



**Cuestión 4A del  
Orden del Día: Iniciativas para el desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la Región**

**ACTIVIDADES SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

(Preparado por la Secretaría)

<b>RESUMEN</b>	
Esta nota de estudio presenta información relevante de las actividades sobre Seguridad de la aviación (AVSEC) en la Región SAM, que las autoridades competentes en estas áreas deben considerar para dar cumplimiento a las disposiciones del Anexo 17 – Seguridad. Tiene como objetivo alentar a los Estados de la Región a que consideren y promuevan la Seguridad de la Aviación en la recuperación de la Aviación Civil Internacional luego de la Pandemia y, la actualización de su Plan Estratégico alineándolo con la hoja de ruta (documento vivo) del GASeP.	
<b>Referencias:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- <i>Anexo 17 – Seguridad, Enmienda 18</i></li><li>- <i>Doc 8973 – Manual de seguridad de la aviación, 13ª Edición</i></li><li>- <i>Doc 10118 – Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP)</i></li></ul>	
<b>Objetivos Estratégicos de la OACI:</b>	<i>C: Seguridad de la aviación y Facilitación D: Desarrollo económico del transporte aéreo</i>

**1. Introducción**

1.1 La Organización de Aviación Civil Internacional ha instado a los Estados a mantener bajo examen constante el grado de amenaza contra las operaciones de aviación civil en su territorio y a ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de sus Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC). Este requisito atiende a dos conceptos: la evaluación de las amenazas y la gestión de riesgos, los cuales en conjunto constituyen una respuesta viable y eficaz en función del costo a las amenazas contra la aviación civil.

1.2 El Anexo 17 exige que los Estados lleven a cabo un examen constante de evaluaciones de riesgo, para que apliquen un enfoque uniforme en su respuesta a las situaciones de creciente amenaza.

1.3 El Consejo coincide en que la fijación de metas mundiales de seguridad de la aviación en términos del nivel de implementación efectiva de los resultados del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación respecto a algunos resultados prioritarios del GASeP debería alentar a todos los Estados a avanzar más aún con las mejoras. El Consejo reconoció asimismo la necesidad de incorporar objetivos a más largo plazo en el GASeP.

1.4 El objetivo de la estrategia de la Oficina SAM con sus contrapartes del HQ, es permitir que los Estados colaboren más efectivamente y aborden de manera global las cuestiones relacionadas con la

seguridad de la aviación, por ejemplo, promoviendo sus mejores prácticas, apoyando con sus expertos en las misiones de asistencia, implementando en forma eficiente las partes correspondientes del GAsEP, promoviendo el control de seguridad único y la implementación de un SeMS en sus Estados.

1.5 Sabemos que estamos atravesando una época de grandes presiones económicas en la industria de la aviación, es fundamental que los recursos limitados se apliquen del modo más efectivo posible respecto a los costos, por eso nuestra estrategia de trabajo es lograr una estandarización Regional con controles de seguridad robustos y confiables, para poder lograr la mejor experiencia de los pasajeros en su tránsito por la Región y, mejorar la conexión del Transporte Aéreo Internacional.

## 2. **Discusión**

### 2.1 **Asistencias de la OACI: Plan de Mejoramiento de la Seguridad de la Aviación (Aviation Security Improvement Plan - ASIP) e iPack**

2.1.1 La Sección de apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tiene como objetivo apoyar los Estados miembros de la OACI que necesitan asistencia para desarrollar y fortalecer su capacidad para cumplir con sus obligaciones en seguridad de la aviación civil de acuerdo con el Convenio de Chicago. De acuerdo con el Programa de asistencia y desarrollo de capacidades de la OACI, para asegurar que los recursos destinados a esta colaboración sean utilizados para lograr los objetivos acordados mutuamente entre la OACI y las autoridades correspondientes de los Estados beneficiados con estas asistencias, se solicita a los Estados que sigan contribuyendo con sus Expertos, y que ayuden a la creación de capacidades en la Región SAM.

2.1.2 Actualmente en la Región SAM hay desplegados 7 ASIP, los cuales fueron interrumpidos en marzo del 2020 hasta comienzos del 2022 por razones de la Pandemia COVID-19, también hay un ASIP en proceso de coordinación de la visita de las necesidades de asistencia, por lo cual se alienta a los Estados solicitar a la ISD-SEC a través de la Oficina Regional SAM la continuación de sus ASIP y/o la necesidad de la actualización del mismo, y/o solicitar un ASIP nuevo de ser necesario.

2.1.3 Durante la Pandemia del COVID-19, la OACI viendo la necesidad de contar con capacitaciones para poder estandarizar el control de calidad en las actividades de seguridad de la aviación, ha creado el iPack AVSEC, el cual está disponible para todos los Estados que lo deseen adquirir, hasta el momento se han beneficiado cinco Estados de la Región SAM: Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay y Uruguay.

### 2.2 **Grupo Regional AVSEC/FAL de la OACI/CLAC**

2.2.1 La novena reunión del Grupo Regional 8AVSEC/FAL/RG/9) tuvo lugar en Santo Domingo, República Dominicana, del 27 al 29 de marzo de 2019, donde se abordaron diversos temas importantes. Entre las principales conclusiones, se destacó la necesidad de desarrollar herramientas para mensurar el GAsEP, la implementación de procedimientos para el programa de control de seguridad único (OSS), el fortalecimiento de enfoques estratégicos del sistema de gestión de la seguridad de la aviación civil (SeMS). Además, se hizo un llamado a la necesidad de desarrollar capacidades en ciberseguridad y se pidió una participación más efectiva de los estados en la actuación de los grupos de trabajo.

2.2.2 A pesar de las limitaciones impuestas por la pandemia, se logró mantener la comunicación y el trabajo conjunto entre los países de la región y se llevaron a cabo tres reuniones extraordinarias virtuales del Grupo Regional entre 2020 y 2022, con el fin de abordar principalmente la implementación de las acciones del CART y temas relacionados con la facilitación. Finalmente, la décima reunión (AVSEC/FAL/RG/10) se llevó a cabo en Foz do Iguazú, Brasil, del 23 al 25 de noviembre de 2022, en la

cual se abordaron temas importantes relacionados con la seguridad aérea y se evaluaron los avances y desafíos en la región.

2.2.3 Esta reunión concluyó que, en vista de la necesidad de una mayor objetividad, eficacia, calidad y buena orientación de las tareas del grupo regional AVSEC/FAL, una mayor participación de los Estados NAM/CAR y SAM y necesidad de contar con una mejor definición de los objetivos del grupo regional, los Términos de Referencia (ToR) debían ser actualizados con la creación de un Grupo ad-hoc para evaluar la necesidad reales de los Estados, apoyar la actualización y el uso del GAsEP como base de un plan de trabajo, crear grupos de trabajo en función de las necesidades, prioridades y capacidad de los Estados para cumplir, con fechas límites así como fomentar el uso de plataformas virtuales para el desarrollo y avance de proyectos.

2.2.4 Se concluyó aún la continuación de los esfuerzos para diseñar un sistema de medición del nivel de cumplimiento a las actividades de implementación del GAsEP y para la implementación del programa de control de seguridad único – OSS, y de apoyar las actividades en la región con vistas a realizar la implementación de un sistema de gestión de la seguridad de la aviación SeMS.

2.2.5 Finalmente, se propuso frente a los recurrentes hallazgos de USAP-CMA con respecto al desarrollo de especificaciones para los equipos de detección de seguridad, que los Estados con conocimiento y experiencia en desarrollo de parámetros puedan cooperar con los Estados de la región para la realización de las pruebas de desempeño y mantenimiento de los equipos de seguridad.

2.2.6 En los dos días previos a la reunión se llevaron a cabo dos seminarios sobre ciberseguridad y manejo de personas insubordinadas y/o perturbadoras, los cuales reunieron a partes interesadas de los Estados y de la industria. Al final de la reunión, se anunció que la próxima reunión ser llevaría a cabo en la semana del 19 de junio de 2023 en la República Dominicana.

### **2.3 Profundizar la coordinación Regional en la Implementación del GAsEP**

2.3.1 Podemos puntualizar que el GAsEP proporciona orientación para establecer prioridades a nivel internacional, regional y nacional; crea un marco en el cual la OACI, los Estados y las partes interesadas pueden trabajar juntos para alcanzar objetivos comunes; respalda la iniciativa Ningún país se queda atrás de la OACI para hacer frente a problemas comunes; y guía las iniciativas para reforzar aún más la seguridad de la aviación de manera conjunta.

2.3.2 El GAsEP debería reunir a la OACI, los Estados, la industria y otras partes interesadas en una iniciativa integral y coordinada para afrontar los problemas actuales y emergentes de la seguridad de la aviación mundial teniendo en cuenta que la seguridad de la aviación es un pilar fundamental para el crecimiento y la sostenibilidad de la industria de la aviación mundial.

2.3.3 Donde también impulsa a la OACI, los Estados, la industria y a todas las partes interesadas a cumplir la intención y la orientación de la Resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (2016), y a aumentar el nivel de seguridad de la aviación mundial en beneficio de todos los Estados, así como a contribuir al beneficio más amplio de fortalecer el crecimiento y el desarrollo económico en todo el mundo.

2.3.4 Se alienta a los Estados de la Región SAM a seguir apoyando con sus expertos, y contribuir con sus experiencias y necesidades como Estado para ajustar el plan estratégico del Grupo Regional a los lineamientos y objetivos del GAsEP, para fortalecer la colaboración internacional en materia de seguridad de la aviación.

## **2.4 Fomentar el intercambio reportes voluntarios entre industria y la autoridad aeronáutica, como una herramienta para el control de Calidad y el OSS, la implementación del SeMS**

2.4.1 Uno de los componentes claves del Sistema de Gestión de Seguridad de Aviación Civil - SeMS que la OACI promovió durante el año 2021 fue la Cultura de la Seguridad, en la cual se destacó la importancia de prácticas eficaces para propender por la seguridad en las operaciones del transporte aéreo, por medio de la campaña denominada: *“2021: Año de la Cultura de la Seguridad de la OACI”*, en la cual los Estados promovieron las mejores prácticas sobre la forma de crear y aplicar una cultura de la seguridad sólida y eficaz.

2.4.2 Habiéndose analizado este tema en varios foros Regionales y en Reuniones sobre el tema en la Región, la Oficina Regional está profundizando en el análisis de los documentos técnicos sobre el SeMS, considerando un avance importante en la eventual normalización de un sistema de vigilancia, que permita garantizar la calidad de los componentes de un sistema de seguridad de la aviación.

2.4.3 El SeMS es conveniente en las organizaciones que prestan servicios que afecten a la Seguridad de la Aviación Civil, tales como operadores aéreos, agentes acreditados de carga, empresas de seguridad privadas, empresas prestadoras de servicios en tierra, seguridad del Estado, etc., y su implementación requiere la adopción de compromisos y responsabilidades, que deben contener referencias específicas a los efectos de reforzar los conceptos relativos a la autoridad del ejecutivo responsable, tanto dentro de la autoridad estatal competente como por parte los explotadores involucrados.

2.4.4 Se recomienda que los Estados evalúen el Sistema de Gestión de la Seguridad (SeMS) como una herramienta para mejorar el control de calidad de la seguridad en la aviación, y que proporcionen apoyo a aquellos Estados que estén desarrollando actividades relacionadas con el SeMS. Esto ayudará a promover y mejorar los sistemas de control de seguridad en todos los Estados.

## **2.5 Futuros enfoques para la digitalización de la Carga Aérea**

2.5.1 Durante la pandemia, se reconoció la importancia del transporte de carga aérea y se siguieron las orientaciones del CART y del documento " El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19 (TOGD)" para promover la digitalización de la carga aérea en la región. En colaboración con la OACI HQ, FIATA, IATA, UNECE y otros stakeholders, se trabajó en el desarrollo de estándares para la transmisión de información en formato digital que tenga en cuenta los intereses de las autoridades de aviación civil.

2.5.2 Dentro las actividades, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE), por sus siglas en inglés) tiene un mandato global para desarrollar recomendaciones y estándares de facilitación del comercio de las Naciones Unidas. Como parte de sus iniciativas para mejorar el comercio internacional, la UNECE ha trabajado en el desarrollo de estándares para incluir los datos relacionados a diferentes procesos de envío. En particular, el organismo ha desarrollado los estándares para incluir los datos relacionados a la Guía aérea electrónica (e-AWB), la Declaración de mercancías peligrosas y la Declaración de seguridad del envío (CSD) en su modelo de datos de referencia de transporte multimodal de UN / CEFACT (MMT RDM).

2.5.3 La colaboración entre autoridades de aviación civil, aduaneras y de comercio exterior es crucial para fomentar la digitalización y el uso de datos en el transporte aéreo. Esto permite una transmisión más rápida y precisa de información, lo que facilita la toma de decisiones en tiempo real, reduce errores humanos y ayuda a identificar riesgos en la carga. Además, la implementación de medidas coordinadas mejora la eficiencia y la velocidad en el procesamiento de la carga, reduciendo los tiempos de espera y mejorando la experiencia del cliente.

2.5.4 En vista de los beneficios mencionados, se recomienda que los Estados trabajen de manera coordinada con otras autoridades dentro de su territorio para impulsar la digitalización de la carga aérea y así mejorar la seguridad, la competitividad y la eficiencia en el comercio internacional por medio del transporte aéreo.

## 2.6 **Control de Seguridad Único (OSS)**

2.6.1 Como parte de la estrategia contenida en la Declaración para promover la conectividad por medio del desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la región panamericana que presenta la visión para los años 2020-2035, el control de seguridad único OSS tiene un potencial de mejorar significativamente la eficiencia y efectividad de los procesos de seguridad en los aeropuertos. Al contar con un sistema integrado que cubre todos los aspectos de seguridad, desde la inspección de equipaje hasta el control de pasajeros, se reducen los tiempos de espera y se agilizan los procesos, lo que mejora la experiencia del usuario y aumenta la atractividad de los aeropuertos por la reducción de los tiempos mínimos de transbordo (MCT).

2.6.2 Cuatro estados en SAM han iniciado el proceso de validación, y en diciembre de 2020, Colombia y Chile firmaron un Memorándum de Entendimiento (MoU) del OSS. A lo largo del 2022, se llevaron a cabo visitas de validación para evaluar los sistemas de seguridad de aviación de cada país. Sin embargo, debido a problemas técnicos que se están abordando actualmente, aún no han comenzado a operar rutas bajo el concepto del OSS. También existe otra iniciativa en la región de Brasil, España y Uruguay que tras firmar sus MoU están planificando sus visitas técnicas de validación. Asimismo, Panamá tiene un programa de validación de los Estados con vuelos hacia Tocumen buscando implementar su concepto de OSS.

2.6.3 La NE/17, Estrategia para la Implementación del Concepto de Control de Seguridad Único (OSS), presenta la importancia y los desafíos para la implementación del concepto de Control de Seguridad Único (OSS) en la región e invita a la Reunión a considerar la implementación o participación en programas de OSS bajo la orientación disponible por la OACI, con respeto al mantenimiento de los niveles de seguridad y ofreciendo mejor experiencia de vuelo a los pasajeros y a las aerolíneas.

## 3. **Conclusión**

3.1 Los Estados deberían considerar los temas presentados en el párrafo 2 de la Nota de Estudio y desarrollar acciones para el fortalecimiento de los sistemas de seguridad de la aviación en los Estados, como política para el desarrollo del transporte aéreo, mejor uso de los recursos, la experiencia de los pasajeros y la conectividad Regional.

## 4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Diecisieteava Reunión de Directores Generalas de Aviación Civil de los Estados SAM a:

- a) Analizar la Nota de Estudio presentada, intercambiar observaciones y comentarios del párrafo 2 sobre los diferentes temas planteados;
- b) contribuir con los expertos de los Estados para apoyar a otros Estados en la Implementación de los ASIP y, a los Estados beneficiados con un ASIP, apoyar con sus expertos y las facilidades necesarias para la creación de capacidades de su personal, y a solicitar la continuación de sus ASIP y, de ser necesario, solicitar un nuevo ASIP;

- c) solicitar un iPack sobre Seguridad de la Aviación, a los Estados que aún no lo han hecho, ya que son sumamente beneficiosos para los Estados y para la estandarización Regional.
- d) participar activamente en las Reuniones del Grupo Regional AVSEC/FAL/RG/OACI/CLAC y, a contribuir con sus expertos activamente en los Grupos de Trabajo del Grupo Regional;
- e) trabajar coordinadamente con otras entidades dentro de su territorio para promover activamente la digitalización de la carga aérea con el fin de mejorar la seguridad, la competitividad y la eficiencia en el comercio internacional a través del transporte aéreo
- f) seguir apoyando con sus expertos, y contribuir con sus experiencias y necesidades como Estado para ajustar el plan estratégico del Grupo Regional a los lineamientos y objetivos del GASEP, para fortalecer la colaboración internacional en materia de seguridad de la aviación, incluidas las esferas de armonización de los principios, enfoques y medidas de seguridad de la aviación; intercambio de información; innovación y mejor empleo de la tecnología relativa a la seguridad de la aviación, así como la instrucción y el desarrollo de la capacidad en seguridad de la aviación;
- g) estudiar la importancia de la implementación de un SeMS en sus Estados, y buscar mecanismos, por ejemplo, a través de contribuciones de ISD-SEC y/o a través de la cooperación técnica Regional, se pueda apoyar a desarrollar las capacidades de los Estados miembros y se armonice una propuesta de fortalecimiento de la cultura de la seguridad en toda la Región; y
- h) tomar nota de los esfuerzos para la implementación del control de seguridad único en la región y considerar participar de los procesos de validación, asegurando los niveles de seguridad y mejorando la eficiencia de las operaciones aéreas.