



Organización de Aviación Civil Internacional
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y
Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG)

NOTA DE INFORMACIÓN

AVSEC/FAL/RG/9 — NI/02
15/03/19

**Novena Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación
NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG/9)**
Santo Domingo, República Dominicana, del 25 al 29 de marzo de 2019

**Cuestión 9 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

**AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA
DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**

(Presentada por República Dominicana)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota informativa presenta un resumen de los avances de la República Dominicana en los aspectos de regulación, tecnología, control de calidad, instrucción en materia AVSEC, y la cooperación que hemos brindado al sistema mundial de seguridad de la aviación civil, así como la intención del apoyo a la iniciativa de la OACI “Ningún país se queda atrás (NCLB)”, plasmada en la conclusión de esta nota.

Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad de la aviación y facilitación
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• A38-WP/152 — Presentación de la Escuela de Seguridad de la Aviación civil (ESAC) Centro Regional de Instrucción de la OACI, ASTC/ ESAC.• A38-WP/168 — Experiencia de la República Dominicana en materia de control de calidad AVSEC.• A39-WP/14 — Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS).• A39-WP/15 — Establecimiento de un Plan Mundial de seguridad de la aviación (GASep).• A39-WP/20 — Ejecución del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación – Enfoque de observación continua (USAP-CMA).• A39-WP/23 — Iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB).• A39-WP/28 — Informe sobre el Programa de asistencia técnica de la OACI en las esferas de seguridad operacional, seguridad de la aviación y facilitación y medio ambiente.• Ley No. 188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil.• A39-WP/446 – Avances de la República Dominicana en materia de Seguridad de la Aviación Civil.

1. Introducción

1.1 La República Dominicana es signataria del Convenio sobre la Aviación Civil Internacional desde el año 1944, el cual ratificó el 25 de septiembre de 1945, demostrando el firme compromiso de asumir todas las responsabilidades que se derivarían de aquella importantísima acción. La seguridad de la aviación civil ha sido, es y será, uno de los principales intereses nacionales del Estado.

1.2 El Estado dominicano ha establecido el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), entidad militar y autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil, dependiente del Ministerio de Defensa; de igual manera se ha establecido el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC) presidido por el Ministro de Defensa, los Comités de Seguridad de los Aeropuertos, presididos por los Directores de Seguridad del CESAC. Hay, además, una serie de organismos colegiados e interinstitucionales de los cuales el CESAC es miembro con voz y voto, entre ellos podemos mencionar la Junta de Aviación Civil (JAC) y la Comisión Aeroportuaria.

2. AVANCES EN REGULACIÓN

2.1 El Estado dominicano se ha mantenido a la vanguardia en la rúbrica de los instrumentos jurídicos de OACI en el campo de la seguridad de la aviación civil, ya que, al igual que el Convenio de Chicago, los ha firmado, ratificado y depositado todos, los cuales detallamos más abajo:

- a) Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (Doc. 8364 — “Convenio de Tokio”); **Resolución No. 15, Gaceta Oficial No. 9199, de fecha 19 de septiembre de 1970.**
- b) Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 (Doc. 8920 — “Convenio de La Haya”); **Resolución No. 503, Gaceta Oficial No. 9300, del 3 de marzo de 1973.**
- c) Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (Doc. 8966—“Convenio de Montreal”); **Resolución No. 408, Gaceta Oficial No. 9281, del 15 de noviembre de 1972.**
- d) Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 (Doc. 9518 — “Protocolo de Montreal”); **Resolución No. 46-00, Gaceta Oficial No. 10053, del 31 de julio del 2000.**
- e) Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991 (Doc. 9571 — “Convenio MEX”); **Resolución No. 27-00, Gaceta Oficial No. 10048, del 15 de septiembre del 2000.**

- f) Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional, hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010; **Resolución No. 278-12, Gaceta Oficial No. 10700, del 19 de noviembre de 2012.**
- g) Protocolo para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010. (También conocido como Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves); **Resolución No. 278-12, Gaceta Oficial No. 10700, de fecha 19 de noviembre de 2012.**
- h) Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves hecho en Montreal el 4 de abril de 2014 (o “Protocolo que modifica el Convenio de Tokio”); **Resolución No.400-15, Gaceta Oficial No.10826 del 31 de diciembre de 2015.**

2.2 De igual manera, ha desarrollado y promulgado la Ley No.188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil con su Reglamento de Aplicación aprobado mediante el Decreto Núm. 376-06 y la Ley No. 267-08, sobre Terrorismo, que son legislaciones que penalizan los actos que infringen las disposiciones en materia de seguridad de la aviación civil, entre estas se encuentran las acciones que implican la perturbación e insubordinación en vuelo o en tierra, dos figuras que la OACI insta permanentemente a los Estados para que la penalicen a lo interno de los mismos, así como las sanciones administrativas, además se crea el importante Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo.

2.3 Asimismo, ha elaborado y aprobado el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), el Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC), el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC), el Reglamento de Acreditación de los Proveedores de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación Civil (RAPSPSAC), un Programa de Seguridad por cada uno de los aeropuertos (PSA) que están bajo el control del CESAC en materia de seguridad de la aviación civil y un Programa de Seguridad por cada Explotador de Aeronaves (PSEA), de los cuales tenemos en la actualidad aprobados 84 (61 extranjeros y 23 nacionales).

3. TECNOLOGÍA

3.1 Se implementó la infraestructura de Ciberseguridad, la cual nos permite garantizar la continuidad operacional de todos los activos críticos de la institución tales como servidores, redes de comunicaciones y los sistemas informáticos.

3.2 Se implementó un sistema integrado de video vigilancia, el cual consiste en un conjunto de herramientas tecnológicas, recursos humanos, infraestructura, procedimientos y controles, destinados al monitoreo, almacenamiento, procesamiento y análisis de las imágenes y eventos que se producen en las terminales aeroportuarias y registrados en tiempo real, cuya transmisión de datos se realiza a través de una red privada de comunicación que enlaza dichos puntos con la sede principal del CESAC, para un eficiente y eficaz desempeño de la misión asignada y que se fundamenta en el uso de un Software de Video Vigilancia (VMS) sobre redes de datos IP. Esta infraestructura tecnológica cuenta con capacidades de video analítica en la terminal de Las Américas, la cual nos permite identificar los objetos abandonados, identificación de ruta, objetivos, entre otras; asimismo se implementó una interface con

las máquinas de rayos X en los Aeropuertos Internacionales José Francisco Peña Gómez y de Punta Cana, fortaleciendo de esta forma las capacidades de supervisión y control en estos aeropuertos.

3.2.1 En la actualidad nos encontramos desarrollando el diseño de lo que será la tercera fase de este proyecto, la cual abarcará los Aeropuertos Internacionales Gregorio Luperón (MDPP), Cibao (MDST) y Samaná (MDCY).

3.3 También se cuenta con el Sistema Integrado Automatizado de Gestión Aeronáutica (SIAGA), que permite depurar las licencias de los pilotos nacionales para los vuelos locales, de manera automatizada, con el acceso en tiempo real a una base de datos, donde se encuentran actualizados de manera permanente el estado de los pilotos, dando como resultado un control sobre la entrada a zonas restringidas de los pilotos que efectúan vuelos en el interior del país.

3.4 Se desarrolló y se puso en funcionamiento, el sistema de gestión de incidentes informáticos, este es un software que garantiza que incidentes relacionados con la plataforma de video vigilancia, sean tratados de forma adecuada y eficiente, a través de un proceso integrado de monitoreo y administración del ciclo de vida completo del incidente, desde el registro inicial, pasando por la investigación, análisis de causa, acciones resultantes, hasta la verificación de la eficacia.

3.5 Se instaló una central telefónica (o PBX para Private Branch Exchange y PABX para Private Automatic Branch Exchange en inglés) que no es más que un equipo privado que permite gestionar llamadas telefónicas internas en la institución y compartir las líneas de acceso a la red pública con los usuarios, para permitir que estos realicen y reciban llamadas desde y hacia el exterior. De alguna manera actúa como una ramificación de la red pública de teléfono. La central IP o una IP-PBX es una central telefónica que trabaja internamente con el protocolo IP.

3.6 Toda esta capacidad tecnológica implementada por el Estado en los aeropuertos del país, da como resultado un incremento en los niveles de seguridad en esas terminales y un mejor apoyo a los demás organismos militares y policiales en el combate al crimen organizado.

4. INSTRUCCIÓN

4.1 La República Dominicana tiene la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC), la cual ha sido acreditada como Centro Regional de Instrucción AVSEC de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y cuya misión es la de capacitar, entrenar y perfeccionar al personal nacional o extranjero que se desarrolla en actividades propias de los servicios de seguridad de la aviación civil.

4.2 Hasta la fecha, la ESAC ha formado más de nueve mil (9,000) miembros de seguridad AVSEC, para el fortalecimiento de la seguridad de la aviación civil.

4.3 Dentro de la oferta académica, la institución ha desarrollado las siguientes capacitaciones en materia de seguridad de la aviación civil, además del Conjunto de Material Didáctico Normalizado (CMDN) de la OACI.

- a) **Diplomado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil**, con el objetivo de desarrollar la capacidad de análisis, habilidades y competencias en los participantes para la toma de decisiones en la aplicación de las medidas de seguridad y métodos enfocados a salvaguardar la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y otros actos que atenten contra la seguridad.
- b) **Curso de Gerencia para el Personal AVSEC**, con el objetivo de capacitar al personal de seguridad de la aviación civil a nivel de mandos medios o gerencial, en la planificación, coordinación y aplicación de las medidas preventivas de seguridad de la aviación, en los aeropuertos y para que den respuestas adecuadas a los incidentes y emergencias que allí se puedan presentar.
- c) **Curso de Inteligencia Aeroportuaria**, su objetivo es capacitar al personal en la evaluación de la amenaza nacional, regional e internacional, utilizando un método de análisis de la información para producir inteligencia, para obtener información veraz de las amenazas que pudieran afectar a la aviación civil, permitiendo a esta institución, tomar acciones preventivas de seguridad para minimizar el riesgo de que ocurran actos de interferencia ilícita.

4.4 La ESAC cuenta con una moderna aula virtual, está equipada con 34 computadoras, con un sistema informático (software) llamado EAGLE de fabricación Israelí, con el objetivo de capacitar, certificar y realizar los entrenamientos por medio del computador, al personal que ejerce la función de operador de máquina de rayos x, que simula un puesto de inspección de pasajeros y tripulantes, así como la interpretación de imágenes en diferentes modelos de máquinas de rayos x de equipaje de mano y de bodega o facturado. Este sistema tiene la facilidad de ser actualizado de acuerdo a las variaciones de las normas y algunos procedimientos en la inspección de pasajeros y de su equipaje. Una de la más importante herramienta del sistema es la biblioteca de amenaza, con unas 5,000 diferentes imágenes con artículos o artefactos con los cuales se puedan cometer un acto de interferencia ilícita.

4.5 La ESAC también cuenta con una biblioteca (física y virtual), con una gran variedad de libros y documentos de seguridad de la aviación civil, entre otros. La biblioteca está equipada con 22 computadoras e internet, las cuales tienen instaladas un portal digital donde se pueden realizar consultas de manera digital. Además, esta biblioteca es utilizada para impartir cursos relacionados con los paquetes de Microsoft Office e inglés.

4.6 La institución busca elevar los niveles de conocimientos de los actores que aplican medidas de seguridad en las terminales aeroportuarias, y así mantener la eficiencia de los servicios y la coordinación entre todas las instituciones y empresas del sector aeroportuario.

4.7 De igual manera, este Centro está a disposición de los Estados de la región, para proveer entrenamientos especializados y compartir mejores prácticas en apoyo a la implementación de los programas de la OACI.

5. COOPERACIÓN

5.1 Con ayuda de la OACI, se han formado expertos auditores e instructores AVSEC, con los cuales hemos cooperado con la misma en su misión de fiscalizar los sistemas de seguridad del hemisferio occidental; así como la capacitación del personal, y compartir las mejores prácticas con otras naciones de la región.

6. CONTROL DE CALIDAD EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.

6.1 La República Dominicana tiene implementada desde el año 2004, la Dirección de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil, la cual cuenta en la actualidad con veintidós (22) Inspectores Nacionales AVSEC, incluyendo (2) Auditores Internacionales Certificados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

6.2 Desde el año 2010, el CESAC está certificado bajo los estándares de la Norma ISO 9001, actualmente en su versión 2015, mostrando así unos estándares de calidad en la aplicación efectiva de sus procesos internos que impactan positivamente a los clientes internos y partes interesadas de la institución.

7. CONCLUSIÓN

7.1 El Estado Dominicano ha mantenido un desarrollo sostenible en el tiempo, procurando cumplir con las normativas nacionales e internacionales; y creando las entidades que garanticen la permanencia del sistema de manera eficiente, eficaz y protegiendo el medio ambiente.

7.2 El Estado, con los expertos en materia de seguridad AVSEC, está presto a socializar, cooperar y respaldar la iniciativa de OACI “Ningún país se queda atrás (NCLB)”, de conformidad con los recursos disponibles.