



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

C/CAR/DCA/14— NE/17
17/04/15

Décimo Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR/DCA/14)
Kingston, Jamaica, 11 al 13 de mayo 2015

Cuestión 6 del

Orden del Día: Asuntos relativos a la Seguridad de la aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)

6.1 Actividades sobre seguridad de la aviación y Facilitación en las Regiones NAM/CAR

ACTIVIDAD REGIONAL NAM/CAR SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta información relevante de las actividades sobre Seguridad de la aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL) en las Regiones NAM/CAR, que las autoridades competentes en estas dos áreas deben considerar para dar cumplimiento a las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) del Anexo 9 – *Facilitación* y Anexo 17 – *Seguridad*.

Acción:	La acción sugerida se presenta en la Sección 4.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad de la aviación y facilitación
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Informe sobre las Cuestiones 14, 15 y 16 del 38º Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI• Anexo 9 – <i>Facilitación</i>• Anexo 17 – <i>Seguridad</i>• <i>Programa Universal de Auditoría de Seguridad – Análisis de los resultados de las auditorías – Periodo: noviembre de 2002 a junio de 2013</i>, Quinta Edición, 2013

1. Introducción

1.1 Como resultado del segundo ciclo de auditorías del Programa universal de auditorías de seguridad de la aviación (USAP) de la OACI, y considerando que el 38º Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI reconoció a la Facilitación (FAL) como uno de sus objetivos estratégicos; en coordinación con la Sección de apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad (ISD-Sec) de su Sede, la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) ha llevado a cabo actividades de instrucción y asistencia en los Estados NAM/CAR orientadas a promover y mejorar la implementación de las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* y del Anexo 17 – *Seguridad*.

2. Actividades de instrucción y asistencia

2.1 Habiéndose identificado la urgente necesidad de aclarar el concepto y criterio respecto a la aplicación de **evaluaciones de riesgo de seguridad de la aviación** establecidas en las normas del Anexo 17 que los Estados deben llevar a cabo por medio de las autoridades nacionales competentes; la OACI desarrolló material de instrucción para facilitar el entendimiento sobre el análisis de amenazas y riesgos, así como la metodología y procedimientos que deben ser considerados por los Estados al evaluar sus amenazas y vulnerabilidades para implementar las medidas de seguridad de la aviación (AVSEC) correspondientes al interior de sus Estados.

2.2 Esta información fue llevada al conocimiento de las autoridades de aviación civil y otras autoridades relacionadas con la seguridad nacional de los Estados a través de varios talleres sobre la Gestión de riesgo de la seguridad de la aviación civil, y gracias al apoyo de varios Estados que aceptaron ser anfitriones, y al soporte económico de la iniciativa del *Programa de Instrucción Conciencia de la Seguridad OACI/Canadá – Fase III* (componente del *Proyecto OACI/Transport Canada en seguridad de la aviación*). Estos talleres, pasaron a su vez a ser parte del programa regular de instrucción de la OACI a través de la red de Centros Regionales de Instrucción AVSEC (ASTC) acreditados de las regiones NAM/CAR y SAM.

2.3 Adicionalmente, de conformidad con las Enmiendas 12, 13 y 14 del Anexo 17, la OACI actualizó el Material didáctico normalizado (ASTP) para los Cursos de instructores AVSEC, y para el Curso de seguridad de la carga aérea y correo, y con este nuevo material ha venido impartiendo instrucción sobre estas materias a través de los ASTCs.

2.4 Además, con el propósito de asistir mejor a los Estados con la implementación de los criterios de la seguridad de la carga, y como parte de un nuevo *Proyecto OACI/Canadá en seguridad de la aviación*, se prevé llevar este Curso de seguridad de la carga y correo sin costo para los Estados en el segundo semestre de 2015. Como en anteriores oportunidades, se agruparán a los Estados por su vecindad geográfica, y se otorgará becas de transporte y gastos de viaje para dos representantes de los Estados que no sean los anfitriones. La OACI se hará cargo también del boleto y gastos de viaje de los Instructores seleccionados de su lista de instructores, así como del material de instrucción respectivo.

2.5 Para llevar a cabo estos eventos, la OACI solicitará el apoyo de los Estados para que puedan ser anfitriones de estos cursos y recibir a Estados vecinos para aprovechar de esta instrucción. Se tiene previsto un curso para Cuba y República Dominicana, y para los Estados del Caribe Central. Las invitaciones serán emitidas oportunamente, y se insta a los Estados a aprovechar esta asistencia enviando a sus representantes idóneos.

2.6 Por otra parte, dentro del programa de asistencia de la OACI a los Estados, la Oficina Regional NACC implementó un Plan de asistencia de mejoramiento del Estado para Haití, desde 2012 hasta mediados de 2014. Esto incluyó expertos in situ que coadyuvaron a desarrollar las propuestas para mejorar el marco legal y los programas AVSEC adecuadas a la realidad de ese Estado. Esto también involucró instrucción, en su propio idioma, a equipos de trabajo designados por la autoridad de aviación civil para integrar a otras dependencias del Estado en este objetivo con prácticas en el terreno. Se espera que Haití haya aprovechado estos avances y haya aprobado e venga implementado los diferentes programas nacionales en aras de cumplir con las Normas y Métodos Recomendados Regionales (SARPs) de la OACI, y a la vez estar preparada para recibir la auditoría del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de seguridad de la aviación (CMA del USAP) de la OACI el primer semestre de 2015. Un proyecto similar se viene desarrollando con la ECCAA y se inició otro a mediados de 2014 en Bahamas.

2.7 Respecto a temas FAL, la Oficina Regional NACC en coordinación con ISD-Sec, ISD-FAL y la Oficina Regional para Suramérica, ha llevado a cabo seminarios regionales anuales desde el año 2012; el último se realizó en la Oficina Regional SAM en Lima, Perú, en septiembre de 2014. No obstante, no todos los Estados del Caribe Central participaron en estos eventos y se beneficiaron de la instrucción FAL.

2.8 Los seminarios ofrecieron información sobre la actualización y últimas enmiendas de las SARPS del Anexo 9 – *Facilitación* cubriendo diferentes temas de este Anexo, y los contenidos que los Estados deben considerar al elaborar su Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (PNFTA), además del cumplimiento sobre la emisión de los Documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM). Se tiene programado el Cuarto Seminario Regional de Facilitación del 8 al 11 de septiembre de 2015, en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, y se insta a los Estados a participar en este evento.

2.9 Al respecto, para asistir a los Estados en el cumplimiento de la normativa, el Doc 9957, Manual de facilitación de la OACI, incluye una guía para el desarrollo del PNFTA. Adicionalmente, la OACI también finalizó en abril de este año, la elaboración del Doc 10042 - *Modelo de Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo*, cuyas versiones español y francés serán publicadas el segundo semestre de 2015.

2.10 Respecto al tema de los DVLM, en un esfuerzo conjunto entre la OACI y el Comité Interamericano Contra el Terrorismo (CICTE) de la Organización de Estados Americanos (OEA), se han realizado en los últimos años diversos seminarios sobre las mejores prácticas para la seguridad de los documentos de viaje y la gestión de la identidad, dirigidos específicamente a las autoridades que emiten documentos de identidad y/o de viaje en los Estados de las Regiones NAM/CAR. Un Seminario Hemisférico sobre mejores prácticas en la seguridad de los documentos de viaje y manejo de identificación para las regiones NAM/CAR y SAM, en Febrero de 2014, en Miami, Estados Unidos cerró ésta serie de seminarios.

2.11 La OACI también realizó el Décimo Simposio y Exhibición sobre Documentos de Viaje de Lectura Mecánica (DVLM), Biométrica y Seguridad en Fronteras que se llevó a cabo en Montreal, Canadá, del 7 al 9 de octubre de 2014, con la participación de más de 505 delegados de 86 Estados y siete Organizaciones Internacionales.

3. Discusión

3.1 A pesar de la asistencia y la instrucción AVSEC y FAL impartida por la OACI en las Regiones NAM/CAR, no todos los Estados han actualizado, aprobado y/o implementado sus Programas nacionales de seguridad de la aviación civil (PNSAC) considerando las Enmiendas 12, 13 y 14 del Anexo 17; y estar preparados para recibir la futura auditoría del CMA del USAP por parte de la OACI. Por lo tanto, es importante que los Estados actualicen su marco legal, regulatorio y procedimental, así como los otros programas nacionales AVSEC relacionados con la instrucción y la certificación de instructores y personal de seguridad, el control de calidad, y las medidas referentes al control e inspección de la carga aérea y el correo que se transporta en aeronaves que realizan operaciones de transporte comercial.

3.2 Por otra parte, los Estados tienen dispuesto en su legislación y/o PNSAC el establecimiento de un Comité nacional de seguridad de la aviación (CNSAC) para coordinar las actividades AVSEC con otros departamentos, agencias y otros organismos del Estado, explotadores de aeropuertos y aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del PNSAC. Sin embargo, no todos los Estados convocan a reuniones periódicas de este CNSAC o de entidades similares para lograr la coordinación necesaria con otras entidades de gobierno para asegurar un esfuerzo conjunto para el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 17.

3.3 Es también importante mencionar que al actualizar su legislación y regulaciones, las autoridades competentes deben considerar establecer las implicaciones legales e incluir procesos claros para controlar el comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones para los servicios de aviación y a bordo de una aeronave, así como también del mal uso de luces laser por parte de personas imprudentes, situaciones cada vez más frecuentes que pueden atentar contra la seguridad de la aviación civil internacional.

3.4 Siendo que FAL se ha convertido en uno de sus objetivos estratégicos de la OACI, es importante que los directores de las autoridades de aviación civil reconozcan la necesidad de actualizar su marco legal, reglamentos y programas con las disposiciones del Anexo 9, dando también atención a lo relacionado con las medidas de seguridad de la aviación, que son parte de la auditoría CMA del USAP.

3.5 Adicionalmente, los resultados del Segundo ciclo de auditorías del USAP reportaron que no todos los Estados han establecido y/o actualizado, aprobado e implementado, un Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (PNFTA), considerando las disposiciones del Anexo 9 y sus últimas enmiendas.

3.6 A este respecto, no todos los Estados tienen dispuesto en su legislación o regulaciones, el establecimiento y/o la activación de comités nacionales de facilitación del transporte aéreo, y Comités de facilitación de aeropuerto para coordinar las actividades FAL con otras entidades gubernamentales de control de fronteras involucradas o responsables de los diversos aspectos de la aviación civil internacional, así como con explotadores de aeropuertos y aeronaves.

3.7 Por otra parte, no todos los Estados responden a las comunicaciones a los Estados del Secretario General de la OACI; por ejemplo: respecto la vigencia de los pasaportes que no son de lectura mecánica y el cumplimiento de la Norma 3.10.1 del Anexo 9, y a la propuesta de Enmienda 25 del mismo Anexo 9 enviada en marzo de este año. Asimismo, la pregunta a los Estados sobre la adopción de la Enmienda 14 al Anexo 17, temas que han quedado pendientes de respuesta de algunos Estados del Caribe Central a quienes se insta a responder con la postura de su Estado.

3.8 Todos los considerandos de posibles falencias anteriormente citadas fueron elevados al conocimiento de la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5) en abril de 2014, donde las autoridades, al margen de la Declaración de Puerto España, adoptaron y aprobaron la Conclusión NACC/DCA/5/8 – *Futuras acciones sobre Seguridad de la aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL) en las regiones NAM/CAR*, adjunta en el **Apéndice** a esta nota.

4. **Acciones sugeridas**

4.1 Se insta a los Directores de las autoridades de aviación civil del Caribe Central a que:

- a) cumplan con el compromiso contraído durante la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5), dando el soporte a sus unidades AVSEC y FAL para asegurar el cumplimiento de su compromiso con la Conclusión NACC/DCA/5/8 – *Futuras acciones sobre Seguridad de la aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL) en las Regiones NAM/CAR*, a fin de prevenir y ocuparse de amenazas potenciales y, al mismo tiempo, asegurar un balance para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros, y la satisfacción y protección de los usuarios del transporte aéreo internacional para el beneficio de la aviación civil en sus propios Estados; y

- b) hagan el mayor esfuerzo para coordinar en el interior de sus entidades las respuestas oportunas de las solicitudes y comunicaciones de la OACI respecto a temas AVSEC y FAL.

— — — — —

APÉNDICE

CONCLUSIÓN NACC/DCA/5/8

FUTURAS ACCIONES SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC) Y FACILITACIÓN (FAL) EN LAS REGIONES NAM/CAR

Que los Estados NAM/CAR:

- a) apoyen la participación de sus funcionarios AVSEC/FAL en las actividades de instrucción sobre temas AVSEC y FAL de la OACI;
- b) consideren las siguientes metas regionales sobre AVSEC en sus Estados:
 - i. actualizar, aprobar e implementar el Programa nacional de seguridad de la aviación civil (PNSAC) tomando en cuenta las últimas enmiendas del Anexo 17 –*Seguridad*;
 - ii. tomando en cuenta las últimas enmiendas del Anexo 17 –*Seguridad*, activen y mantengan en total funcionamiento los Comités nacionales de seguridad de la aviación con el propósito de coordinar las actividades AVSEC entre los departamentos, agencias y otros organismos del Estado, explotadores de aeropuertos y de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del PNSAC;
 - iii. revisar y, de ser necesario, actualizar legislaciones y reglamentos pertinentes para establecer implicaciones legales e incluir procesos claros para controlar el comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones y servicios de aviación y a bordo de una aeronave;
- c) consideren las siguientes metas regionales sobre FAL del transporte aéreo en sus Estados:
 - i. establecer y/o actualizar, aprobar e implementar el Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (PNFTA) considerando las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* y sus últimas enmiendas;
 - ii. adoptar todas las medidas viables para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros, eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios al coordinar éstas medidas con las autoridades competentes y partes interesadas dentro de sus Estados;
 - iii. establecer y/o activar los Comités nacionales de facilitación del transporte aéreo y los Comités de facilitación de aeropuerto con el propósito de coordinar las actividades de facilitación con otros departamentos, agencias y otros organismos del Estado involucradas o responsables de los diversos aspectos de la aviación civil internacional, así como con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves.