



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

NAM/CAR/CATC/WG/2 — NI/09

26/11/14

**Segunda Reunión del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil
(NAM/CAR/CATC/WG/2)**

Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, 2 al 5 de diciembre de 2014

Cuestión 9 del

Orden del Día:

Otros asuntos

**ACTIVIDADES DE INSTRUCCIÓN Y ASISTENCIA EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
(AVSEC) Y FACILITACIÓN (FAL) EN LAS REGIONES NAM/CAR**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta información sobre las actividades de instrucción y asistencia sobre Seguridad de la aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL) en las Regiones NAM/CAR e información relevante que las autoridades competentes en estas áreas deben considerar para dar cumplimiento a las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* y Anexo 17 – *Seguridad*.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad de la aviación y facilitación
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Informe sobre las Cuestiones 14, 15 y 16 del 38° Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI• Anexo 9 – <i>Facilitación</i>• Anexo 17 – <i>Seguridad</i>• Programa Universal de Auditoría de Seguridad – Análisis de los resultados de las auditorías: noviembre 2002 a junio 2013, Quinta Edición, 2013

1. Introducción

1.1 Considerando los resultados del Segundo ciclo de auditorías del Programa universal de auditorías de seguridad de la aviación (USAP) de la OACI, en coordinación con la Sección de apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad (ISD – Sec) de su Sede, la Oficina Regional NACC ha llevado a cabo actividades de instrucción y asistencia en los Estados de las regiones NAM/CAR para mejorar la implementación de las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* y del Anexo 17 – *Seguridad*, considerando además que la facilitación se ha convertido en uno de los Objetivos Estratégicos de la OACI.

2. Actividades de instrucción y asistencia

2.1 Habiéndose identificado la necesidad de aclarar el concepto y criterio respecto a las normas del Anexo 17 sobre la aplicación de evaluaciones de riesgo de seguridad de la aviación realizadas por las autoridades nacionales competentes, la OACI desarrolló material de instrucción. El contenido de este material ha facilitado el entendimiento sobre el análisis de amenazas y riesgos, así como de la metodología y procedimientos que deben ser considerados por los Estados/Territorios al aplicar los criterios para implementar las medidas de Seguridad de la aviación (AVSEC) correspondientes al interior de sus Estados/Territorios. A este respecto, gracias al apoyo de varios Estados que aceptaron ser anfitriones, y como parte de la iniciativa del *Programa de Instrucción Conciencia de la Seguridad OACI/Canadá – Fase III* (componente del *Proyecto OACI/Transport Canada en seguridad de la aviación*), se llevaron a cabo varios talleres sobre el panorama de la gestión de riesgo de la seguridad de la aviación civil:

- Aruba, Bonaire, Curaçao, Guyana, Sint Maarten, Suriname, y Trinidad y Tabago (Suriname, del 4 al 8 de febrero de 2013)
- El Salvador, Honduras y Guatemala (Tegucigalpa, Honduras, del 11 al 15 de marzo de 2013)
- Costa Rica, Nicaragua y Panamá (Ciudad de Panamá, Panamá, del 13 al 17 de mayo de 2013)
- Antigua y Barbuda, Barbados, Grenada, San Kitts y Nevis, Santa Lucia, San Vicente y las Granadinas y ECCAA (San John, Antigua y Barbuda, del 27 al 31 de mayo de 2013)
- Cuba y República Dominicana (Santo Domingo, República Dominicana, del 1 al 5 de julio de 2013)
- Bahamas, Belice, Bermuda, Islas Caimanes, Jamaica, e Islas Turcas y Caicos (Kingston, Jamaica, del 15 al 19 de julio de 2013)
- México (ASTC/CIASA, Ciudad de México, México, del 23 al 27 de septiembre de 2013)

2.2 Se espera que los participantes hayan compartido el conocimiento de esta metodología con las autoridades de aviación civil y/o las autoridades competentes en AVSEC al interior de sus Estados/Territorios, y también con autoridades de otras entidades nacionales del gobierno involucradas en las evaluaciones de riesgo de la seguridad de la aviación.

2.3 Adicionalmente, de conformidad con las Enmiendas 12 y 13 del Anexo 17, la OACI ha actualizado el Conjunto de material didáctico sobre seguridad de la aviación (CMDN) para los Cursos de instructores AVSEC y para el Curso de seguridad de la carga aérea y el correo, y ha impartido eventos sobre estas materias con material actualizado mediante la red de Centros Regionales de Instrucción en Seguridad de la Aviación (ASTC) acreditados de las regiones NAM/CAR y SAM. Se prevé continuar con este cometido como parte del programa regular de instrucción a través de los ASTC y, paralelamente, también continuar con la revisión de los otros CMDN para actualizarlos de acuerdo con las últimas enmiendas al Anexo 17.

2.4 Además, los ASTC impartieron los siguientes eventos de instrucción en 2014:

- un Taller sobre el sistema de certificación AVSEC en abril, y un Taller sobre la gestión de riesgo AVSEC en octubre, en el ASTC Puerto España, Trinidad y Tabago;
- un Curso para instructores AVSEC en marzo, y un Taller sobre el Programa Nacional de Instrucción AVSEC en octubre, en el ASTC/ESAC Santo Domingo, República Dominicana; y
- un Curso sobre seguridad de la carga y el correo en abril, en el ASTC/CIASA Ciudad de México, México

2.5 Como parte del *Proyecto OACI/Transport Canada en seguridad de la aviación*, la OACI ha implementado planes de asistencia de mejoramiento del Estado para Haití, Honduras y ECCAA, involucrando expertos *in situ* para mejorar el marco legal y los programas AVSEC en esos Estados. Esto también ha incluido instrucción a equipos de trabajo designados por las autoridades de aviación civil para integrar a otras dependencias del Estado en este objetivo. Un nuevo proyecto para Bahamas comenzó en noviembre de 2014.

2.6 Respecto a los temas FAL, la Oficina Regional NACC, en coordinación con ISD – SEC e ISD – FAL, ha llevado a cabo dos seminarios para las regiones NAM/CAR y SAM: uno en Santiago, Chile, en febrero de 2012, otro en la Ciudad de México, México, en mayo de 2013, y finalmente en Lima, Perú, en Septiembre de 2014. Los seminarios ofrecieron información sobre la actualización y últimas enmiendas de las Normas y métodos recomendados (SARPs) del Anexo 9 con temas totalmente separados de los Documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM). Cabe destacar que el programa de DVLM cubre solamente una parte de las SARPs del Anexo 9; existen muchas otras SARPs que requieren la implementación por parte de varias autoridades en los Estados que no necesariamente son parte de la Autoridad de aviación civil, tornándose la instrucción sobre este tema en un aspecto de importancia para lograr los objetivos de cumplimiento de las SARPs de la OACI. El próximo seminario regional de facilitación para las regiones NAM/CAR y SAM se llevará a cabo, tentativamente, en Colombia, del 1 al 4 de septiembre de 2015.

2.7 Respecto al tema de los DVLM, en un esfuerzo conjunto entre la OACI y el Comité Interamericano contra el Terrorismo (CICTE) de la Organización de Estados Americanos (OEA), se realizaron muchos seminarios en los Estados de las regiones NAM/CAR sobre las mejores prácticas para la seguridad de los documentos de viaje y la gestión de la identidad, orientados específicamente a las autoridades que emiten documentos de identidad y/o de viaje entre los Estados de estas regiones.

2.8 En diciembre de 2011 y 2012, se llevaron a cabo seminarios regionales sobre el desarrollo de capacidades para la seguridad de los documentos de viaje y la gestión de la identidad en México y Trinidad y Tabago. Adicionalmente, se llevó a cabo un seminario regional de la OACI sobre documentos de viaje de lectura mecánica, tecnología biométrica y gestión de la identificación en Philipsburg, Sint Maarten, del 9 al 11 de julio de 2013. Como cierre de esta serie de seminarios, se llevó a cabo un seminario hemisférico sobre mejores prácticas en la seguridad de los documentos de viaje y manejo de identificación para las regiones NAM/CAR y SAM, del 26 al 28 de febrero de 2014, en Miami, Estados Unidos.

2.9 Como parte de este programa sobre la seguridad de los documentos de viaje y la gestión de la identidad, expertos de la OACI y OEA/CICTE llevaron a cabo evaluaciones *in situ* en:

- República Dominicana, del 28 al 30 de marzo de 2012
- Guatemala, del 8 al 11 de mayo de 2012
- El Salvador, del 4 al 8 de junio de 2012
- Antigua y Barbuda, del 7 al 11 de noviembre de 2012

3. **Discusión**

3.1 A pesar de la instrucción que se ha impartido en las regiones NAM/CAR sobre los diversos temas AVSEC, no todos los Estados han actualizado y aprobado y/o implementado sus Programas nacionales de seguridad de la aviación civil (PNSAC) considerando las Enmiendas 12, 13 y 14 del Anexo 17 – *Seguridad*; y la futura implementación del Enfoque de observación continua (USAP-CMA) por parte de la OACI. Es importante que los Estados actualicen su marco legal y regulatorio, así como los otros programas relacionados con el PNSAC con respecto a la instrucción y la certificación de instructores y personal AVSEC, el control de calidad, y las medidas referentes al control e inspección de la carga aérea y correo que se transporta en aeronaves que realizan operaciones de transporte comercial.

3.2 Es también importante mencionar que, si bien los Estados tienen dispuesto en su legislación o PNSAC el establecimiento de un comité nacional de seguridad de la aviación para coordinar las actividades AVSEC con otros departamentos, agencias y otros organismos de Estado, explotadores de aeropuertos y aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del PNSAC, no todos los Estados convocan a reuniones de seguridad de aviación nacional o de entidades similares para lograr la coordinación necesaria con otras entidades de gobierno que asegure un esfuerzo conjunto para el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 17.

3.3 Es también importante que las autoridades competentes, al actualizar su legislación y regulaciones, consideren establecer las implicaciones legales e incluir procesos claros para controlar el comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones y servicio de aviación y a bordo de una aeronave una situación cada vez más creciente que puede atentar contra la seguridad de la aviación civil internacional.

3.4 Al haberse reconocido en el 38 Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI a la Facilitación como uno de sus objetivos estratégicos, es importante que los Directores de las autoridades de aviación civil reconozcan la necesidad de actualizar su marco legal, reglamentos y programas con las disposiciones del Anexo 9, específicamente lo relacionado con las medidas de seguridad de la aviación, que también es parte del futuro USAP-CMA.

3.5 Es importante mencionar que una observación del Segundo ciclo de auditorías del USAP señaló que no todos los Estados han establecido y/o actualizado, aprobado e implementado, según corresponda, el Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (PNFTA) considerando las disposiciones del Anexo 9 y sus últimas enmiendas. La guía para el desarrollo del PNFTA puede ser encontrada en el Doc 9957, *Manual de Facilitación* de la OACI.

3.6 Adicionalmente, no todos los Estados tienen dispuesto en su legislación o regulaciones el establecimiento y/o activación de los comités nacionales de facilitación del transporte aéreo y los comités de facilitación de aeropuerto para coordinar las actividades FAL con otras entidades gubernamentales involucradas o responsables de los diversos aspectos de la aviación civil internacional, así como con explotadores de aeropuertos y aeronaves.

3.7 Considerando las preocupaciones tanto de AVSEC y FAL anteriormente mencionadas en esta parte, una Nota de estudio similar fue presentada a la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5) que se llevó a cabo en Puerto España, Trinidad y Tabago, del 28 al 30 abril de 2014, donde se adoptó una importante Declaración que fijó las metas regionales en los campos de seguridad operacional y navegación aérea de la aviación civil internacional para los próximos años. También se reconoció la importancia del cumplimiento de los SARPs del AVSEC y FAL y se fijaron metas regionales para estos dos temas, a fin de prevenir y ocuparse de amenazas potenciales y, al mismo tiempo, asegurar un balance para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros, así como la satisfacción y protección de los usuarios del transporte aéreo internacional para el beneficio de la seguridad operacional y de la aviación en sus propios Estados. Siendo de suma importancia el papel de capacitadores de los centros de instrucción en los diferentes Estados para asegurar el conocimiento y la aplicación efectiva y eficiente de las SARPs de la OACI.

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a tomar nota de esta información y de la Conclusión 5/8 adoptada en la NACC/DCA/5, que se encuentra en el **Apéndice** de esta Nota de Información.

APÉNDICE

CONCLUSIÓN NACC/DCA/5/8

FUTURAS ACCIONES SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC) Y FACILITACIÓN (FAL) EN LAS REGIONES NAM/CAR

Que los Estados NAM/CAR:

- a) apoyen la participación de sus funcionarios AVSEC/FAL en las actividades de instrucción sobre temas AVSEC y FAL de la OACI;
- b) consideren las siguientes metas regionales sobre AVSEC en sus Estados:
 - i. actualizar, aprobar e implementar el Programa nacional de seguridad de la aviación civil (PNSAC) tomando en cuenta las últimas enmiendas del Anexo 17 – *Seguridad*;
 - ii. tomando en cuenta las últimas enmiendas del Anexo 17 – *Seguridad*, activen y mantengan en total funcionamiento los Comités nacionales de seguridad de la aviación con el propósito de coordinar las actividades AVSEC entre los departamentos, agencias y otros organismos del Estado, explotadores de aeropuertos y de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del PNSAC;
 - iii. revisar y, de ser necesario, actualizar legislaciones y reglamentos pertinentes para establecer implicaciones legales e incluir procesos claros para controlar el comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones y servicios de aviación y a bordo de una aeronave;
- c) consideren las siguientes metas regionales sobre FAL del transporte aéreo en sus Estados:
 - i. establecer y/o actualizar, aprobar e implementar el Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (PNFTA) considerando las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* y sus últimas enmiendas;
 - ii. adoptar todas las medidas viables para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros, eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios al coordinar éstas medidas con las autoridades competentes y partes interesadas dentro de sus Estados;
 - iii. establecer y/o activar los Comités nacionales de facilitación del transporte aéreo y los Comités de facilitación de aeropuerto con el propósito de coordinar las actividades de facilitación con otros departamentos, agencias y otros organismos del Estado involucradas o responsables de los diversos aspectos de la aviación civil internacional, así como con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves.