



NOTA DE ESTUDIO

AVSEC/FAL/RG/6 — NE/20
02/06/16

SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN (AVSEC/FAL/RG/6)

Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, del 6 al 10 de junio de 2016

Cuestión 9 del Orden del día

Otros asuntos

INICIATIVA PARA EL DESARROLLO DE UN MODELO DE PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN PARA EXPLOTADORES DE AEROPUERTOS

(Presentada por Brasil)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta una iniciativa de la autoridad de aviación civil de Brasil en relación con la creación de un modelo de Programa de Seguridad Aeroportuaria (PSA), a fin de simplificar el proceso de desarrollo, análisis y aprobación de este programa al ser presentado por los explotadores de aeropuertos y de convertirlo en una herramienta eficaz que contribuya a mejorar el nivel AVSEC.

Acción:	Las acciones sugeridas se presentan 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">• Anexo 17

1. Introducción

1.1 El Anexo 17 del Convenio de Chicago (1944) establece que el explotador del aeropuerto debe elaborar un programa de seguridad de la aviación a fin de cumplir con los lineamientos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) del país donde está ubicado el aeropuerto. Entre las reglas descritas en el Anexo 17, se destaca la Norma 3.2.1:

3.2.1 Cada Estado contratante requerirá que cada aeropuerto que preste servicio a la aviación civil establezca, aplique y mantenga actualizado un programa escrito de seguridad aeroportuaria apropiado para cumplir con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

1.2 La finalidad de esta nota de estudio es presentar al Grupo Regional AVSEC/FAL una iniciativa desarrollada en Brasil como una forma de cumplir con esta norma.

2. Proceso de desarrollo, análisis y aprobación del programa de seguridad de aviación civil del aeropuerto

2.1 Desde 2004, las directrices en Brasil para la elaboración del programa de seguridad de la aviación del aeropuerto han descrito, básicamente, la estructura y el contenido mínimo del programa, manteniendo concordancia con el modelo de programa de seguridad de la aviación descrito en el Manual de seguridad de la aviación de la OACI (Doc 8973, Apéndice 13, 9ª edición - 2014).

2.2 Los explotadores de aeropuertos utilizan estos lineamientos para elaborar y presentar sus programas de seguridad de la aviación a la Autoridad de Aviación Civil (AAC) para su análisis y aprobación. En años recientes, la AAC de Brasil ha identificado algunas dificultades en el proceso de desarrollo, análisis y aprobación, entre las cuales resaltan las siguientes:

- a) el período entre la presentación de la primera versión del programa a la AAC y la publicación efectiva de la ley administrativa que aprobaba el documento era demasiado extenso, principalmente debido a dos factores:
 - i. la extensa fase de lectura que requería el empleo de la AAC para completar la evaluación de todos los documentos; y
 - ii. el tiempo que dedicaba el explotador del aeropuerto a la revisión del programa para poder realizar las diversas correcciones requeridas para que sea compatible con las normas AVSEC y, por lo tanto, aceptable para la AAC, tanto en términos de la estructura del documento como de los procedimientos descritos.
- b) la percepción que el documento, una vez aprobado, no brindaba las mejoras requeridas a nivel AVSEC, en parte debido a la ausencia de brevedad y claridad en los procedimientos de seguridad de la aviación contenidos en el programa. Los programas aprobados eran copia de la regulación AVSEC, con algunas particularidades específicas de cada aeropuerto.

2.3 Teniendo en cuenta este contexto, la AAC de Brasil identificó la necesidad de elaborar una normativa capaz de lograr las siguientes metas:

- a) Lograr que el proceso de desarrollo, análisis y aprobación del programa de seguridad de la aviación fuera más sencillo y rápido.
- b) Brindar material de orientación práctico que sirva de:
 - i. modelo de programa de seguridad de la aviación que pueda ser adoptado, en parte o en su totalidad, por los explotadores de aeropuertos, que contenga las directrices del Estado en cuanto a los procedimientos de seguridad de la aviación para la industria;
 - ii. material de referencia para la labor de supervisión de los inspectores de aviación civil de la AAC de Brasil.

2.4 Como ya se indicó, la AAC de Brasil busca simplificar el proceso de análisis y aprobación de los programas de seguridad de la aviación existentes. Esta simplificación consiste en normalizar la presentación de documentos a la AAC, permitiendo un análisis más eficiente de la documentación.

2.5 Los recursos ahorrados en el análisis y aprobación del programa pueden ser utilizados en el continuo monitoreo de las actividades realizadas por los explotadores de aeropuertos, buscando garantizar una mejora efectiva del nivel de seguridad de la aviación.

3. Método adoptado para eliminar las deficiencias del proceso

3.1 El propósito de la AAC de Brasil era alcanzar los objetivos arriba indicados a través de tres documentos básicos: el PNSAC; un Reglamento Nacional dirigido a los explotadores de aeropuerto (RBAC 107); y una Directriz Suplementaria conteniendo el modelo de programa de seguridad de la aviación.

3.2 Actualmente, Brasil cuenta con un PNSAC aprobado por decreto presidencial, que establece las responsabilidades AVSEC de cada organización del sistema de aviación civil, y contiene directrices para el sector en cuanto a la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

3.3 Teniendo en cuenta el PNSAC, la AAC de Brasil publicó la Regulación de Aviación Civil de Brasil nº 107 (RBAC 107), que contiene los requisitos de seguridad de la aviación civil (medidas de seguridad preventivas y de contingencia) aplicables a los explotadores de aeropuertos.

3.4 Luego, elaboró la Directriz Suplementaria nº 107 (IS 107), que describe los procedimientos que serán aceptados por la AAC de Brasil para cumplir con cada requisito de la RBAC 107.

3.5 Asimismo, en 2013, la AAC de Brasil creó un proyecto similar para los explotadores de aeronaves (RBAC 108 e IS 107-001), el cual fue presentado a la Tercera Reunión del Grupo Regional sobre AVSEC/FAL, y utilizado como parámetro para crear algo similar a los aeropuertos.

3.6 Los procedimientos descritos en la IS 107 corresponden a las medidas de seguridad preventiva y de contingencia, y constituyen el modelo de ASP (Programa de Seguridad Aeroportuaria) que, en algunos casos, podría ser utilizado por el explotador del aeropuerto sin cambio alguno. Además, la IS 107 presenta un modelo de formulario a ser completado por el explotador, con información sobre el aeropuerto, como, por ejemplo, el nombre de los gerentes, soluciones de vigilancia, equipo de seguridad utilizado en el aeropuerto, y modelos de permisos utilizados para ingresar a la parte aeronáutica.

3.7 La AAC de Brasil describió más de un modelo aceptable de cumplimiento de algunos requisitos en la RBAC 107, brindando alternativas al explotador del aeropuerto, quien puede evaluar las posibilidades en base a las características operacionales y la infraestructura disponible. En relación a esta característica de la IS 107, las distintas posibilidades de diseño de puntos de control de seguridad y de recursos son un ejemplo de las innovaciones que presenta la regulación de Brasil.

3.8 El **Apéndice** de esta nota de estudio contiene algunos extractos del modelo de PSA, a fin de ilustrar la estructura del programa.

3.9 Cualquier cambio que realice el explotador del aeropuerto en el modelo de PSA deberá estar claramente identificado en el índice del documento presentado a la AAC de Brasil, permitiendo a los expertos de la AAC leer únicamente los procedimientos que contienen una redacción diferente. Asimismo, se debe justificar y describir cada cambio realizado por el explotador, con los detalles necesarios para la aprobación.

3.10 Cabe notar que estos cambios en los procedimientos, propuestos por los aeropuertos, pueden ser utilizados en el futuro por la AAC de Brasil para revisar las regulaciones, siempre con el propósito de permitir la adopción de las mejores prácticas de seguridad de la aviación en los aeropuertos.

3.11 Cabe resaltar que, al redactar los procedimientos de seguridad preventiva y de contingencia, la AAC de Brasil ha intentado incorporar los métodos recomendados en el Manual de Seguridad de la Aviación de la OACI (Doc 8973, 9ª edición), así como las soluciones ya adoptadas por los explotadores de aeropuertos nacionales y de otros países. Por lo tanto, se espera que la mayor parte de los explotadores de aeropuertos empiecen a adoptar el modelo PSA con pocos cambios, tal como ocurre desde 2012 con el proceso de análisis y aprobación del Programa de Seguridad de los Explotadores de Aeronaves (PSEA).

3.12 Finalmente, es importante mencionar que los procedimientos propuestos como opciones para cumplir con los requisitos de la RBAC 107, si bien están basados en métodos y procedimientos comunes y ampliamente reconocidos por la industria de la aviación civil, no son la única manera de verificar el cumplimiento con la regulación. En este sentido, puede que haya otras maneras apropiadas de alcanzar los objetivos de la RBAC 107 que podrían ser propuestas en el ASP a la AAC de Brasil. De ser aprobadas, pueden ser adoptadas por los explotadores de aeropuertos.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a. evaluar la metodología adoptada por Brasil, analizando las ventajas y desventajas de su aplicación, e intercambiar experiencias sobre este tema, y evaluar la factibilidad de desarrollar un programa común normalizado de seguridad de la aviación en la región; y
- b. proponer el desarrollo de un estudio para establecer una manera segura de intercambiar documentos/regulaciones, bajo distribución secreta, entre los Estados de la región, permitiendo un mayor acceso a las técnicas y procedimientos AVSEC a fin de mejorar los niveles AVSEC y la normalización en la región.

— — — — —

APÉNDICE
EXTRACTOS DEL MODELO DE PSA

En los siguientes ejemplos, se presenta un extracto del formulario que el explotador del aeropuerto debe completar como parte del PSA. Luego, se presenta un extracto de los requisitos de la RBAC 107, seguido de los procedimientos aceptables para lograr su cumplimiento.

Ejemplo 1 - Formulario AVSEC a ser completado por el explotador del aeropuerto según la IS 107-001 para la elaboración del Programa de Seguridad Aeroportuaria (PSA)

FORMULARIO DE DATOS AVSEC DEL AEROPUERTO (Parte 4)	
ZONIFICACIÓN	
CLASIFICACIÓN DE LAS ZONAS DE OPERACIONES	
ZONA E INSTALACIONES	CLASIFICACIÓN
Plataforma de estacionamiento de aeronaves de vuelos comerciales o chárter (especificar la plataforma si hay más de una en el aeródromo).	<i>Zonas de seguridad restringidas (SRA) o Zonas controladas (CA), de conformidad con F.12.23</i>
Zona de embarque de pasajeros en vuelos comerciales o chárter entre el puesto de control de seguridad y la aeronave (especificar la sala si hay más de una en el aeródromo).	<i>Zonas de seguridad restringidas (SRA) o Zonas controladas (CA), de conformidad con F.12.23</i>
Zona de equipaje para vuelos comerciales o chárter (especificar la zona si hay más de una en el aeródromo).	<i>Zonas de seguridad restringidas (SRA) o Zonas controladas (CA), de conformidad con F.12.23</i>
Zona de procesamiento de carga o correo aéreo para vuelos comerciales o chárter (especificar la zona si hay más de una en el aeródromo).	<i>Zonas de seguridad restringidas (SRA) o Zonas controladas (CA), de conformidad con F.12.23</i>
Zona de procesamiento de suministros para vuelos comerciales o chárter (especificar la zona si hay más de una en el aeródromo).	<i>Zonas de seguridad restringidas (SRA) o Zonas controladas (CA), de conformidad con F.12.23</i>
Zona de procesamiento de materiales de limpieza para vuelos comerciales o chárter (especificar la zona si hay más de una en el aeródromo).	<i>Zonas de seguridad restringidas (SRA) o Zonas controladas (CA), de conformidad con F.12.23</i>
Plataforma de estacionamiento de aeronaves para operaciones de taxi aéreo o de la aviación general (especificar la plataforma si hay más de una en el aeródromo).	<i>Indicar CA o SRA, de conformidad con una evaluación interna</i>
Zona de instalaciones de suministro de agua, energía y combustible (especificar la zona si hay más de una en el aeródromo).	<i>Indicar CA o SRA, de conformidad con una evaluación interna</i>
Instalaciones de ayudas para la navegación (especificar la instalación si hay más de una en el aeródromo).	<i>Indicar CA o SRA, de conformidad con una evaluación interna</i>
<i>Eliminar o agregar hileras en la tabla, teniendo en cuenta la realidad operacional del aeródromo y su propia denominación de zonas, edificios e instalaciones.</i>	-

Ejemplo 2 - Contenido de la RBAC 107**107.65 Punto vulnerable**

(a) El explotador del aeropuerto debe identificar los puntos vulnerables ubicados dentro o fuera del perímetro patrimonial del aeropuerto, indicando dichas zonas en el plano del aeropuerto, a fin de permitir una clara identificación de dichos puntos.

(1) La identificación de estos puntos debe incluir, por lo menos, las instalaciones de navegación aérea, suministros de agua, combustible y electricidad, y pistas y calles de rodaje que atraviesan caminos públicos.

Contenido correspondiente en la IS 107 – Procedimientos de seguridad de la aviación**F.16 PUNTOS VULNERABLES****107.65 (a) Identificación y zonificación de seguridad**

F. 16.1 Las zonas e instalaciones aeroportuarias que, en caso de ser dañadas o destruidas, afectan la operación regular del aeropuerto son designadas como puntos vulnerables por el explotador del aeropuerto.

F.16.2 La designación de punto vulnerable se hace sobre la base de la regulación vigente, de la evaluación de riesgo realizada por el explotador del aeropuerto, y de la coordinación del Comité de Seguridad Aeroportuaria, en caso necesario.

F.16.3 La identificación de los puntos vulnerables, dentro y fuera del perímetro patrimonial del aeropuerto, y su ubicación aparecen en los mapas descritos en el FORMULARIO DE DATOS AVSEC DEL AEROPUERTO.