



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

Sexta Reunión del Comité de la Seguridad de la Aviación del GREPECAS (AVSEC/COMM/6)

Puerto Vallarta, México, 22 al 25 de julio de 2008

AVSEC/COMM/6-NE/04

03/7/08

Cuestión 3 del

Orden del Día:

Revisión de los desarrollos y actividades AVSEC a nivel mundial y regional

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

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

La presente nota de estudio pretende comunicar de forma general sobre las actividades y resultados del desarrollo del Programa Universal de Auditorías de Seguridad de Aviación (USAP) y el progreso de la implementación de los planes de acción de medidas correctivas por parte de los Estados 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.

Referencias:

- Anexo 17
- Anexo 9, Documentos de viaje de lectura mecánica
- Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc 8973)
- Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación de la OACI (USAP)
- Manual de vigilancia de seguridad operacional Doc. 9734 Parte C Establecimiento y Gestión de un Sistema Estatal de Vigilancia de la Seguridad de la Aviación.

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 al Objetivo Estratégico B de la OACI, Seguridad de la aviación – *Mejorar la protección de la aviación civil mundial* y su relación con las acciones que deben adoptar los Estados para dar cumplimiento al Anexo 17 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

2. Discusión

2.1 El primer ciclo de auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) se completo a finales del diciembre de 2007 y de forma global 181 Estados de 190 fueron auditados en este primer ciclo. En marzo de 2007, con la auditoría de Panamá se completó el

primer ciclo entre los Estados de la Región CAR/SAM, a excepción de Haití, que por razones de fuerza mayor, quedó pendiente. Es importante elevar a la atención de las autoridades de aviación civil el avance general de la implementación de los planes de acción de medidas correctivas respecto a las recomendaciones del informe de la primera auditoría AVSEC, y basados en esa auditoría y una visita de seguimiento posterior a la auditoría, se debe 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 cuáles 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 ha 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 También es importante recordar que de conformidad con las disposiciones del Consejo de la OACI, el Comité de Revisión de Informes de Auditoría (ARRB) realiza los análisis del avance de la implementación de los Planes de acción correctiva por parte de los Estados y cuando corresponde, adopta medidas con aquellos Estados que no muestran una mejora en sus sistemas de seguridad de la aviación respecto a las recomendaciones del informe de la primera auditoría y las visitas de seguimiento.

2.11 En el periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI (A36-20, Apéndice E) se reconoció que el USAP ha demostrado ser un instrumento esencial para identificar y resolver las inquietudes en materia AVSEC y formular recomendaciones a los Estados sobre la manera de resolverlas. Se pidió al Consejo que garantizara la continuación del USAP, y que en la medida de lo posible, las futuras auditorías se centraran en la capacidad del Estado de efectuar una vigilancia efectiva de las actividades AVSEC de su entorno nacional. La Asamblea también convino que las auditorías se ampliaran para incluir las disposiciones pertinentes relacionadas con AVSEC del Anexo 9 - Facilitación

2.12 Por lo tanto, a partir del presente año 2008 se inició el segundo ciclo de auditorías USAP del Anexo 17 – *Seguridad de la aviación*, bajo una nueva metodología de un enfoque sistémico que incluye Normas y Métodos Recomendados del Anexo 9 – *Facilitación I*, relacionados con aspectos de seguridad y de ocho elementos críticos que los Estados deben tener en consideración. Jamaica fue auditada en el mes de enero bajo este nuevo sistema, y Bolivia y Paraguay serán auditados en el mes de septiembre del presente año.

3. Acción sugerida para la Reunión

3.1 Se invita a la Reunión a tomar nota del contenido de esta nota, a tomar cualquier acción que se considere apropiada para alentar la implementación oportuna por parte de los Estados de los planes de acción correctivos AVSEC.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 6/X DESARROLLOS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

3.1 Que los Estados extremen esfuerzos para:

Que los Estados Centroamericanos:

- a) aseguren el respaldo y soporte necesario a sus entidades AVSEC dentro de su administración para la elaboración, aprobación e implementación efectiva de sus Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil AVSEC, y el funcionamiento de sus Comités Nacionales de seguridad de la aviación o entidades similares;
- b) aseguren la participación de su personal AVSEC o de otro personal idóneo en las actividades de instrucción auspiciadas por la OACI y otras organizaciones internacionales;
- c) se aseguren de completar la implementación efectiva de su Plan de acción correctivo respecto a las recomendaciones del informe de auditoría USAP antes de la visita de seguimiento y en caso extremo antes de la auditoría USAP del segundo ciclo, notificando el avance de sus planes de acción a la OACI; y
- d) en virtud del Artículo 38 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, recuerden su obligación, de notificar oficialmente dichas diferencias a la OACI, en caso de que algunas diferencias detectadas durante la auditoría USAP aún no hubieran sido corregidas.

- FIN -