



## NOTA DE ESTUDIO

AVSEC/FAL/RG/9 — NE/25  
26/03/19

### 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 27 al 29 de marzo de 2019

Cuestión 9 del  
Orden del Día:

Otros asuntos

### UNA SOLUCIÓN REGIONAL A LOS PROBLEMAS RELACIONADOS CON LA ESTANDARIZACIÓN DE LAS REGULACIONES DE SEGURIDAD EN CENTROAMÉRICA

(Presentada por COCESNA)

#### RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio tiene como objetivo principal lograr la adopción de las reglamentaciones de seguridad de aviación en la región centroamericana a través de la adopción del MRAC17, así como la aceptación de medidas equivalentes de seguridad de la aviación (AVSEC) entre los Estados miembros, con el fin de propiciar la armonización y estandarización de las regulaciones en el territorio centroamericano, específicamente Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y, a futuro, Belice.

<b>Acción:</b>	Se indica en el párrafo 4
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad de la aviación y Facilitación</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Anexo 17 – Seguridad</li><li>• GASeP</li></ul>

#### 1. Introducción

1.1 Dado el entorno actual de las operaciones aéreas en la región, y tomando en cuenta las tendencias internacionales en el tema de regulaciones, tiene sentido en estas circunstancias poner en práctica la estandarización de las regulaciones de seguridad en toda Centroamérica.

1.2 La seguridad de la aviación debe ser una prioridad tanto para los reguladores encargados de la reglamentación, las aerolíneas, así como para el público viajero. Por consiguiente, debería acogerse con beneplácito cualquier iniciativa de mejorar de manera uniforme las medidas AVSEC en la región.

1.3 Adicionalmente, el creciente número de nuevos transportistas aéreos operando hacia la región, la situación económica mundial, la competencia y las nuevas amenazas que pudieran surgir hacia

la aviación civil, hacen más apremiante la necesidad de normar y de uniformar las regulaciones de seguridad de aviación en la región.

## 2. Antecedentes

2.1 La aviación civil internacional continúa siendo blanco de terroristas y delincuentes debido a su visibilidad, alto perfil y simbolismo nacional.

2.2 Para que las normas de seguridad de la aviación sean eficaces al llevarlas a la práctica, resulta vital que, en la medida de lo posible, las mismas sean de carácter universal.

2.3 El Sr. Giovanni Bisignani, Presidente de la IATA, en abril de 2007 señala. *“La seguridad operacional va de la mano de la seguridad de la aviación. Las normas mundiales orientan nuestra labor en el campo de la seguridad operacional, pero las iniciativas de seguridad de la aviación siguen siendo esfuerzos costosos y descoordinados, lo que resta eficacia a las medidas que adoptamos y provoca frustración en nuestros clientes [...] Es cierto que la seguridad de la aviación es mayor hoy que en 2001, pero estamos lejos de poder decir que el sistema ha alcanzado la perfección”*.

2.4 El sistema de aviación de cada nación es singular en cuanto a su magnitud y capacidad de recursos. Si bien todos los Estados miembros de la OACI tienen la responsabilidad de cumplir las normas de seguridad de la aviación internacional convenidas, es decir las normas y métodos recomendados (SARPS), cada Estado cumple con los mismos en el marco de su propia realidad económica y política, empleando técnicas y tecnologías adaptadas individualmente en función de su propia capacidad y limitaciones. Esto no está mal; sin embargo, pensamos que, dentro del marco de la globalización, aperturas de fronteras, etc., se nos hace imperante regular de manera uniforme, con el fin de poder hacer frente a aquellas amenazas globales o regionales, así como hacer frente a las demandas crecientes de los consumidores del sistema, quienes al fin y al cabo son los que sustentan dicho sistema.

2.5 En la medida que los Estados miembros de COCESNA apliquen medidas de seguridad equivalentes y armonizadas en cada uno de los Estados, la aviación civil en la región será más segura, menos compleja y de mayor crecimiento.

2.6 Sin embargo, se enfrentan las siguientes dificultades:

- Podrán existir legislaciones nacionales que hagan difícil la adopción del MRAC17,
- Podrían haber estados que sientan que se está afectando su soberanía al no ser ellos directamente quienes han desarrollado las RAC, y
- Existen Estados que ya han lanzado un RAC17 diferente al que COCESNA ha preparado y distribuido, creando confusión para los operadores.

## 3. Conclusiones

3.1 La armonización de las medidas de seguridad, así como la validación y aceptación de medidas de seguridad equivalentes entre los Estados de COCESNA y el cumplimiento del Anexo 17 a través de la MRAC17, permitirá tanto a nivel reguladores, operadores y público en general, tener un marco de referencia estandarizado, propiciando operaciones aéreas seguras, con menores confusiones y competitivas a nivel regional e internacional.

3.2 Otras regiones del mundo ya han dado un paso hacia este tipo de estandarización y los resultados han sido más que satisfactorios. Un ejemplo es la Unión Europea.

3.3 Pensamos que Centro América no puede quedarse atrás en el desarrollo de la aviación civil, y consideramos que la estandarización de regulaciones sería una base sólida para permitir este desarrollo y crecimiento.

3.4 No debemos dejar de lado la importancia de tomar una aproximación basada en el riesgo que nos permita la aplicación de medidas o controles de seguridad más rigurosos en donde sea necesario. De esta manera, se aportará a la seguridad de nuestra región, así como a las economías de nuestros países, pudiendo asignar los recursos de una manera inteligente, y de acuerdo al riesgo o amenaza.

3.5 Adicionalmente, es importante mencionar que la norma comunitaria MRAC-17 (Seguridad) se encuentra al nivel de un tratado internacional y es aplicable para Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua. La misma se aprobó en el Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica (COMITRAN), mediante la Resolución 05-2018 el 28 de septiembre de 2018, y es aplicable y de cumplimiento obligatorio desde su publicación en el SICA el 22 de febrero de 2019 (Gaceta Oficial SICA No. 40-2019), recordando que este MRAC-17 está dirigido a la industria y no al Estado (esta información puede ser verificada en el enlace <http://acsa.cocesna.org/mrac-aprobadas/>).

#### 4. **Acción requerida**

4.1 Por considerarse tema de interés regional, se solicita a la Reunión que:

- a) se recomiende a los Estados miembros de COCESNA revisar la propuesta del MRAC-17 y emitir sus recomendaciones para una futura enmienda ante dicha entidad a fin de poder llegar a un común acuerdo y adoptar dichas regulaciones, y
- b) siendo el MRAC-17 aplicable y de cumplimiento obligatorio para la industria y no para el Estado, las regulaciones deben establecer *el qué* y no tanto *el cómo*, ya que *el cómo* debería quedar a opción de la entidad regulada (aeropuertos, operadores aéreos, etc.), siempre y cuando cumpla con el objetivo de la regulación.