a las autoridades de seguridad gubernamentales a identificar mejor las amenazas actuales y emergentes.

2.2 Se deben identificar las amenazas a fin de informar a las autoridades de seguridad que están encargadas de determinar las formas para contrarrestarlas. La recopilación de estos datos desde una variedad de fuentes, tanto nacionales como internacionales, y luego la colaboración dentro de las reglas establecidas del Estado, puede generar el desarrollo de requisitos que proporcionen la identificación adecuada de tales amenazas. A fin de determinar la manera de prevenir la introducción de artículos peligrosos a la zona estéril o a una zona de seguridad restringida es imperativo que primero se identifiquen estos objetos o artículos con la amenaza que pueda presentar cada uno priorizándolos en comparación con la lista más grande.

2.3 Además de la identificación de amenazas, también debe hacerse una evaluación exhaustiva del tipo de objeto y el tamaño requerido para causar una perturbación importante a la aviación civil, como la destrucción de la aeronave o el uso de la aeronave como arma. Normalmente, se llevan a cabo estudios de investigación y análisis complejos y se generan informes para proveer información que describa las características cuantificables y mensurables de cada artículo de amenaza.

2.4 Tal vez, a pesar de los esfuerzos para identificar las amenazas potenciales a la aviación civil, pueden surgir otras amenazas que no habrán sido parte de la evaluación original. Por lo tanto, es posible que se tenga que reconsiderar el requisito.

2.5 Como mínimo, se debe considerar lo siguiente cuando se identifican los artículos de peligrosos o los artículos restringidos.

- Armas de fuego y dispositivos que descargan proyectiles con suficiente velocidad como para dañar a la aeronave o sus ocupantes;
- Cuchillos y objetos filudos (metálicos y no metálicos);
- Explosivos;
- Componentes de dispositivos explosivos improvisados;
- Dispositivos paralizantes;
- Instrumentos romos;
- Incendiaros; y
- Aerosoles incapacitadores (tales como Mace® o aerosoles de pimienta para la defensa personal).

3 CAPACIDAD DE DETECCIÓN Y TECNOLOGÍA

3.1 Requisito de detección final

3.1.1 Una vez que se han identificado los artículos peligrosos, se necesita realizar el análisis científico de las características de las amenazas. Estas características y propiedades informarán a los funcionarios de la autoridad del Estado para que puedan seleccionar y elegir la tecnología apropiada para detectar eficazmente y mitigar la amenaza. Las características de la amenaza también guiarán a los funcionarios de la autoridad del Estado en su formulación de un documento de Requisitos Mínimos de Detección. Este documento es muy confidencial y no se debe hacer público puesto que se podrían haber usado datos de inteligencia para crearlo. En los EE. UU., estos documentos se guardan como secretos de Estado y son secretos. Como se indicó anteriormente, este documento también puede cambiar con el tiempo.

3.1.2 El requisito mínimo de detección de una amenaza específica debe tomar en cuenta las limitaciones y capacidades de las tecnologías de detección así como un análisis científico/perspectivas para una mejora potencial en el futuro. La colaboración internacional entre los Estados es una parte esencial del proceso de establecimiento de requisitos mínimos de detección para cada tecnología desplegada. Por ejemplo, el requisito mínimo de detección para un dispositivo de rayos X puede ser diferente del de un sistema de detección de residuos puesto que cada uno de estos sistemas “busca” firmas características de las amenazas de formas muy distintas.

3.1.3 Una vez que se ha establecido el requisito mínimo de detección, el siguiente paso es una evaluación de la capacidad de la tecnología de detección. Esta parte consiste en la selección de Parámetros de Desempeño Clave (KPP, por sus siglas en inglés) para llevar a cabo una evaluación de las capacidades de detección requeridas. Los KPP que generalmente se consideran para los equipos de seguridad son:

- Probabilidad de detección: la probabilidad de detección (Pd) se refiere a la probabilidad de que un sistema de detección detecte un cierto artículo peligroso dada una serie específica de condiciones;
- Tasa de falsas alarmas (Pfa): hay 2 tipos de falsas alarmas:
- Falso negativo: un falso negativo ocurre cuando un dispositivo no da la alarma en presencia de un artículo peligroso. Este tipo de falsa alarma tiene un impacto en la seguridad; y,
- Falso positivo: un falso positivo ocurre cuando un dispositivo genera una alarma a pesar de que no está presente un artículo peligroso. Esto tiene principalmente un impacto operacional y financiero mensurable;
- Rendimiento: la capacidad para revisar artículos o personas rápidamente es muy importante. El "rendimiento" de un sistema es una tasa expresada en unidades tales como personas por minuto, maletas por hora, etc.; y,
- Otros parámetros clave, según se esboza en la documentación de adquisición aprobada del Estado (por ejemplo: detección automatizada, múltiples vistas, calidad de la imagen).

3.1.4 Idealmente, la Pd sería el 100% y la Pfa sería del 0%. En la práctica, esto nunca sucede. Si la Pd es impulsada hacia más arriba, la Pfa tiende a subir también. Se tiene que encontrar una solución con base en la Pfa máxima operacionalmente factible y la Pd mínima requerida.

3.2 Evaluación de la tecnología

3.2.1 La evaluación de tecnología se lleva a cabo bajo condiciones ideales en un entorno de laboratorio después de que el fabricante haya proporcionado el concepto deseado de operaciones. Se evalúa el desempeño del sistema con base en requerimientos establecidos. Las pruebas se realizan de una forma diseñada para evaluar la mayor cantidad de variables posible. Esto sirve para proveer escenarios de pruebas repetibles que abordan plenamente todos los requerimientos indicados. Todos los escenarios de pruebas cuidadosamente preparados se catalogan y se aplican de manera justa a todos los sistemas representativos de un fabricante que se probarán durante la evaluación, proporcionando así una comparación para asignar hitos de referencia a los datos.

3.3 Herramientas de desempeño

3.3.1 La evaluación de tecnología proporciona la oportunidad de desarrollar herramientas de prueba que se utilizarán para la "prueba de desempeño" y las pruebas de rutina del equipo de seguridad. Las herramientas de prueba, desarrolladas y referenciadas al requisito de detección durante la evaluación de laboratorio, también pueden usarse para medir el desempeño continuo del equipo instalado.

3.4 Normas de desempeño

3.4.1 La información recabada durante la evaluación de la tecnología se utilizará para apoyar la creación de normas de desempeño técnico para que se usen para definir las capacidades requeridas de la tecnología de punta actual en materia de equipos de seguridad. Estas normas de desempeño luego se convertirán en la referencia para la comparación y la evaluación puesto que la tecnología se puede desarrollar más para satisfacer las necesidades de un usuario y hasta que lleguen al requisito de detección final, según se definió en el numeral 2.3.1.

3.5 Mejora de la tecnología

3.5.1 Es posible que a pesar del esfuerzo para identificar las amenazas potenciales contra la aviación civil, la tecnología de punta actual no sea capaz de detectar todas esas amenazas. El resultado puede ser que las vulnerabilidades continúen.

3.5.2 Un programa de tecnología de seguridad dinámico y progresista debe asegurar que el sistema de seguridad establecido sea capaz de adaptarse a las amenazas emergentes a medida que considera mejoras en la tecnología y permite una revisión regular de las normas de desempeño.

3.5.3 Se recomienda que se estructure el requisito de detección para que incluya aumentos progresivos que impulsen la mejora tecnológica continua. Esto se puede hacer mediante la priorización de las amenazas y otros medios.

4 REQUISITOS Y CONSIDERACIONES OPERACIONALES

Los requisitos operacionales usualmente son parte del ciclo de adquisición del equipo de seguridad.

4.1 Antes de que se pueda ejecutar el despliegue de una capacidad, se debe considerar lo siguiente:

- Tamaño de los artículos a revisar
- Requisitos de espacio (para los sistemas, colas de pasajeros, almacén de insumos, equipo de TI, etc.)
- Tamaño y masa del equipo (por ej., carga permitida por el piso, requisitos de enfriamiento, etc.)
- Capacidad de revisión (rendimiento, capacidad de revisión por hora)
- Confiabilidad, Sostenibilidad, Disponibilidad (RMA, por sus siglas en inglés)
- Integridad (fuentes posibles de interferencia)

- Licencias (por ej., bandas de frecuencia que usa el equipo, uso de fuentes de ionización, etc.)
- Requisitos de seguridad/salvaguarda (para los operadores y los pasajeros)
- Automatización
- Interfaces de operadores / Factores humanos
- Requisitos de electricidad (por ej., enchufe simple o cableado en 3 fases, etc.)
- Grabación de datos y seguridad de la información
- Capacidades de proyección de imágenes de la amenaza
- Requisitos de capacitación (tanto inicial como recurrente)
- Facilidad del uso
- Limitaciones ambientales (temperatura, humedad, vibración, etc.)
- Establecimiento de redes, etc.

5 DESPLIEGUE

5.1 Planificación del despliegue

5.1.1 Este esfuerzo de planificación conlleva la coordinación y la participación de muchas disciplinas funcionales e interesados cruciales para recabar y juntar datos pertinentes. Esto se hace para asegurar que los aspectos clave de la identificación de soluciones se planeen e implementen como se diseñaron. Después que se alineen los interesados y se interpreten los requisitos, el próximo esfuerzo de planificación crucial es identificar y definir todas las tareas, la secuencia de las tareas, la duración de las tareas, los requerimientos de recursos y las selecciones del lugar de despliegue. El proceso de planificación del despliegue proporciona la captación y los análisis de las tareas definidas por los interesados clave, los datos paramétricos y de características del sistema, los calendarios de adquisición, los calendarios de entrega de producción de los fabricantes del equipo, los requisitos de coordinación, la disponibilidad y preparación de las instalaciones clave, las necesidades de capacitación y las aprobaciones y certificaciones.

5.2 Calendarización del despliegue

5.2.1 Un producto clave del esfuerzo de planificación del despliegue se llama el Calendario de Desglose del Trabajo (WBS, por sus siglas en inglés). Éste es el documento que define y organiza el ámbito total del proyecto. El calendario se convierte en una culminación del WBS, conjuntamente con todas las tareas definidas, la secuencia de tareas, la duración de las tareas, los requisitos de recursos y las selecciones de los lugares del despliegue. También se incluyen los datos de adquisición y los calendarios de entrega de la producción del fabricante de la tecnología. Finalmente, se combina y alinea este conjunto de datos con procesos clave para formar el Calendario Maestro Integrado (IMS, por sus siglas en inglés) del despliegue.

5.3 Manejo y ejecución del despliegue

5.3.1 El manejo y la ejecución del despliegue (M&E) es un área de tareas importante que traslapa con la planificación así como también con la transición debido a la índole misma de su función. Por ejemplo, usted puede estar en Ejecución del Programa para una tecnología mientras que simultáneamente está manejando Planificación para una nueva tecnología y también encabeza la Transición para otra tecnología más. M&E conlleva la implementación de planes y el desempeño de tareas/actividades necesarias para lograr los objetivos del despliegue. El enfoque de las actividades de

M&E es la aplicación de métodos, herramientas, y procesos gerenciales así como también mediciones clave para monitorear el progreso del programa. Entre las prácticas típicas del M&E se encuentran el uso de la dirección gerencial, reuniones semanales del equipo, revisiones mensuales del programa, asignación de recursos, evaluaciones de la calidad y otros controles del programa. El programa de despliegue depende en numerosos aspectos de procesos manejados externamente que pueden afectar potencialmente el desempeño general del programa.

5.4 Transición de los sistemas de despliegue y entrega a operaciones

5.4.1 La transición y la entrega normalmente empieza en T-0 (hora meta menos cero) días (cuando llega el equipo al lugar para su instalación). Éste es el momento en que empieza el "reloj" del horario para la instalación. Ésta es la fase final de preparación en la que se han aprobado ya las solicitudes de los permisos locales y del aeropuerto y los subcontratistas han concluido las actividades de pre-construcción. La transición y la entrega a las operaciones está en pleno auge cuando el equipo en el lugar se encuentra en el proceso de transformar el lugar para la instalación del sistema y el equipo de seguridad está llegando y por fases según las necesidades de traslado del viejo equipo y la instalación del nuevo equipo de seguridad. El equipo de soporte del fabricante pone en línea a los sistemas y realiza pruebas de aceptación del sitio de éste y certifica al sistema para realizar operaciones. Los operadores del aeropuerto reciben capacitación durante el proceso de instalación. Los sistemas se entregan a los de operaciones bajo el control de operadores capacitados y autoridades aeroportuarias competentes.

- FIN -

**Cuestión 7 del
Orden del día** **Instrucción, cooperación y asistencia**

7.1. Informe sobre el Proyecto de calificaciones del personal, instrucción y factores humanos

7.1.1. Jamaica presentó la NE/14, la cual resume el estudio realizado sobre los Programas nacionales de certificación del personal de inspección AVSEC. Se concluyó que, si bien muchos Estados han participado en el Taller sobre los Programas de certificación del personal de inspección AVSEC, varios no han logrado implementar dichos programas. Después de una discusión sobre el tema, y considerando el mecanismo de cooperación horizontal de la CLAC y de asistencia técnica de la OACI, se concluyó que estos mecanismos serían los idóneos para impulsar los Estados que necesiten cumplir. Jamaica planteó su interés de ser un Estado donante para la asistencia mencionada. México también ofreció asistencia a cualquier Estado que lo necesite.

7.2. Base de datos de los eventos de capacitación regionales AVSEC

7.2.1. En cumplimiento de la Conclusión 2/10 de la segunda reunión del AVSEC/FAL/RG, la Secretaría de la OACI presentó la NE/16 y realizó una demostración de la base de datos creada bajo el portal seguro de la OACI para el intercambio de información sobre las capacitaciones que se están realizando en las regiones NAM/CAR y SAM. Aunque el proyecto se haya concluido con el establecimiento de la base de datos, se solicita que los Estados donantes ingresen a la página AVSECTAD para agregar los cursos que están dictando y que los otros Estados puedan ingresar para determinar la disponibilidad de cursos.

7.3. Actualización de la Sección de apoyo a la implementación y desarrollo – Seguridad de la aviación

7.3.1. La Secretaría presentó la NE/17 sobre las actividades del Programa de apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad (ISD-SEC) de la OACI a través del último año, y describió el progreso en la implantación de la Estrategia de asistencia y desarrollo de capacidades en materia de seguridad de la aviación. En particular, se enfatizó el concepto de Proyectos de mejoramiento de Estado, el cual está desarrollado conjuntamente con el Estado que recibe asistencia para proporcionar una asistencia estructurada que permite dar un seguimiento eficaz.

Conclusión 3/9 **Asistencia en seguridad de la aviación**

La Reunión apoyó el trabajo realizado por la Sección ISD-SEC y acordó continuar apoyando las actividades de asistencia e instrucción dentro de la región a través de la participación de su personal en las actividades auspiciadas por la OACI.

7.4. Actualización de la Organización de los Estados Americanos – Comité Interamericano contra el Terrorismo (OEA-CICTE)

7.4.1. La Secretaría presentó la NE/18 de parte de OEA-CICTE, quien no pudo asistir a la reunión, resaltando los cambios que han sucedido a los procedimientos utilizados para otorgar becas de la OEA-CICTE. Se urgió a los Estados que planifiquen sus requerimientos con suficiente antelación a fin de poder completar el proceso becario y no perder el financiamiento proporcionado por este mecanismo.

**Cuestión 8 del
Orden del día**

Términos de Referencia y Programa de trabajo

8.1 Basado en las deliberaciones y acuerdos de la Reunión, el **Apéndice** a esta parte del informe contiene la actualización de los Términos de Referencia, Programa de trabajo y Proyectos actualizados.

APÉNDICE

TÉRMINOS DE REFERENCIA, PROGRAMA DE TRABAJO Y PROYECTOS PARA EL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN NAM/CAR/SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG)

1. Establecimiento

1.1 En seguimiento a las siguientes reuniones y acuerdos:

- Primera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación – Panamericano (AVSEC/FAL/RG-PA/1) (Puerto España, Trinidad y Tabago, 12 - 14 de mayo de 2010);
- Tercera Reunión del GRUFAL/AVSEC CLAC (Montevideo, Uruguay, 5 - 6 de julio de 2010);
- Acuerdo del LXXIX Comité Ejecutivo de la CLAC (Ciudad de México, México, 31 de agosto y 1º de septiembre de 2010);
- Memorando de Cooperación entre la OACI y la CLAC para la provisión de un marco para la cooperación mejorada (Montreal, Canadá, 27 de septiembre de 2010);
- Resolución 19-5 de la XIX Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) (Punta Cana, República Dominicana, 1 - 5 de noviembre de 2010); y
- Segunda Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG/2) (St. Johns, Antigua & Barbuda, 16 al 18 de mayo de 2012);

y, en conformidad con la Declaración sobre Seguridad de la Aviación y la Estrategia Global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), adoptada durante la 37ª Sesión de la Asamblea de la OACI, en el espíritu de la Declaración Conjunta sobre la Seguridad de la Aviación Civil para las Américas adoptada durante la reunión ministerial de alto nivel celebrada en México en febrero de 2010, y el Acuerdo de Cooperación entre la OACI y la CLAC, firmado en septiembre de 2010, cuyos objetivos fomentan mejorar el mecanismo de consultas y cooperación, así como evitar la duplicación de trabajos, promover y ayudar las actividades de instrucción, y reforzar la coordinación entre la CLAC y las Oficinas Regionales de la OACI, entre otros, la OACI y la CLAC combinaron sus grupos regionales respectivos en materia de AVSEC y FAL, y establecieron el Grupo Regional OACI/CLAC sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG) para las Regiones de Norteamérica (NAM), y Caribe (CAR) y Sudamérica (SAM) de la OACI.

1.2 Adicionalmente, la Declaración conjunta de la Conferencia regional sobre seguridad de la aviación de Caracas, Venezuela, de fecha 8 de febrero de 2012 incluye lo siguiente: *“Reconocimos el plan de acción que desarrolló el Grupo regional sobre seguridad de la aviación y facilitación en mayo de 2011, mediante el cual se promueve la implantación de una seguridad de la aviación armonizada en la región, en cooperación con la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la OACI”*.

1.3 El AVSEC/FAL/RG reportará sobre sus actividades y resultados a los Directores de Aviación Civil y a la Autoridad competente en seguridad de la aviación, en caso de ser diferentes, en los Estados y Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM. La OACI y la CLAC procesarán los informes utilizando sus respectivos mecanismos, según corresponda.

2. Membresía AVSEC/FAL/RG

2.1 *Miembros AVSEC/FAL/RG*

Representantes y alternos pueden ser nominados por los siguientes:

Estados Miembros de la OACI en las Regiones NAM/CAR/SAM

Anguilla	Honduras
Antigua y Barbuda	Islas Caimanes
Argentina	Islas Turcas y Caicos
Aruba	Islas Vírgenes Británicas
Bahamas	Jamaica
Barbados	México
Belice	Montserrat
Bermuda	Nicaragua
Bolivia	Países Bajos (para Bonaire, Sint Eustatius y las Islas de Saba)
Brasil	Panamá
Canadá	Paraguay
Chile	Perú
Colombia	Reino Unido
Costa Rica	República Dominicana
Cuba	San Kitts y Nevis
Curazao	San Vicente y las Granadinas
Ecuador	Santa Lucía
El Salvador	Saint Maarten
Estados Unidos	Suriname
Francia (para Antillas Francesas y Guyana Francesa)	Trinidad y Tabago
Grenada	Uruguay
Guatemala	Venezuela
Guyana	
Haití	

Organizaciones Internacionales

ACI	ECCAA
ALTA	IATA
BID	IFALPA
CANSO	IFATCA
CASSOS	OEA-CICTE
COCESNA (ACSA)	

El Grupo elegirá entre los representantes nominados por los Estados presentes en la Reunión cuando se lleven a cabo las elecciones, a un Presidente y un Vice-presidente, cada uno representando Estados que garanticen que juntos cubran las Regiones NAM/CAR y SAM, los idiomas inglés y español, y experiencia AVSEC/FAL por un periodo de 3 años.

2.2 *Participantes AVSEC/FAL/RG*

La participación puede ser invitada de:

- Los Estados y Territorios de otras regiones
- Otras organizaciones, órganos y agencias internacionales, regionales, nacionales y de seguridad de la aviación civil (por ejemplo; ECAC)
- Explotadores de aeronaves
- Proveedores de Servicio de Navegación Aérea
- Explotadores de aeropuertos
- Centros de Instrucción de Seguridad de la Aviación de la OACI en las Regiones NAM/CAR/SAM

3. Secretaría

3.1 La Secretaría será provista por la OACI y la CLAC. En la OACI la Secretaría será liderada por las Oficinas Regionales NACC y SAM, coordinada por los Especialistas Regionales en Seguridad de la Aviación de las Regiones NAM/CAR y SAM y apoyada por la Subdirección de Seguridad de la Aviación de la OACI en la Sede.

4. Estrategia

4.1 Resaltar la importancia de la seguridad de la aviación y la facilitación entre los Estados y los involucrados.

4.2 Promover el cumplimiento de las disposiciones de seguridad y facilitación, así como la capacidad de los Estados sobre la vigilancia.

4.3 Promover entre los Estados el intercambio de información para incrementar el nivel de conciencia sobre amenazas y tendencias AVSEC/FAL.

4.4 Promover el interés común para el reconocimiento de los procesos de seguridad y facilitación en el transporte aéreo.

5. Objetivos

5.1 Mejorar la seguridad y facilitación de las operaciones de transporte aéreo, aeronaves, instalaciones de aviación civil, personal y el público viajero, y para desalentar y disminuir los actos potenciales de interferencia ilícita contra la aviación civil.

5.2 Mejoramiento en la regulación y cumplimiento de las disposiciones de seguridad y facilitación de la aviación por parte de la autoridad competente en el ámbito nacional, y de los arreglos necesarios para la implementación en los aeropuertos internacionales del Estado.

5.3 Desarrollar una estructura regional de seguridad y facilitación de la aviación sobre la base de la cooperación regional y coordinación para la asistencia en dichas áreas.

5.4 Establecer un mecanismo regional que posibilite disponer de directrices de “aplicación común” de las normas de los Anexos 9 y 17, poniendo especial atención en la generación de una política

regional para la organización, funcionamiento y cumplimiento de la normativa internacional por parte de los Comités Nacionales y de los Comités Aeroportuarios de Facilitación y Seguridad.

5.5 Optimizar los mecanismos de coordinación, cooperación e intercambio de información, experiencias, procedimientos y mejores prácticas en seguridad de la aviación y facilitación entre los Estados, fortaleciendo los sistemas de vigilancia AVSEC y FAL por parte de las autoridades competentes de los Estados, así como la armonización de los programas y políticas de instrucción y capacitación FAL/AVSEC, sobre la base de las necesidades propias de cada región.

5.6 Desarrollar Guías de Orientación para mantener el equilibrio AVSEC/FAL, y una metodología que permita a los Estados evaluar y definir los niveles de amenaza y su armonización, cuando las circunstancias así lo permitan.

5.7 Desarrollar una política de cooperación orientada al cumplimiento de las normas del Anexo 9 – *Facilitación* sobre la implementación de los Documentos de Viaje de Lectura Mecánica (DVLM).

5.8 Buscar alternativas de apoyo intrarregional para armonizar la implementación efectiva y eficiente de las normas AVSEC y FAL en cada Estado.

5.9 Identificar contribuciones financieras y en especie de Estados/Organizaciones socios/donantes multilaterales y bilaterales para dar asistencia a los Estados en la implementación de las provisiones de la seguridad y facilitación.

5.10 Mejorar la concienciación de los profesionales AVSEC/FAL.

6. Actividades

6.1 Proveer un Foro de discusión, coordinación y cooperación de la seguridad de la aviación y temas de facilitación entre los Estados, socios y los involucrados, para el intercambio de información relevante y evaluación sobre amenazas y riesgos.

6.2 Revisar los análisis de tendencias regionales sobre las deficiencias en seguridad y facilitación y desarrollar un plan de acción regional armonizado para su solución.

6.3 Promover y suministrar un mecanismo para una coordinación regional y cooperación entre las autoridades de la seguridad de la aviación y facilitación de los Estados, organizaciones internacionales, y órganos de vigilancia regional y la industria.

6.4 Compartir las “mejoras prácticas” entre los Estados y utilizar la capacidad disponible en algunos Estados/Administraciones para ayudar a otros.

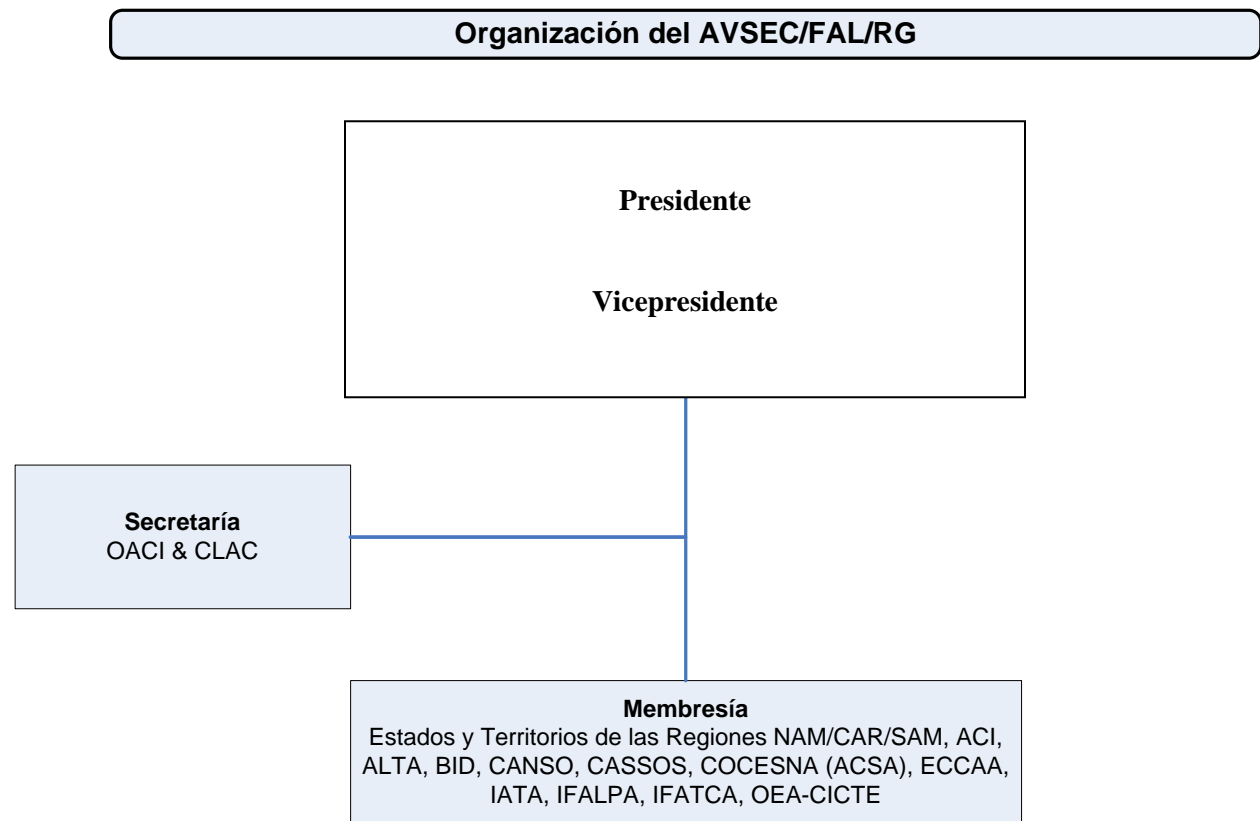
6.5 Destacar la disponibilidad para brindar asistencia y cooperación entre los Estados incluye lo siguiente:

- Acuerdos directos entre Estados de manera bilateral y multilateral
- Políticas de cooperación horizontal de la CLAC
- Las Oficinas Regionales con el apoyo de y en coordinación con la Sección de apoyo a la implantación y desarrollo — Seguridad de la aviación (ISD-SEC) y la Dirección de Cooperación Técnica
- Otras organizaciones internacionales y agencias para el desarrollo

7. Documentación

7.1 La documentación preparada y revisada por el AVSEC/FAL/RG deberá estar disponible en inglés y español. La documentación de la reunión será traducida por la Secretaría adoptando los procedimientos y cronogramas aplicables y establecidos para todas las reuniones del grupo regional y según se especifiquen en las cartas de invitación. La documentación producida por los programas y proyectos AVSEC/FAL/RG adicionales a las notas de estudio, incluyendo apéndices contenidos en las mismas, serán traducidos por los Estados/Organizaciones del proyecto que haya producido los documentos para la revisión del AVSEC/FAL/RG. Si los miembros del proyecto no pueden identificar un recurso para realizar la traducción, el Estado coordinador del proyecto informará a la Secretaría de manera oportuna con la finalidad de examinar opciones alternativas para completar la traducción. La Secretaría procesará la documentación y la hará disponible en el sitio web que corresponda a más tardar una semana antes del inicio de la reunión. Esto requiere que los Estados/Organizaciones entreguen las notas de estudio que requieran traducción por parte de la Secretaría a más tardar un mes antes previo al inicio de la reunión.

8. Organización



8.1 Programas de Trabajo y Proyectos

8.1.1 Los Programas de Trabajo y Proyectos del AVSEC/FAL/RG se presentan en la tabla que se incluye como Apéndice B.

8.1.2 Todos los Programas de Trabajo y Proyectos deben completarse y entregarse a la Secretaría de la OACI/CLAC a más tardar el 31 de enero siguiente a la Reunión. Una vez que los Programas y Proyectos se reciban, la Secretaría distribuirá esta información para revisión y comentarios a todos los Estados dentro de un plazo de 15 días. Los comentarios de los Estados deberán recibirse a más tardar dentro del siguiente 15 de marzo.

8.1.3 Los comentarios que sean recibidos por la Secretaría se enviarán al Estado Coordinador del Proyecto a ser enmendado, si corresponde, y/o se utilizará en la preparación de una Nota de Estudio que incluya los resultados del proyecto. En caso de que se prepare una Nota de Estudio, ésta deberá enviarse a la Secretaría a más tardar el 30 de abril a fin de ser presentada a la siguiente reunión del AVSEC/FAL/RG.

WORK PROGRAMMES & PROJECTS / PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRABAJO

Programme / Programa	Project / Proyecto	Objectives / Objetivos	Activities / Actividades	Deliverables / Resultados	State Coordinator / Estado Coordinador	State Contributors / Estados Contribuyentes	Target Completion Dates / Fechas metas para finalizacion
AVSEC							
ICAO/LACAC Regional Workshop for the "Detection of passengers with suspicious behaviour Course" / Taller Regional OACI/CLAC sobre el "Curso sobre detección de pasajeros con conducta sospechosa"	Detection of passengers with suspicious behaviour Course Curso sobre detección de pasajeros con conducta sospechosa	Be used by interested States as an implementation guide Ser utilizado por los Estados interesados como una guía de implementación.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Complete its revision 2. Develop an instructor manual 3. Develop a reference manual <ol style="list-style-type: none"> 1. Completar su revisión. 2. Desarrollar un manual del instructor. 3. Desarrollar un manual de referencia. 	<p>That this course be reviewed and that the instructor and reference manuals be developed to be presented at the next AVSEC/FAL Regional Group meeting</p> <p>Que se realice la revisión de este curso y se desarrollen los manuales del instructor y de referencia, a ser presentados en la próxima reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL</p>	Chile	Argentina Mexico Paraguay Peru / Perú Uruguay	<p>January 2014</p> <p>Enero 2014</p>
Passenger and carry on baggage screening procedures – List of prohibited articles / Procedimientos de inspección de pasajeros y su equipaje de mano – Lista de objetos prohibidos	Screening criteria Criterios de inspección	Standardize screening criteria (definition of prohibited articles) in order to facilitate the passenger boarding process in the region. Estandarizar los criterios de inspección (definición de artículos prohibidos) para facilitar el embarque de los pasajeros en la región.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Determine existing differences among NAM/CAR and SAM Regions States; 2. Determining if screening criteria may be harmonized on the basis of risk level; and 3. Determine whether it is possible to establish a coordination mechanism for similar criteria. <ol style="list-style-type: none"> 1. Determinar las diferencias que existen entre todos los Estados de las regiones NAM/CAR y SAM; 2. Determinar si se pueden homologar los criterios de inspección en base al nivel de riesgo; y 3. Determinar si se puede establecer un mecanismo de coordinación para los criterios similares. 	<p>This Group's Member States can harmonize or standardize their passenger and cabin baggage screening procedures and their prohibited items list</p> <p>Estados miembros de este grupo homologuen o estandaricen sus procedimientos de inspección de pasajeros y su equipaje de mano y su lista de artículos prohibidos.</p>	Chile	Argentina Colombia Cuba Ecuador Paraguay Peru / Perú Venezuela Uruguay	<p>January 2014</p> <p>Enero 2014</p>

Programme / Programa	Project / Proyecto	Objectives / Objetivos	Activities / Actividades	Deliverables / Resultados	State Coordinator / Estado Coordinador	State Contributors / Estados Contribuyentes	Target Completion Dates / Fechas metas para finalizacion
<p>Standardize regulations and procedures linked to certification and oversight of AVSEC Instructors/ Estandarizar la normativa y procedimientos vinculados a la certificación y vigilancia de instructores AVSEC</p>	<p>Instructors certification Certificación de instructores</p>	<p>Standardize the AVSEC instructor certification and oversight process at a regional level. Llevar a cabo un proceso de certificación y vigilancia de instructores AVSEC estandarizado a nivel regional.</p>	<p>States are able to recognize and/or validate the certification granted by other states on the basis of standard procedures, so as to generate a trusting, safe environment in which the States will exchange knowledge and experiences through their instructors, and also they achieve a specialization without frontiers. Que los Estados se encuentren en capacidad de reconocer y/o convalidar la certificación otorgadas por otros Estados sobre la base de normas y procedimientos estándar, generándose así un clima confiable y de seguridad en el que los Estados a través de sus Instructores intercambien conocimiento, experiencias, así como que se logre la especialización de estos sin fronteras.</p>	<p>That States implement a regionally standardized Instructor certification and oversight process that guarantees that certification is issued to qualified personnel, the implementation of effective quality control of certification and is sustainable Que los Estados lleven a cabo un proceso de certificación y vigilancia de instructores AVSEC estandarizado a nivel regional, que conlleve a garantizar que la certificación se otorgue a personal calificado, aplicación de efectivos controles de calidad relacionados con la certificación y su sostenimiento.</p>	<p>Peru / Perú</p>	<p>Chile Ecuador Paraguay Venezuela</p>	<p>January 2014 Enero 2014</p>

FAL							
MRTD / DVLM	Implementation of Standards and Recommended Practices contained in Annex 9 regarding machine readable travel documents (MRTD) Implementación de las normas y prácticas recomendadas del Anexo 9 en lo relacionado a los documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM).	Unify State compliance with Standard 3.10 of Annex 9 and Doc 9303 on MRTD Unificar el cumplimiento por parte de los Estados, de la norma 3.10 del Anexo 9 y del Doc 9303 sobre DVLM.	Communications will be carried out by e-mail in order to exchange ideas on: (1) the need to respond the survey by those States who have not done so. (2) Verify the implementation of the project. (3) Verify which States are available to collaborate with those States who require it through the Secretariat. Las comunicaciones se efectuarán mediante correo electrónico, a fin de realizar el intercambio de ideas respecto de: (1) la necesidad de respuesta de la encuesta, por parte de aquellos países que no han contestado. (2) Verificar la implementación del proyecto. (3) Verificar cuales Estados están disponibles para colaborar con aquellos Estados que así lo requieran a través de la Secretaría.	Standard compliance Cumplimiento de la norma.	Dominican Republic / República Dominicana	Brazil / Brasil Chile Paraguay	January 2014 Enero 2014
Best practices in Facilitation / Mejores prácticas en Facilitación	Establish a Data base Establecer una Base de datos	Collect information from States and promote the best practices Recopilar información de los Estados y promover las mejores prácticas	a) Development of a methodology and creation of the database; b) Publication and maintenance of the database c) Elaboración de metodología y generación de base de datos d) Publicación y mantención de la base de datos	Consulting States to identify their best practices, or those of other States with a developed methodology; Review of the compiled information and the creation of the database; and a draft resolution that approves the proposed methodology. Consulta a los Estados para identificar mejores prácticas propias o de otros Estados en base a la metodología creada; Revisión de la información recopilada y generación de una base de datos; y Proyecto de resolución que apruebe la metodología propuesta.	Chile	Colombia Dominican Republic / República Dominicana Ecuador Peru / Perú ALTA	January 2014 Enero 2014

AVSEC/FAL							
<p>ICAO/LACAC NAM/CAR/SAM Aviation Security and Facilitation Regional Group (AVSEC/FAL/RG) strategic plan / Plan estratégico del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG)</p>	<p>Strategic Plan Plan estratégico</p>	<p>Development of a strategic plan for the group, based on the conduct of a SWOT (strengths, weaknesses, opportunities and threats) analysis, agreeing on a mission and vision, the long- and medium term objectives and the strategies for attaining them, as well as on measurement tools that will clearly establish development goals and indicators.</p> <p>Desarrollo de un plan estratégico del grupo basado en un análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA), consensuar sobre la misión y visión, los objetivos de largo y mediano plazo y en las estrategias para lograrlos así como herramientas de medición que apunten a establecer con claridad metas e indicadores de desarrollo</p>	<p>Assess the tasks completed to date, anticipate the needs, and draft a plan.</p> <p>Evaluar las tareas desarrolladas hasta la fecha, proyectar las necesidades y elaborar una planificación</p>	<p>To optimize joint work and share the resources of member States, based on coordination and mutual support.</p> <p>Optimizar el trabajo conjunto y aprovechamiento común de recursos de los Estados miembros, sobre una base de habilidades de coordinación y apoyo compartido.</p>	<p>Argentina</p>	<p>Chile Jamaica Nicaragua Trinidad & Tobago United States / Estados Unidos Venezuela</p>	<p>January 2014 Enero 2014</p>

— END / FIN —

**Cuestión 9 del
Orden del día**

Otros Asuntos

9.1 Seguridad basada en los riesgos

9.1.1 Los Estados Unidos presentaron la NE/19 y señalaron que están cambiando su aplicación de procedimientos impulsados por inteligencia, basados en los riesgos, y mejorando el uso de la tecnología a través de la iniciativa de seguridad basada en riesgo. Los Estados fueron invitados a considerar los beneficios de la aplicación de los procedimientos basados en la evaluación de los riesgos.

9.2 Intercambio de información sobre seguridad de la aviación entre los Estados Centroamericanos

9.2.1 Nicaragua presentó la NE/20, señalando que el tema de intercambio de información de seguridad de la aviación fue presentado ante la 97ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá (DGAC/CAP/97) que se realizó del 26 de febrero al 1 de marzo de 2013 en Managua, Nicaragua. La misma señala la experiencia acumulada por la Región Centroamericana, en el manejo de las amenazas vinculadas con el terrorismo y actividades ocurridas, tales como: violaciones del espacio aéreo, transportación de estupefacientes, secuestro de aeronaves, suplantación de matrículas, lavado de dinero, tráfico ilegal de personas, etc. También se refirió a los beneficios que se podría obtener al establecer un procedimiento regional para compartir con los Estados de la región información sobre amenazas que se relacionen con los intereses de la seguridad. Dicho procedimiento, contribuiría a prevenir el uso de la aviación civil para actos delictivos y tiene por objetivo garantizar el uso de la aviación civil de forma ordenada y segura, alcanzando los niveles aceptables de seguridad en cada Estado y en toda la Región Centroamericana.

9.2.2 Este procedimiento debería considerar el intercambio de información y coordinación entre las diferentes Direcciones de Aeronáutica Civil sobre las aeronaves y del personal técnico aeronáutico vinculado a actos delictivos ocurridos haciendo uso del transporte aéreo. El intercambio de información debería permitir que se mantenga información actualizada sobre aeronaves matriculadas en los Estados, así como sobre el personal técnico aeronáutico, las cancelaciones de matrícula, y la información sobre la razón por la cancelación. Idealmente se debería disponer de un banco de datos que asista a los Estados a tomar las previsiones del caso.

9.2.3 La reunión tomo nota y felicitó a Nicaragua de esta iniciativa, para contrarrestar este flagelo que va afectando toda la Región de forma creciente. Luego de varias muestras de apoyo y deliberaciones, las cuales incluyeron la consideración que este tema no está relacionado con la seguridad de la aviación, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

Conclusión 3/10 Intercambio de información sobre temas de la aviación civil entre los Estados

Se solicita a los Estados que:

- a) se considere la utilización de los instrumentos jurídicos necesarios y que se adopten las medidas preventivas necesarias a través de los organismos de seguridad correspondientes;
- y

- b) se encargue a la Secretaría de la CLAC elevar este tema al GEPEJTA, para que se consideren los medios jurídicos y técnicos para gestionar este delicado tema que viene afectando a la aviación civil en la Región.

9.4 Iniciativa de desarrollo de un modelo de programa de seguridad para los explotadores de aeronaves

9.4.1 Brasil presentó la NE/21 que tiene como objetivo el cumplimiento de la Norma 3.3.1 del Anexo 17, y compartió con la Reunión sus experiencias en el proceso de elaboración, análisis y aprobación del Programa de seguridad de explotadores de aeronaves, basado en tres documentos básicos: el Programa nacional de seguridad de la aviación civil (PNSAC), un reglamento direccionado a los explotadores de aeronaves y una instrucción suplementaria conteniendo un modelo de programa de seguridad que a la vez facilita y coadyuva al cumplimiento de las normas.

9.4.2 Invitó a la Reunión a considerar la utilización de la metodología adoptada por Brasil y evaluar la posibilidad de aplicarlos en sus propios Estados. Extractos de este modelo de Programa de seguridad de explotadores de aeronaves se encuentran en el Apéndice a la Nota presentada por Brasil.

9.5 Coordinación entre los Estados para estandarizar los procedimientos de inspección de pasajeros y sus equipajes de mano, que incluya un listado de objetos prohibidos

9.5.1 Chile presentó la NE/22 señalando que los pasajeros internacionales se han visto afectados cuando en los puntos de inspección. En particular, se les confisca objetos que están prohibidos de llevar en la cabina de las aeronaves en algunos Estados, pero no en otros. Si bien se puede deducir que esta situación puede resultar de las diferencias reglamentarias entre los distintos Estados, así como los distintos niveles de riesgo que puedan existir en cada Estado, se propone establecer un mecanismo que permita mitigar el impacto al pasajero, tratando de lograr el equilibrio entre la seguridad de aviación y la facilitación.

9.5.2 Para lograr este objetivo, se propuso la creación de un Grupo de trabajo que maneje un proyecto, cuya responsabilidad inicial sería determinar las diferencias que existen entre todos los Estados de las regiones NAM/CAR y SAM, respecto al procedimiento de inspección en condiciones de operación normal (riesgo bajo) y, en particular, las listas de objetos prohibidos. Al concluir este estudio, se podría proponer una serie de recomendaciones para que los Estados miembros de este Grupo homologuen o estandaricen sus programas nacionales. La segunda fase, consistiría en determinar si se pueden homologar los criterios de inspección en base al nivel de riesgo. De no ser posible esto, sería determinar si se puede establecer un mecanismo de coordinación para que los criterios que puedan afectar a los pasajeros sean similares en todas las regiones.

9.5.3 La reunión recibió con beneplácito esta iniciativa y adoptó la formación de Proyecto de trabajo liderado por Chile y apoyado por Argentina, Colombia, Cuba, Ecuador, Paraguay, Perú, Venezuela y Uruguay, cuyos resultados deberían de ser presentados a la Secretaría a más tardar hasta el 31 de enero de 2014.

9.6 Mejores prácticas FAL

9.6.1 Chile presentó la NE/23 señalando que de acuerdo a lo establecido en el Convenio de Chicago, el Anexo 9 y el Manual de facilitación, Doc 9957, cada Estado adopta distintas medidas en materia de facilitación, de las cuáles algunas son exitosas y pueden servir de ejemplo para los demás Estados. Por lo tanto, se considera relevante conocer estas mejores prácticas de los Estados que pueden traducirse en mejores soluciones o procedimientos.

9.6.2 Por lo anterior, propuso la creación de un Proyecto de Trabajo, denominado “Mejores Prácticas FAL”, para generar una base de datos de mejores prácticas FAL implementadas por los Estados. El objetivo será recopilar y promover la implementación de mejores prácticas FAL entre los Estados.

9.6.3 Este Proyecto tendría dos fases; la primera sería la elaboración de metodología y generación de base de datos y, la segunda consistiría de la Publicación y mantención de la base de datos. A la conclusión del proyecto se desarrollaría una resolución en la CLAC para promover el uso de la base de datos.

9.6.4 La Reunión acordó la conformación del citado Proyecto, liderado por Chile como coordinador, y conformado por Perú, República Dominicana y ALTA.

9.7 Plan estratégico del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG)

9.7.1 La Secretaría presentó la NE/25, y propuso que se inicie un trabajo para el desarrollo de un plan estratégico del grupo. En el desarrollo de este plan se debe realizar un análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA); consensuar sobre la misión y visión, los objetivos a medio y largo plazo; las estrategias para lograrlos; y las herramientas de medición que establezcan con claridad metas e indicadores de desarrollo. La planificación, como elemento fundamental para el éxito de actividades, debe también tener en cuenta que los servicios de facilitación y seguridad de la aviación están estrechamente relacionados con otras actividades que se desarrollan en los aeropuertos con la participación de otros organismos conexos.

9.7.2 Para concretar esta tarea, se propuso la creación de un Grupo de Trabajo que se encargará, en un plazo perentorio, de dimensionar y proyectar un plan estratégico con metas y objetivos de mediano y largo plazo, estableciendo estrategias y metas cuantificables sobre la base de un cronograma con fechas específicas. Para tal efecto, el grupo deberá tener en cuenta el Plan Estratégico de la OACI, y utilizar como material de orientación el trabajo desarrollado hasta la fecha, el Plan estratégico de la CLAC, la Resolución A20-11 de la CLAC y los Términos de referencia, programas de trabajo y proyectos del Grupo Regional OACI-CLAC AVSEC/FAL.

9.7.3 La Reunión acordó la creación de un Proyecto liderado por Argentina como Coordinador, y apoyado por Chile, Estados Unidos, Jamaica, Nicaragua, Trinidad y Tabago y Venezuela. El representante de Brasil, solicitó se le permita consultar con sus autoridades respectivas para conformar este proyecto.

9.8 Coordinación entre los Estados para la creación de un Proyecto de trabajo para estandarizar la normativa y procedimientos vinculados a la certificación y vigilancia de instructores AVSEC

9.8.1 Perú presentó la NE/27 señalando que ciertos Estados han implementado normas y procedimientos para la certificación y vigilancia de instructores AVSEC con el fin de lograr un estándar en la calidad de la instrucción y control de esta tarea en sus Estados. Si bien el estándar y los procesos varían entre un Estado y otro, la gran mayoría de todos estos se fundamentan en las mejores prácticas establecidas para la certificación, selección e instrucción del *Manual de Seguridad*, Doc 8973.

9.8.2 Se considera que la variación existente entre la certificación de instructores AVSEC implementados por los Estados tiene que ver principalmente con los requisitos establecidos por cada Estado. Ante la ausencia de una estandarización en las normas y procedimientos para la certificación de instructores AVSEC, la gran mayoría de los Estados no reconocen ni convalidan las certificaciones otorgadas a los Instructores AVSEC de otros Estados, lo que ante ciertas necesidades, concluye que en el mejor de los casos el Instructor deba ser sometido a varios procesos de certificación por los diferentes Estados en donde se requiera contar con sus servicios.

9.8.3 Se propone que existe la necesidad de que los Estados lleven a cabo un proceso de certificación y vigilancia de instructores AVSEC estandarizado a nivel regional, que conlleve a garantizar que la certificación se otorgue a personal calificado, aplicando controles de calidad efectivos relacionados con la certificación y su sostenimiento. El objetivo sería de lograr que los Estados se encuentren en capacidad de reconocer y/o convalidar la certificación otorgada por otros Estados sobre la base de normas y procedimientos estandarizados, generándose así un clima confiable en el que los Estados a través de sus Instructores puedan intercambiar conocimientos y experiencias, y que se logre compartir estos recursos.

9.8.4 La Reunión aceptó la propuesta de Perú y creó un Proyecto sobre este tema coordinado por Perú y apoyado por Chile, Ecuador, Paraguay y Venezuela.

**9.9 35° Sesión del Comité Jurídico de la OACI
(Proyecto de Reforma del Convenio sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963))**

Inclusión de la mención de los oficiales de seguridad a bordo en el protocolo de enmienda del Convenio De Tokio

9.9.1 La Secretaría de la CLAC presentó la NE/24 solicitando que el Grupo tomase conocimiento de la información y emita comentarios si fuera el caso, para que la Secretaría de la CLAC pueda presentarlos al GEPEJTA y Comité Ejecutivo en su próxima reunión.

9.9.2 Luego de las deliberaciones, la Reunión determinó que el contenido de la nota trata temas jurídicos y no técnicos, por lo que no se consideró que el AVSEC/FAL/RG fuese el foro apropiado para referirse sobre este delicado tema.

9.10 Lugar y fechas para próxima reunión

9.10.1 La Presidente del Grupo Regional agradeció a la OACI y la CLAC por haber sido sede de la Tercera Reunión del Grupo Regional. Igualmente, agradeció la participación de todos los representantes de los Estados participantes en la presente reunión.

9.10.2 La próxima reunión se llevará a cabo en la Oficina Regional de la OACI para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe, en la Ciudad de México, México, con fecha tentativa para la primera semana de junio de 2014.

9.10.3 Después de realizada la Segunda Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG/2), el Secretario General de la OACI solicitó, de ser posible, que las siguientes reuniones del Grupo AVSEC/FAL fuesen realizadas en las Oficinas Regionales de la OACI, a no ser que algún Estado anfitrión se ofreciera a cubrir la totalidad de los gastos de la Secretaría.