



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/07 — NE/12
11/09/17

**Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/07)**

Washington, D. C., Estados Unidos, 19 al 21 de septiembre de 2017

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

**Implementación regional NAM/CAR de asuntos de seguridad operacional,
navegación aérea y seguridad de la aviación
5.6 Mejoras a la implementación AVSEC/FAL**

ACTIVIDADES REGIONALES NAM/CAR SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota de estudio presenta información relevante sobre las actividades regionales NAM/CAR sobre Seguridad de la aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL) que autoridades competentes responsables de estas dos áreas deberían considerar para cumplir con las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) del Anexo 9 – <i>Facilitación</i> y el Anexo – 17 <i>Seguridad</i> .	
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">• Doc 10075 <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 6 de octubre de 2016)</i>, Parte VII, Interferencia ilícita• Anexo 9 – <i>Facilitación</i>• Anexo 17 – <i>Seguridad</i>

1. Introducción

1.1 El 39 Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI reafirmó, entre otras consideraciones, que el tratamiento de la seguridad de la aviación debe continuar considerándose como una materia de la más alta prioridad y que la OACI y sus Estados miembros deberían disponer de los recursos apropiados. Como parte del mandato de la Asamblea, y de la estrategia Ningún país se quede atrás (NCLB), la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) de la OACI ha llevado a cabo eventos de instrucción y actividades de asistencia en los Estados NAM/CAR orientados a promover la implementación de las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* y del Anexo 17 – *Seguridad*, en coordinación con la Sección de Apoyo y Desarrollo de la Implementación de la Seguridad de la Aviación (ISD-Sec) de la Sede de la OACI. No obstante, es de suma importancia no sólo el compromiso de los Estados sino también la implementación de las Resoluciones 39-18 de la Asamblea, expresadas en el Doc 10075 *Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 6 de octubre de 2016)*.

2. Actividades de instrucción y asistencia

2.1 Solamente se ha planeado una actividad en cada Centro regional de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) en todas las regiones, después de la decisión de que los ASTC, que proporcionan instrucción como parte del programa regular de instrucción en Seguridad de la Aviación (AVSEC) de la OACI, sean parte del futuro sistema TRAINAIR PLUS, coordinado durante la transición, desde 2017 y hasta mediados de 2018, por la Oficina de instrucción mundial en aviación (GAT) de la OACI.

2.2 El ASTC de Replica Dominicana celebró un *Curso sobre Manejo de Crisis*, donde 16 participantes de Argentina, Bolivia, Guatemala, República Dominicana, Paraguay, Uruguay y Venezuela fueron beneficiados de su preparación para manejar una potencial crisis AVSEC.

2.3 También, como asistencia directa a los Estados, y como parte de la iniciativa “Mejorando la seguridad de la aviación civil mundial”, componente del Acuerdo de Subvención OACI/Canadá para las Américas, que proporciona becas de viaje y manutención, y con el financiamiento de algunos Estados, en 2017 se llevaron a cabo Cursos básicos para instructores AVSEC para:

- Aruba, Bonaire, Curazao, Guyana, Sint Maarten, Suriname y Trinidad y Tobago, con el financiamiento del ASTC de la Autoridad del Aeropuerto de Trinidad y Tobago, en marzo de 2017 (18 participantes);
- Cuba y República Dominicana, con el financiamiento del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), autoridad apropiada AVSEC, en marzo de 2017 (15 participantes);
- Belice, Bermudas, Islas Caimanes, Islas Turcas y Caicos y Jamaica, con financiamiento de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Jamaica (AAC), en mayo de 2017 (15 participantes); y,
- Antigua y Barbuda, Barbados, Grenada, San Kitts y Nevis, Santa Lucía y San Vicente y las Granadinas, con financiamiento de la AAC de Santa Lucía, en junio de 2017 (16 participantes).

2.4 Adicionalmente, se implementó un Plan de mejoramiento de la seguridad de la aviación (ASIP) como asistencia específica en algunos Estados con muy baja Implementación Efectiva (EI) de las SARPS AVSEC, resultado de las auditorías de la nueva metodología del Enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de Seguridad de la Aviación (USAP-CMA) de la OACI o en preparación de la próxima auditoría de esta metodología, de la siguiente forma:

- ASIP Honduras, implementación del 90% (del 2015 al 2017);
- ASIP Guatemala, implementación reciente del 35% (2017 esperado hasta 2018);
- ASIP Bahamas, implementación del 50% (de 2015 a 2017), y
- ASIP Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECCAA), implementación del 70% (2012-2016)

2.5 Como parte de la estrategia NCLB, se lleva a cabo de manera permanente asistencia regular para los Estados NAM/CAR, como Antigua y Barbuda, Costa Rica, El Salvador y México, entre otros. Después de diez Estados auditados bajo el USAP-CMA (de septiembre de 2014 a febrero de 2017), esta asistencia tuvo como resultado una mejora del 20% en la EI de las disposiciones del Anexo 17 en ciertos Estados, tales como: El Salvador, Honduras, República Dominicana y Trinidad y Tabago, y en alrededor del 15% en Cuba y Jamaica.

2.6 Adicionalmente, como parte del Programa de identificación de viajeros de la OACI (ICAO TRIP), se llevó a cabo un Seminario y exposición regional con el apoyo del Ministerio de Aeronáutica Civil de Antigua y Barbuda en enero de 2017. El seminario subrayó la relevancia de la Estrategia TRIP de la OACI para reforzar la seguridad de la aviación nacional e internacional y para combatir el crimen y el terrorismo transfronterizo, al prevenir el movimiento de terroristas, implementando controles fronterizos efectivos y controles en la emisión de documentos de identidad y de viaje; así como tecnologías de intercambio de información muy relevante para la ejecución de las disposiciones de las Resoluciones 2178 (2014) y 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre el combate a terroristas extranjeros, con especial atención en la gestión de controles fronterizos efectivos.

2.7 El seminario contó con 163 delegados de 37 Estados que representaron a Europa, Medio Oriente, Norte y Sudamérica, Asia Pacífico y el Caribe, así como con 12 Organizaciones Internacionales; el Grupo de trabajo sobre implantación y creación de capacidad (ICBWG) de la OACI, expertos ISO, de la Organización Internacional para las Migraciones (IOM) y de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). También, cuatro socios de la industria participaron en la exposición organizada simultáneamente con el Seminario, donde destacaron productos y servicios relacionados con Documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM), identificación biométrica, aplicaciones de seguridad de la aviación y sistemas de inspección fronteriza.

2.8 El Seminario TRIP fue seguido por un Taller que abordó los cinco elementos de la Estrategia TRIP de la OACI, incluidas las normas de los DVLM; mejores prácticas y especificaciones; emisión segura de documentos de viaje; procesos sólidos de evidencia de identidad; y tecnologías de intercambio de información muy relevantes para la ejecución de disposiciones de Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

2.9 Como resultado de estos eventos, cuatro Estados de la Región Caribe fueron seleccionados para recibir expertos en una Misión de Asistencia Técnica (TAM), a fin de valorar y asistir a las autoridades encargadas de la emisión de pasaportes para mejorar los sistemas nacionales. Jamaica y República Dominicana recibieron la primera TAM de cuatro días en marzo y agosto de 2017, respectivamente. Barbados y Santa Lucía recibirán misiones similares en la segunda mitad de septiembre de 2017. El resultado de estas TAM también apoyará a la actualización de la lista de verificación de autoevaluación en esta materia, para que los Estados aprovechen esta herramienta y mejoren sus propios sistemas nacionales para el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 9.

2.10 Otros eventos internacionales en AVSEC y FAL planeados son:

- El *Simposio mundial sobre seguridad de la aviación (AVSEC2017)*, en colaboración con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), del 12 al 14 de septiembre de 2017, en la Sede de la OACI en Montreal, Canadá;
- El *Treceavo simposio y exposición sobre el Programa de identificación de viajeros de la OACI (ICAO TRIP)*, que se celebrará del 24 al 26 de octubre de 2017, en la Sede de la OACI en Montreal, Canadá;
- El *Seminario regional del Programa de identificación de viajeros de la OACI (ICAO TRIP) sobre gestión de identificación de viajeros aéreos*, que tendrá lugar del 28 al 30 de noviembre de 2017, en Montego Bay, Jamaica, previo al:
- *Segundo Taller OACI TRIP sobre gestión de controles fronterizos en la región del Caribe*, que se llevará a cabo del 30 de noviembre al 1 de diciembre en Montego Bay, Jamaica.

2.11 Finalmente, la Reunión de Coordinación del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG) para preparar el *Taller sobre Identificación de personas con comportamientos sospechosos*, se llevará a cabo el 2 y 3 de octubre de 2017 en Lima, Perú, seguido de la *Séptima Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG/7)*, a llevarse a cabo del 4 al 6 de octubre de 2017 en la misma sede. El avance de las conclusiones de la reunión previa AVSEC/FAL/RG/6 será presentada en dicha reunión.

3. Discusión

3.1 Se considera que además de la asistencia e instrucción AVSEC y FAL proporcionada por la OACI en las regiones NAM/CAR, es importante que los Estados mantengan un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (NCASP) actualizado, aprobado e implementado, considerando las más recientes enmiendas al Anexo 17 – *Seguridad* para mejorar la EI de las SARPS AVSEC y para estar preparados para recibir una futura auditoría USAP-CMA de la OACI. También es importante que los Estados actualicen su marco legal, regulatorio y procesal, después de que la autoridad competente de gobierno conduzca un evaluación de riesgos, así como todos los programas AVSEC relacionados con instrucción y certificación de instructores y personal de seguridad de la aviación, control de calidad y medidas de control e inspección de carga aérea y correo que se transportarán en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial; así como de las disposiciones del Anexo 9, otorgando también atención a las disposiciones del Anexo 9 relacionadas con la seguridad de la aviación, que son también parte de las auditorías futuras del USAP-CMA.

3.2 Adicionalmente, los Estados deberían activar su Comité Nacional de Seguridad de la Aviación (NCASC) y sus Comités Nacionales sobre Facilitación del Transporte Aéreo (NATFC), y Comités de Facilitación de los Aeropuertos, para coordinar actividades AVSEC y FAL, respectivamente, entre otros departamentos de Estado, agencias y organizaciones gubernamentales, aeropuertos y explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas y/o responsables de la implementación de estos NCASC y NATFC, o entidades similares, para alcanzar la coordinación necesaria con otros cuerpos del gobierno para asegurar un esfuerzo conjunto para asegurar el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 9 y del Anexo 17.

3.3 Además, debido al silencioso incremento de incidentes, es importante que las autoridades competentes determinen las implicaciones legales e incluyan procedimientos claros para controlar comportamientos ilegales o disruptivos en las instalaciones aéreas y a bordo de las aeronaves, así como el uso inadecuado de luces láser por parte de personas imprudentes y también el uso de aeronaves no tripuladas en áreas operacionales de los aeropuertos, y actualizar su legislación en consecuencia. Estas situaciones pueden impactar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación de la aviación civil internacional.

3.4 Aquellos Estados que han tenido preocupaciones de seguridad de la aviación y que pretendan implementar un sistema de control único de seguridad, se les exhorta a un cien por ciento de implementación de inspecciones secundarias en todos sus vuelos de salida y para todos los destinos desde sus territorios, y cumplir con todo el proceso reconocido de seguridad de la aviación o equivalentes antes de firmar un acuerdo con otros Estados.

3.5 Finalmente, se les exhorta a los Estados a responder las Comunicaciones a los Estados enviadas por la Secretaría General de la OACI relacionadas con asuntos AVSEC y FAL, por ejemplo: la validación de pasaportes de lectura no mecánica, el cumplimiento de la Norma 3.10.1 del Anexo 9, y las propuestas de enmienda 25 y 26 al Anexo 9. Igualmente, la solicitud hecha a los Estados sobre la adopción de las enmiendas 15 y 16 del Anexo 17 que, desafortunadamente, los Estados de las regiones NAM/CAR no han respondido con su posición sobre estos temas.

4. Acciones sugeridas

4.1 Se exhorta a los Directores de la NACC/DCA/7 a:

- a) cumplir con el compromiso de las Resoluciones vigentes de la Asamblea proporcionando recursos y apoyando a sus unidades AVSEC y FAL dentro de sus Administraciones para asegurar la implementación efectiva de las SARPS AVSEC y FAL de la OACI para prevenir y, finalmente, abordar amenazas potenciales y al mismo tiempo asegurar el balance para facilitar el movimiento de las aeronaves, tripulación, pasajeros, carga, correo y víveres, y para la satisfacción y la protección de los usuarios del transporte aéreo internacional para el beneficio de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación dentro de sus propios Estados, y
- b) realizar su más grande esfuerzo para coordinar dentro de sus entidades las respuestas que la OACI requiere y las comunicaciones sobre temas en AVSEC y FAL.