



**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Desarrollos sobre Seguridad de la Aviación (AVSEC)

5.2 Revisión general del estado de los planes de acción correctivos de las deficiencias de Seguridad de la Aviación.

REVISION GENERAL DEL ESTADO DE LOS PLANES DE ACCIÓN CORRECTIVOS DE LAS DEFICIENCIAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

La presente nota de estudio pretende comunicar a las autoridades de aviación civil de los Estados Contratantes sobre las actividades y resultados generales del desarrollo del Programa Universal de Auditorías de Seguridad de Aviación (USAP) y el progreso de la implantación de los planes de acción de medidas correctivas que los Estados deben aplicar para cumplir con las normas y métodos recomendados sobre seguridad de la aviación (AVSEC) del Anexo 17, para de esta forma reforzar las medidas de seguridad de sus propios estados así como de la región y por ende de la aviación civil internacional.

1. Introducción

1.1 Esta nota de estudio presenta para la revisión y acción correspondiente por parte de los Estados para apoyar y dar cumplimiento a los Objetivos Estratégicos de la OACI – *Mejorar la protección de la aviación civil mundial* y su relación con el GREPECAS y a las acciones que deben adoptar los Estados para dar cumplimiento al Anexo 17 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

2. Discusión

2.1 Habiéndose completado en marzo de 2007 el primer ciclo de auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) en los Estados de la región y de forma global hasta finales del diciembre de 2007; y siendo que a partir del presente año se inicia el segundo ciclo de auditorías USAP. Es importante elevar a la atención de las autoridades de aviación civil el avance de la implantación de los planes de acción de medidas correctivas respecto a las recomendaciones del informe de la primera auditoría AVSEC, basados en una visita de seguimiento posterior a la auditoría, debiendo señalar de forma general lo siguiente:

**2.2 Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC)
(Norma 3.1.1, Anexo 17)**

2.2.1 El PNSAC ha sido elaborado en todos los Estados de la región. No obstante, en muchos de los casos este programa todavía se encuentra en borrador, en proceso de aprobación por el ejecutivo del Gobierno de los Estados o por la autoridad competente, dejando falencias en el marco legal y normativo. En el caso de haber sido aprobado, no ha sido difundido y mucho menos implantado.

**2.3 Programa Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC)
(Norma 3.1.6, Anexo 17)**

2.3.1 En muchos de los casos este programa todavía se encuentra en fase de desarrollo o borrador, en proceso de aprobación por la autoridad competente, dejando falencias en el marco legal y normativo respecto a la instrucción AVSEC del personal involucrado en tareas de revisión e inspección AVSEC. En el caso de haber sido aprobado, no ha sido difundido y tampoco ha sido aplicado o por el contrario, no contiene los criterios claros y específicos para la formación de personal AVSEC, instrucción en el puesto de trabajo (OJT) y tampoco criterios de certificación del personal e instructores AVSEC.

**2.4 Programa Nacional de Control de la Calidad (PNCC)
(Norma 3.4.4, Anexo 17)**

2.4.1 Como en los casos anteriores, este programa se encuentra en proceso de desarrollo o aprobación; generalmente este documento no incluye los procedimientos de cómo la autoridad de aviación civil se asegura de la vigilancia eficiente de la aplicación eficaz de las medidas y procedimientos de seguridad aplicadas por los proveedores de estos servicios; sean administradores de aeropuertos, entidades privadas contratadas por el estado, o entidades estatales asignadas a realizar esta tarea. En la mayoría de los casos, las entidades encargadas de realizar las tareas de vigilancia AVSEC, carecen de los medios materiales y de personal calificado idóneo para llevar a cabo la vigilancia a nombre del Estado. Este personal en muchos casos carece de la potestad legal para implantar la vigilancia AVSEC o en su caso formas y medios legales (reglamentos de infracciones y/o sanciones) para hacer cumplir con la normativa AVSEC.

2.5 Plan de Contingencias (Norma 5.1.4, Anexo 17)

2.5.1 Si bien muchos Estados han desarrollado Planes de Contingencias, estos planes no fueron coordinados con las entidades involucradas, principalmente con aquellas entidades estatales que prestan la respuesta ante un acto de interferencia ilícita, lo que refleja el desconocimiento de los procedimientos que cada entidad involucrada debe implantar llegado el momento. De otra forma y aunque no existe un requerimiento de establecer un Plan nacional de Contingencia, por lo general, las entidades involucradas carecen del conocimiento sobre cuales son los criterios del Estado respecto al manejo y los procedimientos ante la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita.

2.6 Comité Nacional de Seguridad (Norma 3.1.5, Anexo 17)

2.6.1 Si bien existen leyes de creación para un Comité Nacional de Seguridad o arreglos similares, en muchos de los Estados, estos no se han reunido desde su creación y por lo general las leyes requieren ajustes sobre la conformación de los miembros de dichos comités.

2.7 **Programa de Seguridad de Aeropuerto (PSA), (Norma 3.2.1, Anexo 17)**

2.7.1 Todos los Aeropuertos cuentan con un Programa de Seguridad de Aeropuerto, por lo general aprobado, no obstante, en su gran mayoría requieren incluir mayores procedimientos para asegurar el cómo se aplicará la normativa nacional para la aplicación eficaz de las medidas de seguridad.

2.8 **Programa de Seguridad del Explotador aéreo (PSE), (Norma 3.3.1, Anexo 17)**

2.8.1 No todos los Estados reciben los PSE para su revisión y aprobación por parte de la autoridad de aviación civil. Si bien en algunos casos se han incorporado los criterios de presentar dichos PSE al momento de solicitar un permiso o certificación de explotador/operador aéreo, no existe una coordinación al interior de la autoridad de aviación civil para asegurar que dichos PSE son revisados por el personal idóneo AVSEC. Por otra parte, los PSE generalmente reflejan información general, como el de su casa matriz en casos de los explotadores extranjeros, y por lo tanto no han sido adecuados a las condiciones, medios y recursos del Estados y los aeropuertos donde operan.

2.9 A fin de asistir a los Estados respecto a estas deficiencias AVSEC, LA OACI a desarrollado programas de instrucción zonificando las regiones y agrupando los Estados para que estos se beneficien con la instrucción y de esta manera avanzar en sus planes de acción correctiva. No obstante, no todos los Estados aprovechan de dicha instrucción, o algunas actividades deben ser canceladas por falta de participantes, como sucedió con los Seminarios del Segundo Ciclo de Auditorías USAP.

2.10 Es importante recordar que de conformidad con las disposiciones del Consejo de la OACI, se ha conformado el Comité de Revisión de Informes de Auditoría (ARRB por sus siglas en Inglés), el cual analiza el avance de la aplicación de los Planes de acción correctiva por parte de los Estados y cuando corresponde, genera correspondencia a las autoridades de aviación civil requiriendo su atención, con la posibilidad de informar a otros Estados sobre la posición de aquel Estado respecto al cumplimiento de las Normas y Métodos Recomendados en seguridad de la aviación.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se exhorta a las autoridades de aviación civil a extremar esfuerzos para:

- a) asegurar el respaldo y soporte necesario a sus entidades AVSEC dentro de su administración;
- b) adoptar e implantar las directrices necesarias para asegurar el cumplimiento de su Plan de acción correctivo planteado por su propio Estado respecto a las recomendaciones del informe de auditoría USAP; y
- c) en caso de que algunas diferencias detectadas durante la auditoría USAP aún no hubieran sido corregidas, se le recuerda su obligación, en virtud del Artículo 38 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de notificar oficialmente dichas diferencias a la OACI.