



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

- Cuestión 14:** Programa de asistencia técnica
Cuestión 16: Seguridad de la aviación — Política
Cuestión 18: Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC)
Cuestión 28: Iniciativa “Ningún país se queda atrás”

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

(Nota presentada por la República Dominicana)

RESUMEN

Esta nota informativa presenta un resumen de los avances de la República Dominicana en los aspectos de regulación, tecnología e 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.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con el Objetivo estratégico C — Seguridad de la aviación y facilitación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No implica la erogación de recursos.
<i>Referencias:</i>	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 <i>Ningún país se queda atrás</i> (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.

¹ La versión en español fue proporcionada por la República Dominicana.

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, presidido 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 a 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 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 Así mismo, 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 en materia de seguridad de la aviación civil por el CESAC y un Programa de Seguridad por cada Explotador de Aeronaves (PSEA), de los cuales tenemos en la actualidad aprobados 79 (57 extranjeros y 22 nacionales).

3. TECNOLOGÍA

3.1 Se ha implementado la primera fase de un Sistema Integrado de Video Vigilancia, que abarca los Aeropuertos Internacionales de Las Américas (AILA) y de La Isabela (AILI), 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 antes citadas, y registrados en tiempo real en los diferentes Centros de Comando y Control (C-3) ubicados en dichas terminales, 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.

3.2 En la próxima fase del Sistema de Video Vigilancia Aeroportuaria, se prevé la instalación de cámaras con capacidades de Video Analítica, colocadas estratégicamente en los aeropuertos de Las Américas, El Higüero y Punta Cana, que nos permitirá identificar los objetos abandonados, identificación de ruta objetivo, entre otras, las cuales enviarán las imágenes en formato digital hacia los Centros de Comando y Control (C-3) instalados en dichos aeropuertos, y estos a su vez la enviarán en tiempo real, al Centro de Comando y Control Central (C-4), localizado en la sede principal del CESAC, estas imágenes, por seguridad, se envían en formato encriptado. El proyecto también contempla la instalación de sub-sistema de seguridad perimetral y una interface con las Máquinas de Rayos “X” en los Aeropuertos Internacionales de Las Américas y de Punta Cana, fortaleciendo de esta forma las capacidades de supervisión y control en estos aeropuertos.

3.3 La zona aeroportuaria del Este del país, será unida a través de la instalación de una moderna Red WAN de Telecomunicaciones, permitiendo incorporación de los aeropuertos anteriormente mencionados al Centro de Comando y Control Central (C-4), adicionando además, tecnologías de comunicación de radio y telefonía IP. Esta red privada también podrá ser utilizada para la transmisión y recepción de data, intranet y video conferencia.

3.4 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.

3.5 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 absoluto sobre la entrada a zonas restringidas de los pilotos que efectúan vuelos al interior del país.

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 internacional 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 tres mil (3,500) miembros de seguridad AVSEC, para el fortalecimiento de la seguridad de la aviación civil.

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

- 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**, tiene como objetivos explicar el origen y la finalidad de los instrumentos jurídicos de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación, el Anexo 17 y el Manual de Seguridad de la Aviación (Doc. 8973). Aplicar los conceptos básicos de gestión y describir las funciones especializadas del Director de Seguridad. Planificar, crear y organizar los recursos humanos y materiales necesarios para la operación efectiva de la seguridad en la terminal aeroportuaria del país, así como también, asesorar sobre la elaboración de programas de seguridad de la aviación y los Procedimientos Operacionales Normalizados, asimismo Supervisar y hacer cumplir la implementación de los programas de seguridad de la aviación (PSA).
- 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 5000 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 misma 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. CONCLUSIÓN

6.1 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.

6.2 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.