



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

DGAC/CAP/98 — NE/08
06/02/15

**98ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá
(DGAC/CAP/98)**

Ciudad de México, México, 2 al 4 de marzo de 2015

Cuestión 5 del

Orden del Día:

**Asuntos relativos a la Seguridad de la aviación (AVSEC) y
Facilitación (FAL)**

**5.1 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 áreas deben considerar para dar cumplimiento a las disposiciones 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, en coordinación con la Sección de apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad (ISD-Sec) de su Sede, y considerando además que la Facilitación (FAL) se ha convertido en uno de los Objetivos Estratégicos de la OACI, la Oficina Regional NACC ha llevado a cabo actividades de instrucción y asistencia en los Estados NAM/CAR para 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 necesidad de aclarar el concepto y criterio respecto a las normas del Anexo 17 sobre la aplicación de evaluaciones de riesgo de seguridad de la aviación realizadas por las autoridades nacionales competentes, la OACI desarrolló material de instrucción cuyo contenido facilita el entendimiento sobre el análisis de amenazas y riesgos, así como la metodología y procedimientos que deben ser considerados por los Estados/Territorios al aplicar los criterios para implementar las medidas de Seguridad de la aviación (AVSEC) correspondientes al interior de sus Estados. A este respecto, gracias al apoyo de varios Estados que aceptaron ser anfitriones, y como parte 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), se llevaron a cabo varios talleres sobre la Gestión de riesgo de la seguridad de la aviación civil en los que participaron varias autoridades relacionadas con la seguridad de Estado al margen de las autoridades de aviación:

- Aruba, Bonaire, Curazao, Guyana, Sint Maarten, Suriname, y Trinidad y Tabago (Suriname, del 4 al 8 de febrero de 2013)
- El Salvador, Guatemala y Honduras (Tegucigalpa, Honduras, del 11 al 15 de marzo de 2013)
- Costa Rica, Nicaragua y Panamá (Ciudad de Panamá, Panamá, del 13 al 17 de mayo de 2013)
- Antigua y Barbuda, Barbados, Grenada, San Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas y ECCAA (San John's, Antigua y Barbuda, del 27 al 31 de mayo de 2013)
- Cuba y República Dominicana (Santo Domingo, República Dominicana, del 1 al 5 de julio de 2013)
- Bahamas, Belice, Bermuda, Islas Caimanes, Jamaica, e Islas Turcas y Caicos (Kingston, Jamaica, del 15 al 19 de julio de 2013)
- México (ASTC/CHASA, Ciudad de México, México, 23 – 27 de septiembre de 2013)

2.2 Se espera que los participantes hayan compartido el conocimiento de esta metodología con las autoridades de aviación civil y/o las autoridades competentes en AVSEC al interior de sus Estados/Territorios, y también con autoridades de otras entidades nacionales del gobierno involucradas en las evaluaciones de riesgo de la seguridad de la aviación.

2.3 Adicionalmente, de conformidad con las Enmiendas 12, 13 y 14 del Anexo 17, la OACI ha actualizado el Material didáctico normalizado (ASTP) para los Cursos de instructores AVSEC y para el Curso de seguridad de la carga aérea y correo, y ha impartido eventos sobre estas materias con material actualizado a través de la red de Centros de instrucción AVSEC (ASTC) acreditados de las Regiones NAM/CAR y SAM.

2.4 A este respecto, como parte de una nueva fase del Proyecto OACI/Transport Canada en seguridad de la aviación, se prevé continuar impartiendo este Curso de seguridad de la carga y correo en 2015, sin costo para los Estados, y con becas de transporte y permanencia para los Estados que no sean los anfitriones. La OACI se hará cargo del viaje y permanencia de los Instructores, así como del material de instrucción respectivo. Para llevar a cabo estos eventos, la OACI solicitará el apoyo de los Estados y Organizaciones, como la Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (ACSA/COCESNA) y el Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICCAE), para recibir este curso en su territorio o sus instalaciones. Las invitaciones serán emitidas oportunamente, y se insta a los Estados a aprovechar esta asistencia enviando a sus representantes idóneos.

2.5 Como parte del Proyecto OACI/Transport Canada en seguridad de la aviación, desde 2012 hasta finales de 2013, la OACI implementó un plan de asistencia de mejoramiento del Estado para Honduras, involucrando expertos in situ que coadyuvaron a desarrollar las propuestas para mejorar el marco legal y los programas AVSEC en ese Estado. Esto también involucró instrucción a equipos de trabajo designados por la autoridad de aviación civil para integrar a otras dependencias del Estado en este objetivo. Lamentablemente, debido a cambios en la estructura organizacional del gobierno de Honduras, aquella asistencia regresó a su punto inicial. Es posible que la OACI continúe con el apoyo a dicho Estado una vez que se obtengan los resultados de la auditoría del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de seguridad de la aviación (USAP-CMA) de la OACI. Un proyecto similar se finalizó en Haití a mediados de 2014 y se mantienen en proceso otros en Bahamas y ECCAA.

2.6 Respecto a temas FAL, la Oficina Regional NACC en coordinación con ISD-Sec, ha llevado a cabo dos seminarios para las regiones NAM/CAR y SAM: uno en Santiago, Chile, en febrero de 2012, y otro en la Ciudad de México, México, en mayo de 2013; uno más se realizó en la Oficina Regional SAM en Lima, Perú, del 9 al 11 de septiembre de 2014. Los seminarios ofrecieron información sobre la actualización y últimas enmiendas de las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) del Anexo 9 – *Facilitación* cubriendo una gran variedad de los otros temas de este documento al margen de los Documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM).

2.7 Respecto al tema de los DVLM, en un esfuerzo conjunto entre la OACI y el Comité Interamericano Contra el Terrorismo (CICTE) de la OEA, se han realizado diversos seminarios en los Estados de las Regiones NAM/CAR sobre las mejores prácticas para la seguridad de los documentos de viaje y la gestión de la identidad, orientados específicamente a las autoridades que emiten documentos de identidad y/o de viaje entre los Estados de estas regiones.

2.8 En diciembre de 2011 y 2012 se llevaron a cabo seminarios regionales sobre el desarrollo de capacidades para la seguridad de los documentos de viaje y la gestión de la identidad en México y Trinidad y Tabago, respectivamente. Además, se llevó a cabo un seminario regional de la OACI sobre DVLM, tecnología biométrica y gestión de la identificación en Philipsburg, Sint Maarten, del 9 al 11 de julio de 2013. Como cierre de esta serie de seminarios, se llevó a cabo 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, del 26 al 28 de febrero de 2014, en Miami, Estados Unidos.

2.9 Como parte de este programa sobre la seguridad de los documentos de viaje y la gestión de la identidad, expertos de la OACI y OEA/CICTE llevaron a cabo evaluaciones in situ en:

- República Dominicana, del 28 al 30 de marzo de 2012
- Guatemala, del 8 al 11 de mayo de 2012
- El Salvador, del 4 al 8 de junio de 2012
- Antigua y Barbuda, del 7 al 11 de noviembre de 2012

2.10 La OACI también realizó el Décimo Simposio y Exhibición sobre Documentos de Viaje de Lectura Mecánica (DVL M), 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 instrucción que se ha impartido en las Regiones NAM/CAR sobre los diversos temas AVSEC, no todos los Estados han actualizado y aprobado y/o implementado sus Programas nacionales de seguridad de la aviación civil (PNSAC) considerando las Enmiendas 12, 13 y 14 del Anexo 17 – *Seguridad*; y la futura implementación del Enfoque de observación continua (USAP–CMA) por parte de la OACI. Es importante que los Estados actualicen su marco legal y regulatorio, así como los otros programas relacionados con el PNSAC con respecto a la instrucción y la certificación de instructores y personal AVSEC, 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 Es también importante mencionar que, si bien los Estados tienen dispuesto en su legislación o PNSAC el establecimiento de un comité nacional de seguridad de la aviación para coordinar las actividades AVSEC con otros departamentos, agencias y otros organismos de 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, no todos los Estados convocan a reuniones de seguridad de aviación nacional o de entidades similares para lograr la coordinación necesaria con otras entidades de gobierno que asegure un esfuerzo conjunto para el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 17.

3.3 Es también importante mencionar que las autoridades competentes, al actualizar su legislación y regulaciones, consideren establecer las implicaciones legales e incluir procesos claros para controlar el comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones y servicio de aviación y a bordo de una aeronave, situación cada vez más frecuente que puede atentar contra la seguridad de la aviación civil internacional.

3.4 El 38° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI reconoció a la Facilitación como uno de sus objetivos estratégicos. 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 – *Facilitación*, específicamente las partes del Anexo relacionadas con las medidas de seguridad de la aviación, que también son parte de la auditoría del USAP–CMA.

3.5 A este respecto, es también importante mencionar que el Segundo ciclo de auditorías del USAP señaló que no todos los Estados han establecido y/o actualizado, aprobado e implementado, según corresponda, el Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (PNFTA), considerando las disposiciones del Anexo 9 y sus últimas enmiendas. La guía para el desarrollo del PNFTA puede ser encontrada en el Doc 9957, *Manual de facilitación* de la OACI.

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

3.7 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*, en la Cuestión 7 del Orden del Día, adjunta en el **Apéndice** a esta nota.

4. **Acciones sugeridas**

4.1 Se insta a las autoridades de aviación a cumplir 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 seguimiento para el cumplimiento de 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.

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.