



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO)
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)
LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION (LACAC)



TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN
(AVSEC/FAL/RG/3)

Lima, Perú, 19 al 21 de junio de 2013

AVSEC/FAL/RG/3 — NE/21
04/06/13

Cuestión 9 del
Orden del Día:

Otros asuntos

**INICIATIVA DE DESARROLLO DE UN MODELO DE
PROGRAMA DE SEGURIDAD PARA LOS EXPLOTADORES DE AERONAVES**

(Presentada por Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC - Brasil)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presenta una iniciativa de la autoridad de aviación civil brasileña relacionada a creación de un modelo de Programa de Seguridad de los Explotadores de Aeronaves (PSEA), que tiene la finalidad de simplificar el proceso de elaboración, análisis y aprobación del programa y tomarlo, en realidad, un instrumento que contribuya para la mejora del nivel de seguridad.

Referencias:

- Anexo 17

**Objetivos
Estratégicos**

Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B de la OACI.

1. Introducción

1.1 El Anexo 17 a la Convención de Chicago (1944), establece la necesidad de elaboración de un programa de seguridad por los explotadores de aeronaves, que cumpla con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) del país en que realiza las operaciones. Entre las disposiciones descritas en Anexo 17 de Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se destaca la norma 3.3.1:

3.3.1 Cada Estado contratante garantizará que los explotadores de transporte aéreo comercial que proporcionen servicios desde dicho Estado hayan establecido, apliquen y mantengan actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado.

1.2 El objetivo de esta nota de estudio es presentar al Grupo Regional de AVSEC/FAL una iniciativa que ha sido desarrollada en Brasil, como forma de lograr el cumplimiento de esa norma.

2. Proceso de elaboración, análisis y aprobación del programa de seguridad de explotadores de aeronaves

2.1 En Brasil, desde 2004, la orientación para elaboración del programa de seguridad de explotadores de aeronaves contenía descripciones, definiendo, básicamente, la estructura y el contenido mínimo del programa, teniendo compatibilidad con el modelo de programa de seguridad disponible por el manual de seguridad de la OACI (*Doc 8973, Apéndice 24, 8ª Edición*).

2.2 Los explotadores de aeronaves utilizaban de esta orientación para elaborar e entregar sus programas de seguridad para análisis y aprobación por la autoridad de aviación civil. En los últimos años, la ANAC identificó algunas dificultades en ese proceso de elaboración, análisis y aprobación, de los cuales se destacan los siguientes:

- a. un período muy extenso entre la entrega de la primera versión del programa a la ANAC e la eficaz publicación del acto administrativo de aprobación del documento, debido, especialmente a dos factores:
 - i. la extensa fase de lectura que es demandada del funcionario de ANAC para realizar la evaluación completa del documento; y
 - ii. el tiempo gasto por el explotador de aeronave para revisión del programa, de forma a atender a las diversas solicitudes de corrección que eran necesarios para lograr los aspectos aceptables por la ANAC, tanto de estructura del documento como del contenido en los procedimientos compatibles con la reglamentación AVSEC.
- b. una percepción de que el documento, cuando finalmente aprobado, no lograba la mejora deseada del nivel de seguridad, debido, en parte, a la falta de concisión y claridad en los procedimientos de seguridad que están en el programa.
- c. una barrera para la supervisión eficaz de los explotadores de aeronaves, teniendo en cuenta que la característica de redacción alargada del documento dificultaba la identificación adecuada de las particularidades de la operación y de los procedimientos de seguridad aplicados por cada explotador de aeronave.

2.1 En ese contexto, se verificó la necesidad de elaborar un instrumento normativo capaz de atender a los siguientes objetivos:

- a. Tornar más sencillo y rápido el proceso de elaboración, análisis e aprobación del programa de seguridad.
- b. Hacer disponible un material de orientación práctico, de forma que:
 - i. sirviera como un modelo de programa de seguridad que pudiera ser adoptado parcial o integralmente por los explotadores de aeronaves, teniendo la orientación del Estado de los procedimientos para la industria;
 - ii. sirviera como un material de referencia para el trabajo de fiscalización de los inspectores de aviación civil de la ANAC.

2.2 Como ha sido citado, la ANAC objetiva tornar sencillo el proceso de análisis y aprobación de los actuales programas de seguridad. Esa simplificación consiste en tornar más estandarizada la presentación de los documentos a la ANAC, permitiendo un análisis documental más eficiente.

2.3 Los recursos economizados en el análisis y aprobación del programa pueden ser aplicados en la vigilancia continuada de las actividades ejecutadas por los explotadores, buscando garantizar una eficaz mejora en el nivel de seguridad.

3. Método adoptado para disminuir las dificultades del proceso

3.1 ANAC buscó lograr los objetivos citados anteriormente través de tres documentos básicos: el PNSAC, un reglamento direccionado a los explotadores de aeronaves y una instrucción suplementar conteniendo el modelo de programa de seguridad.

3.2 Actualmente, Brasil posee un PNSAC, aprobado por decreto presidencial, que define, básicamente, las responsabilidades AVSEC de cada organización del sistema de aviación civil y las directrices para el sector en lo que se refiere a la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

3.2 Teniendo en cuenta el PNSAC, ANAC publicó el Reglamento Brasileño de Aviación Civil n° 108 (RBAC 108), conteniendo los requisitos AVSEC (medidas preventivas de seguridad e de respuesta) aplicables a los explotadores de aeronaves.

3.3 Se elaboró, finalmente, la Instrucción Suplementar n° 108 (IS 108) que describe los procedimientos que serán aceptos por ANAC para fines de cumplimiento de cada requisito existente en RBAC 108.

3.4 El conjunto de procedimientos descritos en la IS 108, que tiene correspondencia con cada medida preventiva de seguridad y medida de respuesta, forma el modelo de PSEA (Programa de Seguridad de Explotadores de Aeronaves) que puede, en ciertos casos, ser adoptado sin ninguna alteración por el explotador de aeronave.

3.5 Para algunos de los requisitos existentes en el RBAC 108 han sido descritos más de un método de cumplimiento aceptable por ANAC, ofreciendo una opción de escogja al explotador de aeronave, que puede realizar una evaluación considerando sus características operacionales y la infraestructura disponible en el aeródromo.

3.6 El apéndice de esta nota de estudio presenta algunos trechos del modelo de PSEA, que buscan facilitar el entendimiento del Grupo Regional de esas características.

3.7 Eventuales alteraciones efectuadas en el modelo de PSEA por un explotador de aeronave, deben ser claramente identificadas en el índice del documento que será entregue a ANAC, permitiendo que el funcionario analista lea apenas los procedimientos que contengan redacción diferenciada.

3.8 Es importante decir que en proceso de redacción de los procedimientos de seguridad y de contingencia se procuró seguir los métodos recomendados por el Manual de *Seguridad* de OACI (*Doc 8973, 7ª e 8ª ediciones*) y las soluciones ya adoptadas por los explotadores de aeronaves, tanto nacionales como extranjeros, en Brasil. Bien, la expectativa es que la mayor parte de los explotadores de aeronaves adopten el modelo de PSEA con poca o ninguna alteración.

3.9 Por fin, es importante mencionar que los procedimientos propuestos como opciones para el cumplimiento de los requisitos del RBAC 108, aunque sean desarrolladas con base en métodos y procedimientos comunes y reconocidos de forma general por la industria de la aviación civil, no son los únicos medios para lograr la conformidad con el reglamento. Siendo así, otros medios también pueden ser apropiados para lograr los objetivos del RBAC 108, y pueden ser propuestos y, si aprobados, adoptados por los explotadores de aeronaves.

4. Acciones Propuestas

4.1 Convidar los representantes de la 3ª Reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL a conocer esa metodología adoptada por Brasil, identificar las ventajas y desventajas en su aplicación y evaluar la viabilidad de ser adoptada por otros países, de forma a desarrollar un modelo de programa de seguridad para el sector, en ámbito regional.

— FIN —

APÉNDICE

ESTRATOS DEL MODELO DE PSEA

En los estratos presentados abajo, los requisitos del RBAC 108 están contenidos dentro de cuadros y son seguidos de los procedimientos aceptables para lograr su cumplimiento.

1º Ejemplo

RBAC 108.25 (b). El operador aéreo debe, en el momento del proceso de despacho del pasajero:

- (1) informar al pasajero sobre los materiales considerados prohibidos en la equipaje de mano y en la equipaje de bodega para embarque en la aeronave; y
- (2) orientar el pasajero a recusar el transporte de paquetes o objetos recibidos de desconocidos en la equipaje de mano y en la equipaje de bodega.

1. Durante el proceso de despacho del pasajero (*check-in*), presencial o por medio de autoatendimiento, el operador aéreo dispone mensajes informativa indicando:

- a) los objetos considerados prohibidos en las equipajes para embarque en la aeronave, incluyendo materiales líquidos, en el caso de vuelos internacionales, y la orientación cuanto la necesidad de recusar el transporte de paquetes o objetos recibidos de desconocidos; o
- b) cuando operacionalmente inviable, < *describir un modo simplificado para el cliente obtener la información y orientación, como por ejemplo, por medio de una página electrónica del operador aéreo, en la red mundial de computadores* >.

2. En el caso de *check-in* presencial el operador aéreo siempre dispone un panel explicativo cerca de (o sobre) los mostradores de atendimento, conteniendo las informaciones de los materiales considerados prohibidos, incluyendo fotos de algunos de esos objetos, para llamar la atención de los pasajeros.

3. En el caso de *check-in* presencial, el funcionario lleva a cabo los siguientes cuestionamientos y observaciones:

- a) cuestiona si el pasajero está portando o almacenando en los equipajes algún de los materiales descritos en el panel explicativo disponible, informando que la entrada de tales materiales en las ZRS no serán autorizadas en los puntos de inspección; y
- b) orienta el pasajero sobre la necesidad de recusar el transporte de objetos o paquetes recibidos de desconocidos (explicando que ese es un procedimiento que busca garantizar la seguridad de él y de los demás pasajeros) y cuestiona al pasajero si él ha preparado su propio equipaje y posee total conocimiento de su contenido.

2º Ejemplo

RBAC 108.25 (e). El operador aéreo, durante los procedimientos de embarque, debe realizar la identificación del pasajero de modo a garantizar que en el embarque en la aeronave, él propio sea el detentor del billete aéreo y esté con su documento válido de identificación con foto, nos termos establecidos en reglamentación específica sobre la materia.

1ª Situación: Identificación manual

1. En el momento del embarque, el funcionario identifica, individualmente, todos los pasajeros, por medio de:
 - a) comparación con la foto de su documento de identificación;
 - b) verificación de la correspondencia entre el nombre constante en el documento con el billete aéreo;
 - c) verificación de la data y del número de vuelo contenido en su billete aéreo; y
 - d) evaluación de los aspectos relacionados a la autenticidad del documento de identificación.
2. El funcionario del operador aéreo realiza la identificación de un pasajero a cada vez. El operador aéreo ofrece la cantidad de funcionarios necesarios para asegurar que haya tiempo suficiente para identificar adecuadamente cada pasajero. Confirmada la identificación, el funcionario solicita que el pasajero se dirija a la aeronave, garantizando que él no permanezca o retorne al área de embarque, junto con pasajeros aun no identificados.
3. Caso no sea confirmada la identificación, preliminarmente, el funcionario busca esclarecer sus dudas con el propio pasajero. Caso el esclarecimiento no sea suficiente para garantizar la autenticidad o la correcta compatibilidad entre el pasajero, su documento de identificación y el billete aéreo, el funcionario niega el embarque del pasajero. En ese caso, inmediatamente, el funcionario comunica la Policía, o el sector de seguridad del operador del aeródromo, para adopción de las providencias relativas a la salida del pasajero de la sala de embarque.
4. En caso del pasajero esté portando un Boletín de Ocurrencia (BO), la identificación es realizada conforme párrafo F.1.200.1, sin aplicación de la alinea (a), y aun se verifica el plazo de validez de BO, que para fines de embarque de pasajero necesita ser emitido a menos de 60 (sesenta) días, conforme previsión en la Resolución ANAC nº 130, de 2009.

2ª Situación: Identificación biométrica

1. En el momento del *check-in*, el pasajero es orientado por el funcionario a efectuar, antes de su acceso al área de embarque, el registro de sus datos biométricos en el sistema de identificación biométrica ofrecido por el operador aéreo. El pasajero posee el derecho de negarse a realizar el registro y, en este caso, procederá al embarque por medio de la identificación manual.

Nota: Conforme los acuerdos operacionales firmados entre el operador del aeródromo y los explotadores de aeronaves, el sistema de identificación biométrica y demás recursos correspondientes pueden ser suministrados y/o ejecutados por el propio operador del aeródromo.

2. El proceso de registro de los datos biométricos incluye verificación detallada del documento de identificación del pasajero.

3. Una vez registrado, el pasajero no necesita realizar el procedimiento en el mismo aeródromo o en otros aeródromos que compartan la misma base de datos.
4. En la área de embarque, cuando lo(s) funcionario(s) autoriza(n) el inicio del embarque, el pasajero es direccionado al portón de acceso para efectuar la identificación biométrica.
5. Caso el equipamiento acuse la compatibilidad, será permitido el acceso del respectivo pasajero a la aeronave.
6. En el caso de no compatibilidad por el sistema biométrico y no habiendo éxito en la identificación manual, el embarque del pasajero es negado.

— FIN —