

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/A23-NE/04  
03/10/18

### XXIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(La Habana, Cuba, 19 al 21 de noviembre de 2018)

#### Cuestión 9 del Orden del Día:

#### Proyectos de Decisión y Revocatoria

(Nota de estudio presentada por el Comité Ejecutivo)

#### **Antecedentes**

1. La Resolución A16-11 sobre “Métodos y procedimiento para la elaboración, puesta en vigencia, derogación o enmienda de las decisiones de la CLAC”, entre otras cosas, establece que le corresponde al Comité Ejecutivo coordinar y dirigir el Programa de trabajo establecido por la Asamblea, con el apoyo de grupos de trabajo o de expertos, cuando sea necesario.

2. La XXII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Ibagué, Colombia, noviembre de 2016), aprobó el Plan Estratégico para el bienio 2017-2018, en el mismo que se detallaron las Macrotareas y tareas a desarrollar en materia de Transporte y política aérea, Gestión Aeroportuaria, Capacitación, Medio Ambiente, Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación y Facilitación(AVSEC/FAL).

3. Para el desarrollo de las tareas señaladas, el Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) y el Grupo de Expertos en Asuntos de Seguridad de la Aviación y Facilitación (GRU/AVSEC/FAL/RG CLAC/OACI) mantuvieron cuatro reuniones el primer grupo y dos el segundo, apoyados por la Secretaría y Grupos ad hoc. Como producto del trabajo desarrollado se elaboraron los siguientes proyectos de decisión:

- Proyecto de Resolución A23-1 sobre “Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo” (**Adjunto 1**);
- Proyecto de Recomendación A23-2 sobre Plan global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) de la OACI (**Adjunto 2**);
- Proyecto de Recomendación A23-4 sobre Estandarización de procedimientos de

auditoria de sistemas de seguridad de la aviación (**Adjunto 3** carácter restringido); y

- Proyecto de Recomendación A23-6 sobre el Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación (SeMS) (**Adjunto 4**).

4. Los proyectos de decisión fueron presentados por la Secretaría a través de la NE/09 en ocasión de la XCI Reunión del Comité Ejecutivo (Punta del Este, Uruguay, setiembre de 2018), en dicha reunión el Comité Ejecutivo acogió favorablemente los Proyectos mencionados para su ulterior aprobación por la presente Asamblea.

#### **Medidas propuestas a la Asamblea**

5. Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información presentada y aprobar los Proyectos de Decisión que se acompañan.

## PROYECTO DE RESOLUCIÓN A23-1

### “CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO”

CONSIDERANDO que la Asamblea de la CLAC acordó incorporar dentro del plan estratégico de las actividades para el bienio 2017 -2018, la tarea relacionada a la actualización de la Resolución A22-3 “*Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo*” con el objetivo de avanzar gradualmente hacia la liberalización;

CONSIDERANDO que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* estableció los principios ordenadores de los servicios de transporte aéreo internacional, con la finalidad de que su desarrollo sea ordenado, eficiente, regular y sostenible. Permitiendo que se establezcan sobre la base de la igualdad de oportunidades, la explotación sana y económica; con respeto mutuo por los derechos de los diferentes Estados, siempre sobre la base del interés general.

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional;

CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de adoptar una posición flexible que permita la constante actualización de directrices la revisión oportuna de sus objetivos; y de los diferentes medios o procesos para alcanzar los fines establecidos por los Estados; así como permitir que los países en vías de desarrollo cuenten con los recursos necesarios que les permitan mejorar sus oportunidades para enfrentar los retos que plantea el transporte aéreo internacional.

CONSIDERANDO que dicha política debe tender a liberalizar la prestación de servicios de transporte aerocomercial en la región, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente, y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales;

CONSIDERANDO que los Estados miembros a pesar de que puedan tener políticas de reglamentación diferentes, comparten el objetivo fundamental de avanzar en un sistema de seguridad operacional fiable y uniforme en la región, a través del estudio de una reglamentación homogénea que facilite el transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que algunos Estados de la región entienden que la aplicación estricta del criterio de propiedad sustancial y control efectiva para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y de las ventajas que puedan obtenerse de la inversión Extranjera;

CONSIDERANDO que para determinar la nacionalidad de una línea aérea debería atenderse a las normas de derecho interno del Estado que designa;

CONSIDERANDO que la designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular por lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación;

CONSIDERANDO que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y prosperar de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el proceso de liberalización, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación;

CONSIDERANDO que la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil, la facilitación y la investigación de accidentes e incidentes son temas de capital importancia;

CONSIDERANDO que muchos de los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas: tecnológicas en aeronaves, mejoras en el tránsito aéreo y utilización de la infraestructura, combustibles alternativos, operaciones eficientes, así como medidas normativas y/o medidas basadas en el mercado;

CONSIDERANDO que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el futuro crecimiento y desarrollo de la economía el intercambio cultural y el entendimiento entre los pueblos y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;

CONSIDERANDO que el usuario constituye el principal sustento de la actividad aeronáutica y como tal, debe recibir todas las garantías en términos de protección, atención e información necesarias para disfrutar de un servicio de transporte aéreo seguro, ordenado y eficiente;

CONSIDERANDO que el interés de los consumidores debería tenerse debidamente en cuenta al elaborar políticas y reglamentación relativas al transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO la Declaración de Medellín de 2015, suscrita entre la OMT y la OACI, la misma que promueve la creación de empleo, protección al consumidor, desarrollo sostenible y otros temas.

CONSIDERANDO la necesidad de buscar permanentemente condiciones adecuadas de competitividad y sana competencia para las líneas aéreas, evitando las imperfecciones estructurales de los mercados;

CONSIDERANDO que en la región latinoamericana se ha acentuado la tendencia a adoptar nuevos esquemas en materia de gestión y regulación de la infraestructura aeronáutica con la participación privada, involucrando a nuevos actores en el panorama de la aviación civil latinoamericana;

CONSIDERANDO la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional y las conclusiones adoptadas por la Quinta y Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5 y ATConf/6) celebrada en Montreal, Canadá, en marzo de 2003 y 2013 respectivamente; así como el reconocimiento que las mismas hicieron respecto de otros enfoques que se ajustan a otras necesidades y situaciones nacionales;

CONSIDERANDO que en el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se realizó un examen importante de la Resolución A38-14, así como de la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, como resultado de la evolución en el campo de la liberalización y los retos que se enfrentan en materia de reglamentación del transporte aéreo, estadísticas, pronóstico y planificación

económica así como de las medidas relacionadas con la seguridad y la integridad de los documentos de viaje y como resultado de dicha revisión se adoptó la Resolución A39-15: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo;

LA XXIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo para los Estados miembros de la CLAC.

### **1. Seguridad Operacional**

- a) Los Estados miembros deberán garantizar niveles apropiados de seguridad operacional, promoviendo la cooperación entre Estados, industria, instituciones financieras y demás organismos involucrados. De igual manera, deberán fortalecer los mecanismos de vigilancia para mantener la sustentabilidad de la seguridad operacional en los servicios de transporte aéreo.
- b) Los Estados miembros deberán tener muy en cuenta el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizando la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional.
- c) Los Estados miembros deberán propiciar el fortalecimiento de los mecanismos regionales (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) y la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica (ACSA-CONCESNA), teniendo como objetivo principal el desarrollo sostenido de la seguridad operacional, y respaldando, al mismo tiempo, el Programa Universal de Auditorias de la Seguridad Operacional de la OACI. De igual manera, se propiciará la creación de un “Sistema Regional de Investigación de Accidentes”.

### **2. Investigación de accidentes e incidentes**

- a) Los Estados miembros, en su carácter de garantes de la seguridad operacional, deberán exhortar a sus organizaciones de investigación de accidentes e incidentes a que, en aplicación al Documento OACI 9946 (Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes), inicien su trabajo de coordinación para establecer diferencias y similitudes sobre sus procedimientos.
- b) Los Estados miembros deberán impulsar la implementación de un “sistema regional de investigación”, para obtener economías de escala y trabajar en forma coordinada, en el marco de la cooperación mutua, con el objetivo de optimizar la seguridad operacional de la región.

### **3. Seguridad de la aviación civil y facilitación**

- a) Los Estados miembros, como responsable de la seguridad de la aviación civil y la Facilitación, deberán otorgar pleno apoyo al trabajo que viene desarrollando la CLAC y la OACI en esta materia, tomando en cuenta las características particulares de la región, adaptándose al nuevo escenario y procurando minimizar el impacto en materia de costos.

- b) Los Estados miembros, para resolver problemas de seguridad de la aviación y formular recomendaciones de solución, deberán tener en cuenta el Programa Universal de Auditorías de Seguridad de la Aviación Civil de la OACI (USAP) y el enfoque de observación continua (CMA) del USAP para lograr el objetivo global de mejorar la seguridad de la aviación mundial.
- c) Los Estados miembros actuarán e conformidad con las normas y métodos recomendados de facilitación y seguridad promulgados por la OACI, las resoluciones de la CLAC y cualquier otro acuerdo que sobre esta materia suscriban, manteniendo, en todo caso, el criterio de complementariedad entre la facilitación y la seguridad de la aviación civil.
- d) Los Estados miembros para establecer sus procedimientos, deberán tener en cuenta la siguiente documentación de la OACI y de la CLAC:
  - Documento 9957 (Manual de Facilitación)
  - Documento 9984 (Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con discapacidades)
  - Documento 9303 (Documentos de viaje de lectura mecánica)
  - Res. CLAC A20-21 (Manual para el transporte de pasajeros con discapacidad)
  - Documento 1944 (...)
- e) Los Estados miembros coordinarán al más alto nivel la seguridad e integridad de los pasaportes e intensificarán sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de los documentos de viaje y protegerlos contra el fraude.
- f) Los Estados miembros que expidan pasaportes electrónicos deberán asegurarse que se incorporen al Directorio de claves públicas (DCP) para reforzar la seguridad de los Pasaporte de lectura mecánica (PLM) dotados de datos biométricos.
- g) Los Estados miembros propiciarán que las autoridades competentes de sus Estados, proporcionen de manera regular a la INTERPOL, información sobre los pasaportes extraviados o sustraídos, a los fines de que dichas informaciones se incorporen de manera oportuna, a la base de datos de dicho organismo.
- h) Los Estados miembros y adoptaran políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;
- i) Los Estados miembros promoverán la participación en programas regionales y subregionales de facilitación de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;
- j) Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación.
- k) Los Estados miembros estimularán a sus comités nacionales y aeroportuarios para que estudien los problemas de facilitación y coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;
- l) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de sus explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, para que sigan colaborando intensamente con sus gobiernos, en lo que se refiere a: 1) Identificación y solución de los problemas de facilitación; y 2) Elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;
- m) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de los explotadores aéreos y operadores aeroportuarios y a sus asociaciones, en la medida de lo posible, en los sistemas

de intercambio electrónico de datos, para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros y carga en las terminales internacionales; y

- n) Los Estados, explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, en colaboración con sus asociaciones y organismos internacionales interesados, harán lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando al mismo tiempo la seguridad de la cadena internacional de suministro.

#### **4. Derechos de usuario**

- a) Los Estados miembros, reconociendo al usuario (entiéndase pasajero y porteador de carga) como uno de los destinatarios del servicio público que debe garantizar el Estado y como principal soporte de la industria del transporte aerocomercial, procurarán asegurar el derecho del usuario a tener todas las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesarias y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente.
- b) Los Estados miembros facilitarán el establecimiento de sistemas de control de calidad del servicio aeronáutico, bajo un enfoque de calidad total, con el propósito de obtener un servicio de transporte aéreo y aeroportuario de óptimo nivel. Para ello, se deberá tomar en cuenta a todos los usuarios, tanto de las líneas aéreas como de los aeropuertos.
- c) Los Estados miembros promoverán el desarrollo de una infraestructura que permita cumplir los estándares de la facilitación en el movimiento de pasajeros, tripulantes, equipajes, aeronaves, carga y correo previstos en el Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago y el Manual de Facilitación (Documento .... )
- d) Los Estados miembros procurarán que, en la elaboración de las normas y reglamentos sobre los derechos de los usuarios, se considere un adecuado equilibrio entre dichos derechos y el costo que éstos impliquen, siempre que la intervención gubernamental se considere necesaria para mejorar la calidad del servicio. Sin perjuicio de los compromisos voluntarios de las líneas aéreas y los proveedores.

### **ACCESO A LOS MERCADOS**

#### **5. Apertura de tráfico**

- a) En materia de acceso a los mercados, los Estados miembros, que lo estimen conveniente, promoverán la liberalización de los servicios de transporte aéreo de una forma gradual, progresiva, ordenada de forma que se ajuste a sus necesidades y circunstancias, de manera que se garantice una participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional.
- b) Los Estados miembros procurarán considerar favorablemente, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de otros Estados miembros, para realizar vuelos internacionales no regulares de pasajeros y/o carga y/o correo dentro y fuera de la región, siempre que no afecten los vuelos regulares, de acuerdo con sus necesidades y objetivos, sobre la base de los acuerdos de transporte aéreo de que sean parte.
- c) Los Estados miembros procurarán promover, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- d) Los Estados miembros promoverán, la suscripción de acuerdos multilaterales sobre servicios de transporte aéreo, buscando una gradual liberalización en la región, de acuerdo con sus necesidades y objetivos. En ese sentido, se exhorta a la adhesión el “Convenio Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC”

- e) Sería necesario que, los Estados que aún no lo han hecho, ratifiquen lo antes posible el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) para garantizar los derechos de sobrevuelo y escala técnica en los servicios aéreos internacionales, así como el Convenio de Montreal de 1999 y otros instrumentos que rigen el transporte aéreo internacional.
- f) Los Estados miembros registrarán en la OACI los acuerdos y arreglos relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el Reglamento aplicable al registro.
- g) Los Estados miembros, si lo estiman conveniente, continuarán trabajando para alcanzar la liberalización de acuerdo con sus propias necesidades y objetivos, empleando acuerdos bilaterales, regionales y multilaterales, según corresponda
- h) Los Estados que consideren pertinente trabajar en los procesos de liberalización, podrán tomar en cuenta el Modelo de acuerdo de servicios aéreo (MASA) de la OACI, que ofrece orientación detallada sobre las opciones y los enfoques en torno a la liberalización; así como los criterios y textos de orientación sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc. 9587, "Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional").

## **6. Equivalencia de oportunidades**

Los Estados miembros, al establecer las condiciones de reciprocidad en sus respectivos acuerdos, podrán considerar una equivalencia de oportunidades amplias para sus transportistas aéreos.

## **7. Competencia**

- a) Los Estados miembros propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno de sana y justa competencia. Asimismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia, y además criterios para asegurar un transporte aéreo internacional y nacional sostenible.
- b) Los Estados miembros deberán propiciar la participación efectiva y sostenida de todos los Estados. Tales medidas pueden incluir la introducción gradual de la liberalización, leyes generales sobre competencia o salvaguardias específicas de la aviación.
- c) Los Estados miembros deberán tener en cuenta que la competencia leal es un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales;
- d) Los Estados miembros deberán formular leyes y políticas de competencia que se apliquen al transporte aéreo que tengan en cuenta la soberanía nacional y que consideren la orientación de la OACI en materia de competencia.
- e) Los Estados miembros podrán promover la cooperación entre las autoridades regionales y/o nacionales responsables de la competencia al tratar asuntos relacionados con el transporte aéreo internacional, incluso dentro del contexto de la aprobación de alianzas y fusiones.
- f) los Estados miembros podrán incorporar en la legislación nacional, en los reglamentos y en los acuerdos de servicios aéreos los principios básicos de oportunidades iguales y equitativas para competir, de no discriminación, de transparencia, de armonización, de compatibilidad y de cooperación consagrados en el Convenio e integrados en las políticas y la orientación de la OACI.



## **8. Medidas unilaterales**

Los Estados miembros procurarán abstenerse de tomar medidas unilaterales que afecten la sana competencia, a los usuarios o transportistas, o que pretendan dar carácter extraterritorial a leyes nacionales. Asimismo, rechazarán medidas, cuando sean impuestas por otros países y que puedan afectar al desarrollo ordenado, sostenible y armonioso del transporte aéreo internacional

## **ASPECTOS COMERCIALES**

### **9. Servicios a escala**

Los transportistas aéreos podrán escoger libremente entre las diversas alternativas de servicios de escala disponibles, y si hay fijación de precios, éstos deben ser razonables, basados en los costos y en un trato justo, uniforme y no discriminatorio sujeto a la legislación vigente en cada Estado.

### **10. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo**

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a contar con flexibilidad y sana competencia en la venta y comercialización de todos sus servicios en territorios que no sean los propios, tanto en lugares en los que operan efectivamente como en los que no lo hacen.

### **11. Participación en alianzas y acuerdos comerciales**

Las alianzas u otros acuerdos comerciales, como el código compartido, deberán regirse por las disposiciones que se establezcan en los instrumentos bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo suscritos por las autoridades gubernamentales competentes. Cuando las leyes antimonopolio sobre la competencia se aplican a dichos acuerdos, debería poder contarse con inmunidad y con las exenciones debidas a fin de permitir que se mantenga la cooperación entre los transportistas, comprendida la coordinación de tarifas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios.

### **12. Sistemas de reservas por computadora (SRC)**

- a) Los Estados miembros podrán utilizar el código de conducta de la OACI e incluir la(s) cláusula(s) modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo. Esto, sin perjuicio de los cambios en la industria y avances en las tecnologías electrónicas y de información.
- b) Los códigos a aplicarse deberían considerar los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación.
- c) Los Estados miembros deberían continuar analizando la adopción de reglamentos que incluyan la distribución de los productos de las líneas aéreas por medio de la Internet, en el marco de la reglamentación de los SRC, las leyes de protección al consumidor y las leyes que rigen la competencia.

### **13. Asignación de turnos (slots)**

- a) Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos se resuelva en forma no discriminatoria. Si lo consideran necesario, podrán sugerir la utilización de los Comités de Asignación de Horarios de IATA, y/o recomendaciones ACI, incorporando la fundamental participación de líneas aéreas, sistemas de control de tránsito aéreo, organismos reguladores de concesión aeroportuaria y operadores aeroportuarios responsables de la gestión y uso de la infraestructura aeroportuaria.

- b) Todo sistema de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, y debería ser simple, factible y económicamente sostenible.
- c) los Estados miembros al abordar las cuestiones relacionadas con las restricciones de vuelos nocturnos, observaran el principio del enfoque equilibrado de la OACI en las medidas normativas sobre la gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos.

#### **14. Subsidios, tributos y cargas a los usuarios**

*Considerando* que en los Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional, contenidos en el Doc 8632, se hace una distinción conceptual entre derechos e impuestos en el sentido de que "un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos";

*Considerando* que los criterios de la OACI sobre impuestos que figuran en el Doc 8632 complementan el Artículo 24 del Convenio y tienen finalidad de reconocer la naturaleza de la aviación civil internacional y la necesidad de eximir de impuestos a ciertos aspectos de las operaciones del transporte aéreo internacional;

- a) Los Estados evitarán la utilización de "subsidijs", a modo de asistencia a los transportistas.
- b) Los Estados miembros evitarán la aplicación de impuestos y contribuciones ajenas al transporte Aéreo en sus actividades, teniendo en cuenta las repercusiones económicas y de competencia que podrían afectar a los usuarios y prestadores de los servicios de transporte aéreo.
- c) Los Estados miembros propiciarán el cumplimiento del Documentos OACI 8632 sobre Impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional, considerando entre otras la importante distinción conceptual que plantea entre derechos e impuestos en el sentido de que "un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos" y el documento 9082/7, sobre Políticas en materia de derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea. De igual manera, tendrán en cuenta la RecA14-12 sobre impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo la RecA15-10 sobre Tasas y derechos que gravan al transporte aéreo.
- d) Los Estados miembros promoverán la suscripción de los acuerdos de doble tributación, a fin de evitar la doble imposición en el campo del transporte aéreo

### **INTERESES CONVERGENTES**

#### **15. Relación con la OMC**

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo que debe elaborar las normas y métodos recomendados en materia de transporte aéreo internacional. Por consiguiente, cada autoridad

debe coordinar con las autoridades nacionales competentes que representen al país en la OMC las acciones consecuentes con los criterios adoptados en el seno de la OACI, reafirmando la necesidad de que los derechos de tráfico y los servicios directamente relacionados con los mismos sean regulados por los Estados en forma bilateral o multilateral mediante acuerdos específicos. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para participar en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales relacionados con el transporte aéreo internacional, a fin de que:

- a) Se asegure la coordinación interna en sus administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;
- b) Se asegure que sus representantes conozcan plenamente las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;
- c) Tengan en cuenta sus derechos y obligaciones respecto a los Estados contratantes de la OACI que no son miembros de la Organización Mundial del Comercio;
- d) Examinen cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, de medio ambiente y de seguridad operacional y protección del transporte aéreo internacional;
- e) Den a conocer plenamente la función y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica y consideren la conveniencia de usar dicha orientación; y
- f) Los Estados miembros registrarán en la OACI, de acuerdo con el Art. 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS.

## **16 Sistemas globales de navegación y comunicaciones**

Los Estados miembros consideran prioritario el establecer un marco jurídico e institucional que permita la implementación del uso de los sistemas globales de navegación y/o comunicaciones por satélite en forma equitativa, garantizando el acceso universal e igualitario y preservando la soberanía de los Estados.

## **17. Comercio internacional y carga aérea**

- a) Los Estados miembros reconocen la creciente participación de la carga aérea en el mercado mundial de bienes. En este sentido, consideran de suma importancia el establecimiento de normas adecuadas para promover esta actividad, eliminando restricciones que obstaculicen el desarrollo del comercio internacional, y salvaguardando la seguridad operacional y de la aviación civil
- b) Los Estados miembros podrán considerar la posibilidad de liberalizar el tratamiento de la reglamentación de los servicios de carga aérea internacionales, como una opción para su desarrollo, de una forma acelerada, a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.

## **18. Turismo**

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para establecer una estrecha coordinación entre las actividades del transporte aéreo y de turismo, como estrategia para fomentar la integración latinoamericana en el marco de una política sólida de consenso, de acuerdo a sus necesidades y

objetivos y teniendo en consideración que el suministro de servicios de transporte aéreo regulares y fiables es de fundamental importancia para el desarrollo de las economías de los Estados, en especial los Estados en desarrollo, incluidos los que dependen del turismo.

## **ASPECTOS JURÍDICOS**

### **19. Armonización normativa**

- a) Los Estados miembros propiciarán la armonización de sus normas a fin de facilitar el acceso a los mercados y la sana competencia entre las aerolíneas de la región para lograr una respuesta coordinada a los retos que propone la industria aérea, sin menoscabar la soberanía de los Estados ni sus regímenes jurídicos, debiendo prestarse especial atención a la agilización de los procedimientos en el otorgamiento de permisos de operación y concesión de servicios, así como a la mejora en los sistemas de facilitación aeroportuaria.
- b) Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para continuar con la armonización de sus normas, sobre la base del Convenio de Chicago, sus Anexos, normas, métodos y procedimientos promulgados por la OACI, las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC y, mediante la pronta ratificación de los convenios de derecho aeronáutico internacional.
- c) Los Estados miembros deberían considerar hacer mejor uso de los medios electrónicos para la difusión de información, tales como los sitios web gubernamentales para facilitar el acceso del público a información relativa al estado de su transporte aéreo así como para colocar información o textos relativos a los acuerdos de servicios aéreos. También los Estados pudieran hacer uso de cualquier otro medio de difusión a su alcance, boletines, publicaciones oficiales, brochure, etc.
- d) La CLAC apoya la labor de la OACI en el sentido de registrar todos los acuerdos y arreglos, asegurar la eficacia del sistema de registro y hacer que la base de datos de acuerdos registrados sea más accesible y útil para los Estados y el público, remitiendo además a la Secretaría de la CLAC copia de los acuerdos que se vayan suscribiendo.

### **20. Coordinación**

Los Estados miembros impulsarán la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuerto y otras autoridades competentes), tomando en consideración la importancia y prioridad que debe recibir el transporte aéreo al interior de los Estados y estableciendo reglas claras que garanticen una adecuada y activa interacción entre el sector gubernamental y el sector privado.

### **21. Medio ambiente**

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo competente para la elaboración de normas y métodos recomendados internacionalmente en materia ambiental para la aviación civil. Asimismo, deberán implementar la Recomendación A21-07 (Directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica). También tendrán en consideración el impacto que las normas ambientales puedan tener cuando adopten enfoques equilibrados para la gestión del ruido, en consideración del Doc. 9829, las obligaciones jurídicas, los acuerdos y las leyes vigentes, cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales.

Los Estados miembros se abstendrán de adoptar medidas con respecto al medio ambiente que puedan afectar negativamente el desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional y se manifiesten contrarios a la adopción de medidas unilaterales y con efectos extraterritorial en materia ambiental.

Los Estados miembros observaran lo dispuesto en las Resoluciones emanadas de la OACI, particularmente lo dispuesto en la Resolución A39-1 Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local (Apéndice H, Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local), y en la Resolución A39-2, Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático de la OACI

## **22. Nacionalidad del transportador, designación y autorización**

Respecto a la nacionalidad de las empresas de transporte aéreo de un Estado, se reconocerá a aquellas constituidas en el país que efectúe la designación de acuerdo con su legislación.

### **Designación y autorización**

- a) Los Estados miembros podrán designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos y de retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se comunicarán por escrito al o los Estados parte.
- b) Al recibir la correspondiente designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y de conformidad con los requisitos prescritos para la autorización de explotación, los Estados miembros podrán otorgar la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras, a condición de que:
  - La línea aérea esté constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte.
  - la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
  - la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación); y
  - la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por parte del Estado que examina la o las solicitudes.
- c) Al recibir la autorización de explotación mencionada, una línea aérea designada podrá iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables y las normas exigidas por parte del Estado que ha concedido la autorización

## **23. Conversión de divisas y transferencia de ganancias**

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas para convertir y enviar el excedente de sus ingresos deducidos sus gastos locales, a cualquier país, además del de su origen, con aplicación de la normativa del Estado en que se recaudaron.

## **24. Empleo de personal no nacional**

- a) Los Estados miembros podrán reconocer el derecho de los transportistas a traer y mantener empleados de cualquier nacionalidad, con aplicación de la normativa de los Estados que los recibe
- b) La liberalización no debe ser obstáculo para que los trabajadores sigan participando en el desarrollo de la industria del transporte aéreo.

## **25. Propiedad y control de transportistas aéreos**

- a) La designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular en lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación.
- b) Los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo medidas coordinadas) para facilitar la liberalización aceptando transportistas aéreos extranjeros designados que podrían no cumplir los criterios tradicionales de propiedad y control nacional o los criterios de oficina principal y control normativo efectivo. Los Estados que opten por liberalizar las condiciones en las que aceptan la designación de un transportista aéreo extranjero cuando este transportista no satisfaga las disposiciones de propiedad y control de los acuerdos de servicios aéreos correspondientes, podrán hacerlo de la manera siguiente:
- i) formulando cada uno de ellos una declaración de sus políticas para aceptar designaciones de transportistas aéreos extranjeros;
  - ii) formulando declaraciones conjuntas de políticas comunes; o
  - iii) elaborando un instrumento jurídico obligatorio; asegurándose al mismo tiempo, cuando sea posible, que dichas políticas se elaboren de conformidad con los principios de no discriminación y de participación no exclusiva;

## **26. Arrendamiento de aeronaves**

- a) Los Estados miembros, al aplicar el Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las orientaciones de la Circular 295 de la OACI, deberían asignar claramente la responsabilidad de la seguridad operacional y su vigilancia, incluyendo las disposiciones pertinentes en los acuerdos de servicios aéreos u otros tipos de acuerdos que suscriban para la viabilidad del arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves
- b) Los Estados miembros podrán tomar en cuenta, para uso optativo a su discreción, la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la OACI.
- c) Respectadas las normas y reglamentos internos soberanos de los Estados. En caso de acuerdos los cuales no se aplique el Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, deberán ser observados los documentos guías de la OACI que orientan los Estados sobre sus responsabilidades, en cuanto Estado de Registro o Estado Operador, en la transferencia de aeronaves bajo régimen de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves (Brasil)

## **27. Solución de controversias**

Los Estados miembros y la industria del transporte aéreo necesitan un mecanismo de solución de controversias que:

- i. Infunda confianza y promueva la participación de los Estados en desarrollo;

- ii. Garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; y

## **28. Aspectos financieros**

Los Estados miembros, reconociendo la limitación de recursos financieros, la necesidad de inversión permanente que demanda el sector en las áreas de tecnología, infraestructuras y capacitación del personal, manteniendo además el compromiso de cumplir con niveles apropiados de seguridad que aseguren el desarrollo del transporte aéreo en la región, se asegurarán que los ingresos que provengan de la actividad aeronáutica se reinviertan en los propios servicios.

**II.-** Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que, en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente.

***La presente Resolución reemplaza a la Resolución A22-3***

**PROYECTO DE RECOMENDACION A23-2**

**IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN  
(GASeP)**

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que en el seno de la CLAC se viene implementando, como política permanente, la “Cooperación Horizontal” y gestionando el apoyo mutuo de los recursos humanos, económicos y tecnológicos de los Estados miembros;

CONSIDERANDO que el Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC/OACI, en su Séptima Reunión acordó poner en consideración de los Estados y dentro de su Programa de Trabajo, la conformación de un Grupo de Tarea sobre el Plan Regional de Seguridad de la Aviación con el objeto de dar seguimiento a la aprobación en implantación del GASeP y procurar el cumplimiento de sus objetivos; y

CONSIDERANDO las conclusiones de la Conferencia Regional NAM/CAR y SAM sobre Seguridad de la Aviación para las Américas y el Caribe (Ciudad de Panamá, Panamá, julio de 2018)

LA XXIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA:

Que los Estados miembros tengan en cuenta la Declaración de la Conferencia Regional sobre Seguridad de la Aviación y su Apéndice de Conclusiones que apuntan a cooperar en acciones comunes, mediante la implementación del Plan Global para la Seguridad de La Aviación (GASeP) de la OACI.



**“DECLARACIÓN DE LA CONFERENCIA GAsEP NAM/CAR y SAM”**

*La Conferencia regional sobre seguridad de la aviación civil para las Américas y el Caribe NAM/CAR Y SAM realizada en la Ciudad de Panamá, Panamá, 24 al 27 de julio de 2018 para “Abordar los desafíos comunes conjuntamente con las mejores prácticas mediante la implementación del Plan global para la seguridad de la aviación (GAsEP) de la OACI”, los participantes en la Conferencia (Estados, organizaciones internacionales y regionales y la industria) acordaron lo siguiente:*

**Reconocer** que la hoja de ruta regional de seguridad de la aviación es un documento vivo que contribuye a la implementación efectiva del GAsEP por los Estados y otros involucrados en las regiones NAM/CAR y SAM;

**Designar** al Grupo Regional AVSEC/FAL la responsabilidad para mantener actualizada la hoja de ruta regional en coordinación con las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, y otras entidades involucradas según sea necesario;

**Comprometerse** a trabajar con el objetivo compartido y común de lograr los cinco resultados clave prioritarios del GAsEP en las regiones NAM/CAR y SAM, en el plazo establecido en el Apéndice A de la hoja de ruta regional;

**Reconocer** que los cinco resultados prioritarios del GAsEP definen un objetivo positivo cuyo logro representa un mejoramiento cualitativo de la seguridad de la aviación mundial;

**Solicitar** a la OACI, el compromiso de actualizar la información sobre las actividades de USAP-CMA, sobre todo cómo se desarrollará el CMA, incluyendo factores e indicadores de cómo los Estados pueden avanzar en las diferentes categorías de auditorías de acuerdo a sus resultados alcanzados;

**Desarrollar** en las Regiones NAM/CAR y SAM un sistema de coordinación entre los Estados, las partes interesadas y la OACI en materia de auditorías y examen por homólogos a través de la elaboración e implementación de planes de rectificación a nivel nacional y regional para corregir las carencias y vulnerabilidades identificadas, incluyendo la instrucción y la orientación sobre el aseguramiento y el control de la calidad;

**Solicitar** a la OACI, mejorar el proceso USAP-CMA para proporcionar información fiable y actualizada sobre la implementación efectiva de las medidas de seguridad de la aviación;

**Apoyar** la iniciativa de la OACI “Ningún país se queda atrás”, los Estados, organizaciones regionales y partes involucradas, en coordinación con las Oficinas Regionales NACC/SAM de la OACI, se comprometen a brindar su apoyo a los otros Estados y entidades, según fuera necesario, para la implementación y cumplimiento de la Hoja de Ruta;

**Monitorear** a través de las Oficinas Regionales de la OACI la implementación de la Hoja de Ruta en las Regiones NAM/CAR y SAM, realizando informes periódicos del avance de las entidades regionales pertinentes, por ejemplo, el AVSECFALRG y la reunión de Directores Generales de las Regiones NAM/CAR y SAM, sobre la base de la información recibida de los Estados con respecto a la ejecución de la Hoja de Ruta;

**Trabajar** conforme a la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y las resoluciones respectivas de la Asamblea de la OACI bajo el liderazgo de la OACI; y

**Respaldar** la hoja de ruta de seguridad de la aviación NAM/CAR y SAM adjunta que se examinó en Panamá.

## Apéndice

### **Conclusiones de la Conferencia regional NAM/CAR y SAM sobre Seguridad de la Aviación para las Américas y el Caribe para abordar los desafíos comunes mediante la implementación del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) de la OACI**

(Ciudad de Panamá, Panamá, 24 al 27 de julio de 2018)

1. La Hoja de ruta regional para para Norteamérica, Centroamérica y Caribe, y Sudamérica (NAM/CAR y SAM) sobre seguridad de la aviación recibió el respaldo de la Conferencia regional NAM/CAR Y SAM sobre seguridad de la aviación para las Américas y el Caribe para abordar los desafíos comunes mediante la implementación del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) de la OACI que se llevó a cabo en la Ciudad de Panamá, Panamá, 24 al 27 de julio de 2018. Los participantes en la conferencia (Estados, organizaciones internacionales y regionales y la industria) acordaron lo siguiente:
2. El Apéndice A de la Hoja de ruta toma en consideración las particularidades regionales y refleja las acciones/tareas de seguridad de la aviación, así como las responsabilidades y resultados proyectados relacionados con las acciones prioritarias (Pas) del GASeP, bajo las siguientes cinco (5) resultados prioritarios clave:
  - a. Aumentar la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos
  - b. Desarrollar una cultura de la seguridad y la capacidad humana
  - c. Perfeccionar los recursos tecnológicos y fomentar la innovación
  - d. Mejorar la vigilancia y el aseguramiento de la calidad
  - e. Incrementar la cooperación y el apoyo
3. Esta Hoja de ruta es un documento “vivo” alineado con el GASeP, y toma en consideración las decisiones y directivas reguladoras relevantes de la OACI.
4. La Hoja de ruta regional NAM/CAR y SAM reunirá de forma conjunta a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, los Estados, Organizaciones regionales y entidades involucradas, de manera íntegra y en un esfuerzo coordinado para reforzar la colaboración Inter-regional y regional en seguridad de la aviación. El principal objetivo de esta Hoja de ruta es asistir e instar a todos los involucrados de NAM/CAR y SAM para trabajar de forma colaborativa orientados a hacia una implementación efectiva de las acciones/tareas acordadas para alcanzar los objetivos del GASeP, el cumplimiento del Anexo 17, y la sostenibilidad del sistema global y regional de la seguridad de la aviación utilizando al Grupo Regional NAM/CAR y SAM AVSEC/FAL como el foro principal (en coordinación con otras entidades/grupos/foros relevantes) para promover el compartir la información entre los involucrados.
5. Con OACI, todos los Estados, las organizaciones regionales y los involucrados cumpliendo sus responsabilidades en la implementación de la Hoja de ruta, el nivel sostenible de protección y seguridad de las operaciones de la aviación civil contribuirá la prevención de pérdida de vidas humanas, económicas, financieras y otras. Un sistema de aviación robusto provee un ambiente favorable para el crecimiento económico y el desarrollo en los Estados NAM/CAR y SAM.
6. El Apéndice A de esta Hoja de ruta será revisado y actualizado en coordinación con el Grupo Regional AVSEC/FAL de las Oficinas Regionales NAM/CAR y SAM de la OACI (en cooperación con otras entidades apropiadas) tomando en consideración las amenazas específicas existentes y emergentes a la seguridad de la aviación en la región, evoluciones mayores en el sistema de aviación, así como el GASeP y sus futuras enmiendas.

7. El Grupo Regional AVSEC/FAL tomando en consideración los recursos disponibles de los Estados y las entidades involucradas debería apoyar el desarrollo de Planes nacionales de acción detallados para asegurar la implementación efectiva de las acciones y tareas respectivas de la Hoja de ruta.
8. Para apoyar la iniciativa de la OACI “Ningún país se queda atrás”, se insta a los Estados, organizaciones regionales y partes involucradas, en coordinación con las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, a brindar su apoyo, según fuera necesario, a otros Estados y entidades que lo necesiten, para la implementación de la Hoja de ruta regional.
9. Los Estados deberían determinar e implementar las acciones y tareas relevantes dando prioridad y considerando sus áreas de mayor riesgo para dar cumplimiento a las normas del Anexo 17. A fin de asistir con esta priorización, los estados podrían obtener información de la Declaración del Contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación de la OACI, los resultados de las auditorías USAP de la OACI, y la retroalimentación de las Oficinas Regionales acreditadas a los Estados NAM/CAR y SAM.
10. El Grupo Regional AVSEC/FAL trabajará con las Oficinas Regionales acreditadas a los Estados NAM/CAR y SAM para colaborar con los Estados, organizaciones regionales, y las partes involucradas para apoyar la implementación efectiva de la Hoja de ruta.
11. Las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI monitorearán la implementación de la Hoja de Ruta Regional NAM/CAR y SAM, y proveerán informes periódicos del progreso a las entidades regionales pertinentes, por ejemplo, al Grupo Regional AVSEC/FAL y a la reunión de Directores Generales de las Regiones NAM/CAR y SAM, sobre la base de la información recibida de los Estados con respecto a la ejecución de la Hoja de Ruta.
12. Las autoridades nacionales competentes en seguridad de la aviación en las Regiones NAM/CAR y SAM deberían asegurar que las acciones y tareas de la Hoja de ruta implementada en todos los Estados está de acuerdo con los planes de acción detallados que serán desarrollados por los Estados:
  - Aumentar la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos. Comprender el riesgo es esencial para que las políticas y medidas sean efectivas, acordes y sostenibles. La realización de evaluaciones de los riesgos ayudará a identificar deficiencias y vulnerabilidades, que luego se podrán abordar con urgencia de la manera más práctica posible y con un uso óptimo de los recursos.
  - Desarrollar una cultura de la seguridad y la capacidad humana. La promoción de una cultura eficaz de la seguridad es fundamental para lograr buenos resultados en materia de seguridad de la aviación. Se debe desarrollar una cultura fuerte de la seguridad desde los niveles más altos de la dirección y dentro de cada organización. Para que la seguridad de la aviación sea eficaz, es requisito esencial contar con personal bien instruido, motivado y profesional.
  - Perfeccionar los recursos tecnológicos y fomentar la innovación. Promover y aplicar mejores soluciones tecnológicas y técnicas innovadoras puede proporcionar las herramientas para acrecentar la eficacia de la seguridad de la aviación y al mismo tiempo garantizar la eficiencia operacional.
  - Mejorar la vigilancia y el aseguramiento de la calidad. Contar con procesos eficaces de vigilancia y control de la calidad a nivel mundial, nacional y local resulta fundamental para garantizar el mantenimiento y la eficacia de la seguridad de la aviación.

- Incrementar la cooperación regional y el apoyo. El aumento de la colaboración entre las oficinas regionales NAM/CAR y SAM de la OACI y entre los Estados, organizaciones regionales y entidades involucradas permitirá alcanzar los objetivos clave de seguridad de la aviación con mayor rapidez y eficiencia.
13. Adicionalmente, la Conferencia Regional NAM/CAR y SAM también acordó desarrollar un sistema coordinado de auditorías y examen por homólogos a través de la elaboración e implementación de planes de rectificación a nivel nacional y regional para corregir las carencias y vulnerabilidades identificadas, incluyendo la mejora de la instrucción y la orientación sobre el aseguramiento de la calidad entre los Estados de las Regiones NAM/CAR y SAM, y otras entidades involucradas.
  14. Además, se acordó que la OACI debería trabajar para mejorar el proceso USAP-CMA a fin de proporcionar información fiable y actualizada sobre la implementación efectiva de las normas de seguridad de la aviación.
  15. Finalmente, se acordó trabajar conforme a la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y las resoluciones respectivas de la Asamblea de la OACI bajo el liderazgo de la OACI; y respaldar la hoja de ruta de seguridad de la aviación NAM/CAR y SAM adjunta que se examinó en Panamá.
-

**ADJUNTO**

**HOJA DE RUTA REGIONAL PARA PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE, Y SUDAMÉRICA (NAM/CAR Y SAM)**

**METAS GLOBALES**

(tal como se plantean en el preámbulo del Apéndice A del GAsEP – aprobado por el Consejo de la OACI)

- a) Para 2020, 80% de los Estados superan el 65% de aplicación eficaz
- b) Para 2023, 90% de los Estados superan el 80% de aplicación eficaz
- c) Para 2030, 100% de los Estados superan el 90% de aplicación eficaz

**METAS DE LAS REGIONES NAM/CAR Y SAM**

- a) Para 2020, 80% de los Estados superan el 70% de aplicación eficaz
- b) Para 2023, 90% de los Estados superan el 85% de aplicación eficaz
- c) Para 2030, 100% de los Estados superan el 90% de aplicación eficaz

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
<b>AUMENTAR LA CONCIENCIA DE LOS RIESGOS Y LA RESPUESTA ANTE ELLOS</b>	1.1 Examinar periódicamente el cuadro mundial de amenaza y aumentar la divulgación del asesoramiento sobre amenazas y riesgos.	1.A, 1.B Los Estados realizan evaluaciones de riesgo en forma periódica, tomando en cuenta una amplia variedad de amenazas actuales y futuras	Estados	La evaluación de riesgo es compartida con la región e incorporada en los procesos de toma de decisiones a nivel de la industria, el Estado y la región. Mejores prácticas de evaluación de riesgo en los Estados y la región Entendimiento común del riesgo y de la terminología utilizada.	Los Estados notifican la finalización al RG (Oficina Regional)	Informes anuales
		1.J, 1.K Los Estados comparten las evaluaciones de riesgo a nivel interno y externo (con la industria, otros Estados, OACI)	Estados		Todos los Estados en la región reciben RCS actualizado de la OACI (Oficina Regional)	Informes anuales

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
		1. I, El AVESEC/FAL regional instaure una discusión permanente del riesgo dentro del contexto de las reuniones.	Grupo regional NAM/CAR y SAM sobre seguridad de la aviación y facilitación de la OACI	Información de riesgo compartida con los que la necesitan.	Inclusión de la discusión de riesgo en la agenda de las reuniones del RG	Empezar en la próxima reunión, y luego en forma continua
	1.2 Mejorar la instrucción sobre evaluación de riesgos	1.M La Región realiza talleres sobre gestión de riesgo de la OACI	Oficinas Regionales, en coordinación con los Estados	Prácticas de evaluación de riesgo mejoradas en los Estados y la región	Cantidad de talleres realizados por la OACI o las Oficinas Regionales. Participación de los Estados en los talleres (instructores y estudiantes).	La OACI inicia la programación en 2018 y luego en forma continua
		1.L, 1.N La Oficina Regional establece la “instrucción de instructores” en materia de riesgo, luego los Estados introducen la instrucción en materia de riesgo a nivel nacional	OACI Estados	Entendimiento común del riesgo y de la terminología utilizada.	Cantidad de cursos impartidos por la Oficina Regional de la OACI  Los Estados introducen la instrucción en materia de riesgo, en base a sus	SAM en español, junio 2018, en Chile, y NACC en México, en octubre de 2018, y luego en forma continua inglés 3Q 2018

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
					necesidades locales	
	1.3 Examinar las disposiciones y textos de orientación pertinentes del Anexo 17 de la OACI para las esferas de mayor riesgo.	1.O, 1.P, 1.Q Los Estados se aseguran que el NCASP sea revisado y esté alineado con los cambios en el Anexo 17 – Seguridad, de la OACI  Sugerencia para que la Oficina Regional de la OACI establezca plantilla/norma a ser utilizada por todos los Estados como guía para comparar la legislación nacional y mantenerla actualizada con respecto al Anexo 17- Seguridad.	Estados	Los Estados garantizan cumplimiento con todas las normas del Anexo 17 - Seguridad, especialmente en las esferas de mayor riesgo.	Auditoría CMA - USAP  Notificar al RG/Oficina Regional de la OACI y AVSEC/FAL/RG los cambios en el NCASP en base al riesgo.	En forma continua
	1.4 Mantener actualizado en cada Estado un marco de referencia para la realización de evaluaciones de riesgo nacionales y locales.	Los Estados revisan continuamente y actualizan (o implementan) un marco de evaluación de riesgo en su Estado, para la realización de las evaluaciones de riesgo a nivel nacional y local.	Estado	Capacidad de realizar evaluaciones de riesgo efectivas que puedan ser utilizadas en la toma de decisiones/definición de políticas.	Notificar al AVSEC/FAL/RG Auditoría USAP CMA  La Oficina Regional realiza el análisis para la región; los resultados son	En forma continua

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
					revisados por el Grupo Regional en las reuniones, como parte de su agenda.	
		1.T Compartir experiencias y mejores prácticas en relación a las evaluaciones de riesgo y marcos de referencia	Estado		Los informes son compartidos entre los Estados según lo acordado. Talleres realizados por el RG	
	1.5 Disponer mecanismos internos eficaces para compartir información/evaluaciones con quienes las necesiten.	1.E Implantar o perfeccionar mecanismos seguros y sistemáticos para intercambiar información sobre amenazas y riesgos a nivel nacional	Estado	La información sobre riesgos llega en forma oportuna a quienes la necesitan	Encuesta/cuestionario de la OACI  Informes sobre la vigilancia a nivel del Estado	2019
		1.H, 1.U Utilizar la orientación de la OACI sobre la comunicación de información sobre amenazas y riesgos en el Estado y con la industria	Estado		Encuesta/cuestionario de la OACI	



<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
	1.6 Examinar los métodos de inspección existentes a la luz de la evaluación nacional de riesgos.	1.F Los comités nacionales de seguridad de la aviación y las autoridades competentes en seguridad de la aviación de los Estados examinan periódicamente los métodos de escrutinio física y de control de acceso, sobre la base de las evaluaciones nacionales de riesgo, a fin de asegurarse que sean apropiados y eficaces y utilicen tecnologías y técnicas actualizadas.	Estado	Examinar, actualizar e implementar procedimientos de escrutinio de conformidad con los resultados de las evaluaciones de riesgo.	Encuesta/cuestionario de la OACI  CMA-USAP Informes sobre la vigilancia a nivel del Estado	En forma constante
	1.7 Examinar las medidas de seguridad relativas al personal, tomando en cuenta el asesoramiento sobre riesgos y la orientación respecto de la amenaza interna.	1.G, 1.V, 1.W, 1.X Utilizar la orientación de la OACI y las mejores prácticas recomendadas para evaluar las medidas de seguridad relativas al personal con respecto a los riesgos planteados por la amenaza interna  Examinar la idoneidad de las medidas actuales para hacer frente a la amenaza interna, incluidas las verificaciones de antecedentes, las medidas físicas, la instrucción y concientización, y los mecanismos de notificación,	Estado	Las medidas de seguridad del Estado relativas al personal son lo suficientemente robustas como para enfrentar la amenaza interna, sobre la base del contexto de riesgo nacional	Encuesta/cuestionario de la OACI	2019

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
		para su incorporación en los programas pertinentes de seguridad de la aviación del Estado.				
<b>DESARROLLA UNA CULTURA DE SEGURIDAD Y LA CAPACIDAD HUMANA</b>	2.1 Crear y promover una cultura de seguridad.	2.A Examinar y elaborar material didáctico para impartir instrucción sobre la cultura de seguridad y sus principios (diversas entidades de seguridad del Estado involucradas en la concientización)  Las Oficinas Regionales coordinarán con la sección ASA en la Sede para la realización de seminarios/talleres con el fin de actualizar los asuntos relacionados con el CMA-USAP	OACI, Estados y la industria	Mayor conciencia y notificación de incidentes. Sistema de notificación a ser utilizado en las actividades de control de calidad y en el posterior plan de acción correctiva (intercambio de mejores prácticas, innovación, y renovación de las capacidades humanas)  Mejores prácticas en la implementación de un sistema robusto de seguridad de la aviación en la Región y mejora continua de las capacidades de vigilancia y monitoreo del Estado.  Entendimiento común en los Estados de la Región en cuanto a las auditorías	Encuesta/cuestionario de la OACI  Cantidad de talleres realizados por la OACI o las Oficinas Regionales Participación de los Estados en los talleres (instructores y representantes de los Estados)	2019  La OACI inicia la programación en 2018 y luego en forma continua

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
				CMA-USAP y conocimiento de las PQ para fomentar un máximo cumplimiento.		
		2.B Elaborar programas de concientización sobre seguridad de la aviación que promuevan efectivamente una cultura positiva de seguridad de la aviación.	OACI, Estados y la industria	Evidencia en los programas pertinentes de seguridad de la aviación		
		2.C Promover de manera continua campañas de concientización en seguridad de la aviación	OACI, Estados y la industria	Las personas designadas en base a su jerarquía y función reciben instrucción constante en concientización, de conformidad con un cronograma y contenido preestablecidos.  Implementación gradual en un año, de conformidad con la planificación.		

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
		2.D Elaborar y perfeccionar programas conjuntos de instrucción.	OACI, Estados y la industria	Programas AVSEC nuevos y actualizados elaborados y aplicados.		
		2.E Elaborar y difundir entre todas las otras partes interesadas los planes de comunicación, herramientas de notificación, materiales promocionales e instrucción en materia de modelos.	OACI, Estados y la industria	Materiales elaborados.	Encuesta/cuestionario de la OACI	
		2.F Formular estrategias de comunicación para concientizar al público en general sobre la seguridad de la aviación y la importancia de cumplir con las medidas de seguridad.	OACI, Estados y la industria	Evidencia en los programas de seguridad pertinentes.  Las personas designadas en base a su jerarquía y función reciben instrucción constante en concientización, de conformidad con un cronograma y contenido preestablecidos.  Implementación gradual en un año, de conformidad con la planificación.  Programas AVSEC nuevos y actualizados	Encuesta/cuestionario de la OACI	2020

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
				elaborados y aplicados. Materiales elaborados.		
				Talleres y seminarios. Publicidad y avisos en los aeropuertos. Actividad mejorada en el sitio web para tal efecto.	Encuesta/ cuestionario de la OACI Análisis de la actividad en el sitio web para tal efecto.	
	2.2 Desarrollar y examinar los programas nacionales de instrucción, teniendo en cuenta los riesgos.	2.G Elaborar e implementar un programa nacional de seguridad de la aviación para mejorar la supervisión de la dirección y liderar con el ejemplo.	OACI, Estados, organizaciones internacionales y la industria, RG	Regulaciones que establecen orientaciones, cuya eficacia puede ser medida a través del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación (NQCP)	CMA - USAP  Cantidad de reuniones realizadas y conclusiones	2020
		2.H Intercambio de mejores prácticas	OACI, Estados, organizaciones internacionales y la industria, RG	Intercambio de expertos en talleres nacionales e internacionales y sesiones de instrucción.	Cantidad de actividades de instrucciones llevadas a cabo y conclusiones	
		2.I Incluir en los programas de control de calidad disposiciones para monitorear la implementación efectiva de la cultura de seguridad de la	OACI, Estados, organizaciones internacionales y la industria, RG	Medición eficaz del nivel de implementación de los respectivos programas. Determinar la frecuencia	CMA - USAP  Encuesta/cuestionario de la OACI	

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
		aviación.		de la vigilancia, de conformidad con el volumen de tráfico y compartirlo con los Estados de la Región.		
	2.3 Profesionalizar al personal y asegurar un rendimiento constante	2.K Implementar una "cultura de transparencia" en la que todos los problemas reales y potenciales relacionados con la seguridad de la aviación son notificados sin temor a recriminación de las partes involucradas.	Estados	Implementar regulaciones y procedimientos para garantizar la protección y anonimato de las personas que notifican problemas relacionados con la seguridad de la aviación.	Cantidad de Estados que implementan regulaciones y procedimientos para garantizar la protección y anonimato de las personas que notifican problemas reales y potenciales relacionados con la seguridad de la aviación  Encuesta/cuestionario de la OACI.	2019
		2.L Garantizar la incorporación de procedimientos sólidos de comprobación de todo el personal.	Estados	En curso y sometido a mejora continua.	Cantidad de Estados que implementan procedimientos de comprobación. Encuesta/cuestionario de la OACI.	2019

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
	2.4 Elaborar requisitos básicos/calificaciones mínimas para el personal a cargo de la seguridad de la aviación.	2.M Elaborar e implantar un programa universal de acreditación en seguridad de la aviación (UASAP) para todo el personal que desempeña funciones de seguridad de la aviación.	OACI Estados y la industria	Realizar un estudio para evaluar las necesidades con respecto a los requisitos/calificaciones básicas y el nivel de conocimientos técnicos para la elaboración de un programa apropiado	Resultados del estudio	2019
		2.N Garantizar la financiación adecuada para contar con una dotación de personal de seguridad de la aviación que sea firme, instruida y motivada.	OACI Estados y la industria	Asegurar los fondos generados por la actividad, garantizando la ejecución a través de la legislación nacional (actualización de la legislación en base a estudios para determinar las tasas de seguridad de la aviación)	Encuesta/cuestionario de la OACI	
	2.1 Crear y promover una cultura de seguridad de la aviación	2.O Definir, revisar y perfeccionar los textos de orientación en materia de cultura de seguridad de la aviación, según sea necesario.	OACI Estados y la industria	Materiales revisados.	Encuesta/cuestionario de la OACI	
	2.4 Elaborar requisitos básicos/calificaciones mínimas para el personal a cargo de la	2.P Determinar niveles de competencia internacionalmente reconocidos.	OACI Estados y la industria	Niveles de competencia establecidos.	Encuesta/cuestionario de la OACI	
		2.Q Identificar el modelo y el plan de instrucción óptimos para las nuevas calificaciones profesionales globales.	OACI Estados y la industria	Tabla elaborada dentro de los elementos del material de instrucción pertinente.	Encuesta/cuestionario de la OACI	

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
	seguridad de la aviación.	2.R Elaborar orientación sobre el USAP.	OACI	Orientación elaborada	Orientación publicada	
	2.5 Revisar el material didáctico y los textos de orientación de la OACI, centrándose en las habilidades y necesidades fundamentales en materia de seguridad de la aviación.	2.S Identificar las habilidades y necesidades básicas en materia de seguridad de la aviación y revisar el material didáctico y los textos de orientación, centrándose en ellas.	OACI y el Estado	Matriz de habilidades de instrucción. Dos años.	Encuesta/cuestionario de la OACI	2020
	2.6 Examinar y mejorar las actividades de instrucción de la OACI relacionadas con la seguridad de la aviación	2.T Formular y acordar un nuevo documento y modelo de política para la instrucción global.	OACI y los Estados	Documento elaborado con guías y niveles mínimos.	Documento publicado	2020
2.U Revisar la función y la efectividad de los centros de instrucción de seguridad de la aviación.		OACI y los Estados	Revisión finalizada	Informes de evaluación ASTC de la OACI	2020 y luego en forma continua	
2.V Efectuar un análisis de las necesidades regionales de instrucción en el que participen todos los Estados de la Región.		OACI y los Estados	Análisis finalizado	Encuesta/cuestionario de la OACI Resultados de los análisis compartidos	2019 y luego en forma continua	



<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
		2.W Promover la cooperación regional y sub-regional en el ámbito de instrucción en AVSEC	OACI y los Estados	Actividades de cooperación promovidas a nivel regional y sub-regional en el ámbito de instrucción en AVSEC	Cantidad de actividades	En forma continua
		2.X Elaborar una plantilla y textos de orientación para los Estados sobre el análisis de los programas nacionales de instrucción en aviación civil	OACI y los Estados	Plantilla elaborada	Plantillas compartidas con los Estados	2019
<b>3. MEJORAR LOS RECURSOS TECNOLOGICOS Y FOMENTAR LA INNOVACION</b>	<b>3.2 Promover técnicas y tecnologías innovadoras por parte de los Estados y la industria</b>	<i>3.A Elaborar material sobre la realización de ensayos operacionales de técnicas innovadoras.</i>	<i>Estados y la industria Oficinas Regionales</i>	<i>En base a la evaluación de riesgo y los resultados de las actividades de calidad, identificar las vulnerabilidades y establecer nuevas metodologías para la realización de ensayos operacionales.</i>		Nov/2019
		<i>3.B Fomentar y apoyar ensayos y pruebas de nuevos procesos y equipos.</i>	<i>Estados y la industria Oficinas Regionales</i>	<i>A fin de apoyar a los fabricantes de tecnología relacionada con la seguridad de la aviación, promover ensayos del sistema de seguridad de la aviación del Estado para verificar</i>		

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
				<i>la eficacia de los nuevos equipos y tecnologías.</i>		
		<i>3.C Organizar y apoyar eventos y desafíos para la innovación y fomentar la participación de compañías principiantes y emprendedoras.</i>	<i>Estados y la industria Oficinas Regionales</i>	<i>Fomentar foros (seminarios, conferencias, talleres) para definir las necesidades en cuanto a tecnología relacionada con la seguridad de la aviación, con la participación de toda la industria.</i>		
		<i>3.Q Asegurar el intercambio de información entre los Estados y la industria sobre técnicas y tecnologías innovadoras. A través de las Oficinas Regionales, recolectar la información respectiva y compartirla con todos los Estados, previo consentimiento de los Estados.</i>	<i>Estados y la industria Oficinas Regionales</i>	<i>Fomentar la realización de foros en forma periódica para el intercambio de información entre los Estados.</i>		
		<i>3.R Elaborar material sobre la manera de efectuar ensayos operacionales de técnicas y tecnologías innovadoras y su utilidad.</i>	<i>Estados y la industria Oficinas Regionales</i>	<i>Identificar las necesidades específicas de cada Estado</i>	<i>Cantidad de Estados que realizan ensayos operacionales e intercambian</i>	<i>Nov/2019</i>

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
		<p><i>Alentar y apoyar los ensayos y pruebas de nuevos procesos y equipos.</i></p> <p><i>Organizar y apoyar eventos y desafíos para la innovación y fomentar la participación de compañías principiantes y emprendedoras.</i></p> <p><i>Asegurar el intercambio de información entre los Estados y la industria sobre técnicas y tecnologías innovadoras.</i></p> <p><i>A través de las Oficinas Regionales, recolectar información y elaborar material acorde con las realidades y necesidades de cada Estado.</i></p>			<p>información sobre dichos ensayos.</p>	
	<p><i>3.3 Promover la coherencia en las especificaciones técnicas de los equipos de seguridad de la aviación</i></p>	<p><i>3.S Identificar a los Estados que establecen especificaciones técnicas y/o requisitos de funcionamiento para los equipos de seguridad de la aviación.</i></p>	<p><i>Estados y la industria OACI/Oficinas Regionales</i></p>	<p><i>Recolección de dicha información a través de una encuesta.</i></p>	<p>Encuesta/cuestionario</p> <p>Especificaciones técnicas y/o requisitos operacionales</p>	<p>2020</p>

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
					para los equipos de seguridad de la aviación, compartidos con los Estados y la OACI/Oficinas Regionales.	
	3.4 Considerar las especificaciones técnicas mínimas para los equipos de seguridad de la aviación	3.D Identificar de manera detallada las amenazas para cada tipo de equipo de seguridad de la aviación.	Estados y la industria Oficinas Regionales	Solicitar a los fabricantes de equipos en el país que hagan demostraciones de las especificaciones de los equipos.	Información intercambiada entre los Estados	Nov/2019
		3.E Establecer el requisito inicial mínimo de detección para cada tipo de equipo de seguridad de la aviación.	Estados y la industria Oficinas Regionales		Encuesta/cuestionario de la OACI	
		3.F Establecer especificaciones operacionales para cada tipo de equipo de seguridad de la aviación.	Estados y la industria Oficinas Regionales	Intercambio de información, requisitos y especificaciones de los equipos entre los Estados.	Información publicada en el portal seguro de la OACI, AVSECPaedia	
		3.G Evaluar las tecnologías disponibles para cada tipo de equipo de seguridad de la aviación.	Estados y la industria Oficinas Regionales	En base a la evaluación de riesgo y los resultados de las actividades de control	Resultados de las auditorías	

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
		<i>3.H Establecer y mantener especificaciones técnicas para cada tipo de equipo de seguridad de la aviación.</i>	<i>Estados y la industria Oficinas Regionales</i>	<i>de calidad, identificar las vulnerabilidades de cada equipo, definiendo los elementos que representan una amenaza.</i>  <i>Incorporar las especificaciones técnicas mínimas de los equipos en las regulaciones del Estado.</i>		
	<i>3.5 Intensificar el uso de la tecnología apropiada para la inspección y la facilitación.</i>	<i>3.I Los Estados y la industria llevan a cabo actividades de divulgación para promover el uso de tecnología apropiada, con inclusión de consideraciones relativas a los factores humanos.</i>	<i>Estados y la industria Oficinas Regionales</i>	<i>Intercambio de información entre los Estados a fin de fomentar el uso efectivo y eficiente de tecnologías apropiadas para los procesos de inspección, con inclusión de consideraciones relativas a los factores humanos.</i>	<i>Cantidad de actividades realizadas</i>  <i>Encuesta/cuestionario de la OACI</i>	<i>2020</i>

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
	3.6 Desarrollar y mejorar la eficiencia de los procesos de certificación y el uso operacional del equipo de seguridad de la aviación, incluidos los factores humanos	3.J Los Estados y la industria examinan permanentemente el proceso de certificación de los equipos de seguridad para evaluar su eficacia, reactividad y determinar si se proporciona información precisa y actualizada.	Estados y la industria OACI/Oficinas Regionales	Establecer un procedimiento normalizado de certificación de los equipos de seguridad de la aviación para demostrar cumplimiento con las especificaciones mínimas establecidas por el Estado.	Procedimiento normalizado de certificación de los equipos de seguridad de la aviación establecido y compartido con las Oficinas Regionales	2020
		3.K Los Estados garantizan que las autoridades competentes en seguridad de la aviación coordinen con otras entidades (por ejemplo, aduanas e inmigración) la facilitación del intercambio de datos y la evaluación de riesgos.		Establecer un mecanismo eficaz de comunicación entre las autoridades involucradas en el sistema de seguridad de la aviación para el intercambio de información.	Mecanismo eficaz de comunicación establecido  Resultados de las auditorías	2020
		3.M Los Estados y la industria mejoran la gestión de los equipos de seguridad de la aviación en los aeropuertos (incluidas las pruebas de recepción in situ, las pruebas de			Establecer parámetros de rendimiento, incluyendo las pruebas de aceptación, las pruebas de encaminamiento y el mantenimiento.	

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
		<i>encaminamiento y el mantenimiento).</i>				
<b>4. MEJORAR LA VIGILANCIA Y EL ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD</b>	4.1 Elaborar metas regionales del CMA-USAP respecto de los niveles de implementación efectiva de las medidas de seguridad de la aviación	4.A Se realizará talleres en las regiones para discutir y establecer metas respecto de los niveles de implementación efectiva de las medidas de seguridad de la aviación, posibilidad de cambiar la meta	OACI, Estados	Alcanzar en las Regiones las metas de EI establecidas en las SARPs (referentes a la seguridad de la aviación) del Anexo 17 – Seguridad y Anexo 9 – Facilitación, de la OACI.	Porcentaje de Estados miembros que han participado en talleres, cursos y han recibido orientación por parte de las Oficinas Regionales	2do semestre de 2018
	4.2 Coordinar esfuerzos entre los Estados, las partes involucradas y la OACI en materia de auditorías y examen por homólogos	4.B Elaborar procesos y procedimientos para llevar a cabo el control de la calidad y coordinar esfuerzos entre las partes involucradas y el Estado y con otros Estados en lo que respecta a las actividades de auditoría y examen por homólogos.	Todos los Estados miembros de las Regiones NACC y SAM de la OACI Canadá y Colombia: elaborar anota de estudio sobre los principios del control de calidad, a fin de prepararse para el primer taller a realizarse durante el Grupo AVSEC/FAL en	Acción por parte de las Regiones NACC-SAM: B. y C. Los Estados miembros realizan talleres para presentar sus mejores prácticas y el control de calidad. [Inclusión en las reuniones regionales YA	Registrar la participación de los Estados miembros en los talleres; Cantidad de mejores prácticas recolectadas por las Oficinas Regionales, y	El primer taller a realizarse durante el Grupo AVSEC/FAL en setiembre de 2018.  La Oficina Regional presenta informe

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
	4.2 Coordinar esfuerzos entre los Estados, las partes involucradas y la OACI en cuanto a las auditorías y el examen por homólogos 4.5 Mejorar la instrucción y la orientación sobre el aseguramiento de la calidad	4.C Elaborar mejores prácticas sobre el control de calidad; coordinar esfuerzos entre los Estados y las partes involucradas en cuanto a auditorías y el examen por homólogos.	setiembre de 2018	PROGRAMADAS];  Las Oficinas Regionales de la OACI recolectan las mejores prácticas y las difunden a todos los Estados NACC y SAM.	compartidas con los Estados en las Regiones.	en NOV 2018
	4.3. Elaborar e implantar planes de rectificación a nivel nacional y local para corregir las carencias y vulnerabilidades	4.D Los Estados establecen un marco para trabajar con otros Estados y la industria en la rectificación de carencias y la aplicación de medidas de respuesta inmediata.	Todos los Estados miembros de las Regiones NACC y SAM de la OACI	Como resultado de los talleres sobre mejores prácticas en control de calidad, un grupo de trabajo elaborará un compendio de las prácticas de los Estados. Los Estados establecen	Las Oficinas Regionales de la OACI difunden las mejores prácticas (procesos, procedimientos) identificadas y	Primer taller durante la reunión AVSEC/FAL de setiembre de 2018;  Primer



<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
	identificadas.			mecanismos para definir conjuntamente la vigilancia de los explotadores que tienen en común y las partes involucradas de la industria, y las medidas de calidad para presentar al AVSEC/FAL/RG.	compartidas por los Estados miembros en los talleres regionales.	compendio reportado por la Oficina Regional de la OACI en noviembre de 2018
		4. E Analizar los datos nacionales de control de calidad para identificar problemas de implementación sistémicos y que requieran atención a nivel básico.	Todos los Estados miembros de las Regiones NACC y SAM de la OACI	Proporcionar herramientas para (analizar problemas sistémicos) identificar problemas mediante un mecanismo o talleres regionales periódicos.  Cada Estado aplica las mejores prácticas y medidas correctivas apropiadas (para corregir las deficiencias).		
		4.F Los socios de la industria trabajan con los Estados para asistir en la elaboración de planes de acción y determinar los posibles canales de asistencia, instrucción o transferencia de conocimientos.	Todos los Estados miembros de las Regiones NACC y SAM de la OACI	Cada Estado establece un marco para identificar las responsabilidades de la industria, en base al principio que la	Encuestas de la OACI	Primer trimestre de 2019

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
				participación de la industria en las actividades de vigilancia mejora la efectividad de la seguridad de la aviación. Estados y la industria: Mejorar las instalaciones (infraestructura y distribución de la seguridad de la aviación en el aeropuerto) para fines de facilitación. Alentar a los Estados a compartir sus mejores prácticas.		
		4.K Considerar la manera de emplear con más eficiencia los escasos recursos y personal del CMA-USAP.	Oficinas Regionales de la OACI	Para incrementar los escasos recursos de personal CMA-USAP en la Región, que la OACI ofrezca, por lo menos, un curso anual de certificación de auditores OACI.	Cantidad de auditores certificados	Segundo trimestre de 2019

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
	4.5 Mejorar la instrucción y la orientación sobre el aseguramiento de la calidad.	4.M Elaborar, examinar y revisar directrices y material de orientación para ayudar a los Estados a evaluar periódicamente la eficacia de sus programas nacionales.		El Grupo Regional elabora textos de orientación para mejorar la capacidad de los Estados de realizar auditorías nacionales y evaluaciones, que sirvan de base para que las Oficinas Regionales brinden orientación y asistencia.	Revisar el informe CMA-USAP con la autoridad competente del Estado luego de una auditoría, a fin de identificar las brechas en el control de la calidad, donde los resultados de la auditoría revelan la necesidad de asistencia.	
<b>5. INCREMENTAR LA COOPERACION Y EL APOYO</b>	5.1 Aportar recursos a la OACI, los Estados y las partes involucradas para auditorías/exámenes por homólogos.  5.2 Proporcionar más asistencia (cuando sea posible) para el	5.A Apoyar y alentar a todas las partes involucradas a que efectúen exámenes por homólogos, transfieran o intercambien conocimientos sobre procesos, procedimientos y tecnologías de seguridad de la aviación.  5.B Proporcionar fondos para las actividades de asistencia que realizan los Estados/la industria.		A nivel del Estado, necesidades, prioridades y fuentes de financiación identificadas.  Diseñar exámenes por homólogos, talleres e instrucción.  Acelerar la implantación del proceso de asistencia y examen por homólogos y las acciones de seguimiento.	Analizar la información disponible (resultados de las auditorías) a fin de definir opciones específicas para el cumplimiento de los protocolos. Revisar el Doc 8973 para que sea más específico. (Vigilancia e implementación) (Ref. 5.2 / 5.6)	

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
	<p>desarrollo de la capacidad.</p> <p>5.3 Los Estados beneficiarios se comprometen a mejorar la implementación efectiva.</p> <p>5.4 Garantizar que todas las entidades nacionales competentes participen activamente en la aplicación de las medidas.</p> <p>5.5 Identificar y utilizar nuevas fuentes de financiación (por ejemplo, Naciones Unidas, Banco Mundial, Estados, industria, etc).</p>			<p>Fondos movilizados y destinados a la asistencia entre homólogos.</p>	<p>Material de orientación elaborado por la OACI, definiendo opciones específicas para el cumplimiento de los protocolos. (2019)</p> <p>Presentar programas nacionales y otros reglamentos AVSEC a la OACI, como depositaria de dicha información, protegiendo la identidad del Estado que emite dichos reglamentos. (Ref. 5.2)</p> <p>Alentar a los Estados a que presenten sus programas nacionales y otras regulaciones AVSEC a la OACI como depositaria de</p>	

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
	5.6 Mejorar la capacidad de asistencia de la OACI y su eficacia.				<p>dicha información, protegiendo la identidad del Estado que emite dichas regulaciones. (Ref. 5.2)</p> <p>Los Estados presentan sus programas nacionales (PNSAC, PNISAC, PNCC) – Dic 2018</p> <p>Los Estados presentan sus regulaciones conteniendo los protocolos CE- 2 (Jul-2019)</p> <p>Los Estados presentan su material de orientación para resolver los protocolos CE-5 (Jul-2019)</p> <p>30% de los Estados</p>	

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
					<p>SAM han compartido sus programas nacionales, regulaciones y material de orientación en el repositorio de la OACI. (Jul 2019)</p> <p>100% de los Estados de la Región han compartido sus programas nacionales, regulaciones y material de orientación en el repositorio de la OACI. (Jul 2020)</p>	
	5.1 Aportar recursos a la OACI, los Estados y las partes involucradas para auditorías/exámenes por homólogos	<p>Los Estados que tienen recursos para brindar asistencia se comprometen a lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• participación a largo plazo;</li> <li>• verificación de su propio nivel de conocimientos técnicos, conocimientos transferibles; y</li> <li>• focalización de la</li> </ul>	OACI, Estados y la industria	<p>Material de orientación elaborado por la OACI, definiendo las opciones específicas para el cumplimiento con los protocolos.</p> <p>Los Estados presentan sus programas nacionales (PNSAC, PNISAC, PNCC)</p>		Julio de 2019

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
		<p>asistencia en base al perfil de riesgo.</p> <p>Alentar a las asociaciones de la industria a que transfieran conocimientos y compartan los resultados de sus auditorías con los Estados.</p>				
	<p>5.2 Proporcionar más asistencia (cuando sea posible) para el desarrollo de la capacidad.</p>	<p>Revisar y modificar el Doc 8973 para que sea más específico. (Vigilancia e implementación) (Ref. 5.2 / 5.6)</p> <p>Presentar los programas nacionales y otras regulaciones AVSEC a la OACI como depositaria de dicha información, protegiendo la identidad del Estado que emite dichas regulaciones. (Ref. 5.2)</p> <p>Alentar a los Estados a que presenten sus programas nacionales y otras regulaciones AVSEC a la OACI como depositaria de dicha información, protegiendo la identidad del Estado que emite dichas regulaciones. (Ref. 5.2)</p> <p>Los Estados que cuentan con recursos para brindar asistencia se comprometen a lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• participación a largo plazo;</li> </ul>		<p>Material de orientación elaborado por la OACI, definiendo opciones específicas para el cumplimiento con los protocolos.</p> <p>Los Estados presentan sus programas nacionales (PNSAC, PNISAC, PNCC)</p> <p>Los Estados presentan sus regulaciones conteniendo los protocolos CE-2</p> <p>Los Estados presentan su material de orientación para resolver los protocolos CE-5. 30% de los Estados SAM han compartido sus programas nacionales, regulaciones y material</p>		

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• verificación de su propio nivel de conocimientos técnicos, conocimientos transferibles; y</li> <li>• focalización de la asistencia en base al riesgo. (Ref. 5.2)</li> </ul> <p>Alentar a las asociaciones de la industria a que transfieran conocimientos y compartan los resultados de sus auditorías con los Estados. (Ref. 5.2)</p>		<p>de orientación en el repositorio de la OACI. 100% de los Estados en la Región han compartido sus programas nacionales, regulaciones y material de orientación en el repositorio de la OACI. Informe de avance en la implementación efectiva de los protocolos (12 meses después de finalizada la asistencia) Informes de auditoría de la OACI (de carácter voluntario y con protección de la identidad) Resultados de las auditorías IOSA. Repositorio de información implementado. Base de datos y plataforma en línea desarrollados.</p>		
	5.3 Los Estados beneficiarios se comprometen a mejorar la implementación efectiva	<p>Los Estados que reciben/solicitan asistencia se comprometen a lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• que todas las entidades nacionales apropiadas participarán en la instrucción, intercambio de información, y transferencia de conocimientos;</li> </ul>	OACI, Estados y la industria			
	5.4 Garantizar que todas las entidades nacionales competentes participen activamente en la aplicación de las medidas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• someterse a la identificación basada en riesgo de las causas fundamentales de las deficiencias;</li> <li>• voluntad política de largo alcance para implementar mejoras; y</li> <li>• aplicar la asistencia en el mejoramiento de la</li> </ul>	OACI y los Estados			



<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
		implementación efectiva. (Ref. 5.3)				
	5.5 Identificar y utilizar nuevas fuentes de financiación (por ejemplo, Naciones Unidas, Banco Mundial, Estados, industria, etc.)	Recolectar información (inventario) para identificar a las entidades estatales y globales que se benefician de las actividades de transporte aéreo, a fin de concientizarlas en cuanto a la importancia de la seguridad de la aviación y la necesidad de contar con recursos (fondos) para su fortalecimiento, en base a lo cual se pueden identificar nuevas fuentes de financiación para fines de la seguridad de la aviación. Mostrar otras experiencias de financiación exitosas. (Ref 5.5)				
	5.6 Mejorar la capacidad de asistencia de la OACI y su eficacia	Asegurar que la estrategia de la OACI de promoción y facilitación de la asistencia focalizada incluya el establecimiento de un mecanismo de información y coordinación (por ejemplo, un centro de intercambio de información) con el fin de fomentar un desarrollo de capacidades más eficaz y eficiente, y que incluya elementos				

<b>PRIORIDAD</b>	<b>ACCION PRIORITARIA</b>	<b>TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS</b>	<b>RESULTADO ESPERADO</b>	<b>HERRAMIENTAS DE MEDICION</b>	<b>CRONOGRAMA</b>
		<p>tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Una base de datos de todas las actividades de fortalecimiento de capacidades (Estados, OACI, otras organizaciones, industria, etc.);</li> <li>• Focalización, programación, ubicación, tema;</li> <li>• “oficina de ayuda” para conectar las solicitudes de los Estados;</li> <li>• plataforma en línea para fomentar/intercambiar mejores prácticas, cursos de instrucción y seminarios; y</li> <li>• un mapeo de las posibles capacidades de los donantes. (Ref. 5.6)</li> </ul> <p>Contratar expertos para realizar seminarios virtuales sobre aspectos tecnológicos, ciberterrorismo, mejores prácticas de seguridad la . (Ref. 5.2 / 5.6)</p> <p>Implementación y fortalecimiento de herramientas de comunicación remota para la realización de reuniones y cursos (Ref. 5.2 / 5.6)</p>				

**PROYECTO DE RECOMENDACION A23-6**

**PROGRAMA DEL SISTEMA DE GESTION DE LA SEGURIDAD (SeMS)  
PARA EL PERSONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA QUE REALIZA  
LAS FUNCIONES DE CONTROL E INSPECCION DE PERSONAS, EQUIPAJE,  
CARGA, CORREO Y VEHICULOS**

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que en el seno de la CLAC se viene implementando, como política permanente, la “Cooperación Horizontal” y gestionando el apoyo mutuo de los recursos humanos, económicos y tecnológicos de los Estados miembros; y

CONSIDERANDO que el Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC/OACI, en su Programa de Trabajo incluyo como esencial contar con un programa que facilite la implementación de los SeMS e involucre y prepare a las Autoridades de: Aviacion Civil de los Estados, los aeropuertos, explotadores aéreos y demás instituciones obligados en la gestión de riesgos de la Seguridad de la Aviacion Civil.

LA XXIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA:

Que los Estados miembros adopten el Programa del Sistema de Gestión de la Seguridad (SeMS) que se detalla a continuación:

**PROGRAMA DEL SISTEMA DE GESTION DE LA SEGURIDAD – SeMS  
PARA EL PERSONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA QUE REALIZA  
LAS FUNCIONES DE CONTROL E INSPECCION DE PERSONAS, EQUIPAJES,  
CARGA, CORREO Y VEHICULOS**

**CAPITULO 1- GENERALIDADES**

**1.1 Propósito**

Establecer un sistema de gestión y administración para los servicios de seguridad aeroportuaria de manera ordenada y sistemática, que contribuya a la eficiencia y eficacia en la inspección de pasajeros y sus equipajes, que permita identificar las posibles amenazas y, de tal forma que se puedan minimizar los riesgos asociados, corregir las deficiencias y de esta manera disminuir las probabilidades de incidentes, previniendo el ingreso oculto de armas, explosivos o sustancia peligrosas por parte de un perpetrador.

Un sistema de gestión de la seguridad de la aviación (SeMS) tiene como propósito el proporcionar a la Autoridad Aeronáutica como a sus obligados (aeropuertos y explotadores de aeronaves) un enfoque estructurado para la gestión de la seguridad como parte integral de sus actividades generales.

La Autoridad Aeronáutica se propone con la implantación de un SeMS ayudar al desarrollo de prácticas preventivas de seguridad de la aviación y establecerse tomando como base la aplicación de la normatividad vigente con procedimientos normalizados, y mejores prácticas, en aras de mantener operaciones seguras en la aviación civil.

**1.2 Antecedentes**

- Programa y proyectos de trabajo del informe final de la Quinta y Sexta Reunión del Grupo Regional sobre seguridad de la aviación y facilitación NAN/CAR/SAM OACI/CLAC.
- Anexo 17, enmienda 14
- Documento 8973 de OACI - Manual de Seguridad de la Aviación, novena edición
- Programa Nacional de Seguridad de la Aviación civil

**1.3 Fundamentos de un SeMS**

El personal que ejecuta controles e inspecciones de seguridad, tiene un trabajo exigente, el que debe soportar la presión de los pasajeros, de los colegas, de los usuarios y de diversos organismos, lo cual afecta la toma de decisiones certeras en el proceso de análisis de imagen, lo que podría ocasionar que se cometan errores, como tener altos índices de falsas alarmas y/o dejar pasar algún elemento peligroso. Este personal tiende a pensar que la demora en la inspección y desplazamiento de los pasajeros, pueda verse como un reflejo negativo sobre su capacidad y eficiencia como operador de inspección.

Situación similar ocurre con el inspector de pasajeros que está analizando la alarma del detector de metal tipo Pórtico, que de tanto alarmar en falso a los pasajeros que transportan elementos de uso doméstico, al efectuar la inspección adicional con el detector manual, esta pierde efectividad, ya que, debido a la presión por la cantidad de pasajeros acumulados, determina no verificar y/o descartar la amenaza, sin detenerse a observar comportamientos sospechosos.

El personal de la Autoridad Aeronáutica que ejerce las actividades de control de calidad, por su parte tienen una responsabilidad indelegable ante la comunidad aeroportuaria y en general ante toda persona que usa los servicios aeronáuticos y aeroportuarios, como es el de que, con su ejercicio, ofrecer una

mejora continua a la seguridad de la aviación civil, propender en la prevención de los actos de interferencia ilícita destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil.

Todo lo anterior exige establecer un Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación, como un método disciplinado, sistemático y concentrado en los riesgos para detectar y cerrar todas las brechas de seguridad críticas. Este Sistema ayuda a proveer medios para instituir las mejores prácticas de seguridad y demostrar claramente la dedicación de una organización respecto a la seguridad de la aviación por medio del énfasis en la rendición de cuentas y la diligencia debida. Ayuda así mismo a integrar y manejar los riesgos de seguridad de un modo global y sistemático, optimizando costos para el Gobierno y la industria aeronáutica.

Un SeMS, nos permite tratar de manera más preventiva, oportuna y eficaz, las amenazas y los riesgos detectados para una operación determinada, sin necesidad de requerir mayores cambios en la reglamentación; con lo cual se promueve el incentivo de reforzar la cultura de seguridad, facilitar nuevas ideas, adoptar mejores prácticas e implantar mejoras tecnológicas a fin de lograr los más altos niveles de seguridad, en la forma más eficiente y eficaz con relación al costo.

Un SeMS sirve para mejorar los aspectos que presentan más riesgo para la seguridad y que tienen más prioridad; por lo tanto, su complejidad y costo los determina la importancia de la operación y los resultados de las evaluaciones de la amenaza, los riesgos y la vulnerabilidad. El análisis de la causa fundamental de los incidentes de seguridad y los puntos débiles también pondrán de relieve las áreas prioritarias cuyo nivel de riesgo, más alto, debe mitigarse.

#### **1.4 Alcance**

Aplica para los aeropuertos públicos con operación regular y los explotadores de aeronaves con operación comercial regular responsables de la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil, en cumplimiento al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

#### **1.5 Marco Legal**

El desarrollo del SeMS se enmarca en concordancia con lo dispuesto en el siguiente marco legal:

1.5.1 **Anexo 17 de OACI:** Todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.

1.5.2 **PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL:** En su Capítulo I - Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación Civil.

#### **1.6 Definiciones**

**Actos de interferencia ilícita** (definición dada a título de explicación). Actos, o tentativas, que comprometen la seguridad de la aviación civil, entre ellos los siguientes:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves;
- Destrucción de una aeronave en servicio;
- Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra;
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos;
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica;
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos destinados a fines criminales;

- Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente; y
- Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

**Actuación humana.** Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad, protección y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

**Armas cortas.** Descripción general que se aplica a todas las armas de fuego de manejo manual.

**Artículos restringidos.** Artículos que, en el contexto específico de la seguridad de la aviación, están definidos como aquellos artículos, artefactos o sustancias que pueden ser usados para cometer un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o que pueden poner en peligro la seguridad operacional de las aeronaves y sus ocupantes o de las instalaciones o del público.

**Bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB).** Bolsas especialmente diseñadas que deberían utilizarse únicamente para la venta de LAG en las tiendas del aeropuerto o a bordo de las aeronaves.

**Control de seguridad.** Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

**Equipo de detección de trazas. Sistema tecnológico o combinación de** distintas tecnologías capaces de detectar cantidades muy pequeñas de materiales explosivos y de indicar mediante una alarma la presencia de tales materiales en un equipaje u otros objetos sujetos a análisis.

**Equipo de seguridad.** Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

**Facilitación.** La gestión eficiente del proceso de control necesario con el objetivo de acelerar el despacho de personas o mercancías y de prevenir retardos innecesarios en las operaciones.

**Gestión de crisis.** Aplicación de medidas de contingencia en respuesta a niveles de amenaza elevados, así como aplicación de medidas y procedimientos en respuesta a emergencias, incluidos los actos de interferencia ilícita.

**Imprevisibilidad.** La aplicación de medidas de seguridad con frecuencias irregulares, en distintos lugares y/o utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.

**Inspección.** La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

**Miembro de la tripulación.** Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el período de servicio de vuelo.

**Pasajero perturbador.** Un pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal de aeropuerto o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave.

**Pasajeros insubordinados.** Personas que cometen a bordo de una aeronave civil, desde el momento en que se cierra la puerta de la aeronave antes del despegue hasta el momento en que se vuelve a abrir después del aterrizaje, un acto de:

- Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de los bienes o las personas;
- Agresión, intimidación, amenaza o interferencia en el desempeño de las funciones de un miembro de la Tripulación o que disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;
- Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes;
- Comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo; y
- Desobediencia de órdenes o instrucciones legítimas impartidas con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.

**Persona con impedimentos o con movilidad reducida.** Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad física (sensorial o de locomoción), deficiencia mental, edad, enfermedad o cualquier otra causa que sea un impedimento para el uso de los transportes y cuya situación requiere atención especial adaptando a las necesidades de dicha persona los servicios puestos a disposición de todos los pasajeros.

**Principios relativos a factores humanos.** Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humanos y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

**Prueba de seguridad.** Ensayo, secreto o no, de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.

**Sistema de permisos.** Un sistema de permisos está constituido por tarjetas o por otros documentos expedidos a las personas empleadas en los aeropuertos o a quienes por otras razones necesiten autorización para tener acceso al aeropuerto, a la parte aeronáutica o a la zona de seguridad restringida. Su objetivo es identificar a las personas y facilitar el acceso. También se expiden y usan permisos para vehículos para fines similares y permitir el acceso de vehículos. Algunas veces, los permisos se denominan tarjetas de identificación o pases de aeropuerto.

**Verificaciones de seguridad para los LAG y las STEB.** Verificaciones visuales o controles de seguridad, realizados por el personal de seguridad, para detectar indicios de interferencia, en particular manipulación indebida de sellos, hurto e introducción de dispositivos, objetos o sustancias potencialmente peligrosos. Las verificaciones deberían llevarse a cabo en el punto de ingreso inicial en la parte aeronáutica. Deberían verificarse todos los suministros de LAG y STEB a fin de determinar que han estado protegidos, que no hay rastros ni sospecha de manipulación indebida y que la documentación correspondiente está en orden.

**Zona de seguridad restringida.** Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

## 2.1 Políticas y Objetivos

### 2.1.1 Políticas

La Autoridad Aeroportuaria, mediante el presente documento, declara que las funciones de control, e inspección de personas, equipajes, cargas, correo y vehículos, son los componentes fundamentales para la seguridad y ha definido las siguientes Políticas:

- a) Representar los valores y principios de la Autoridad de la Aviación Civil.
- b) Entregar un marco claro y explícito de atribuciones y responsabilidades.
- c) Asumir el compromiso de elaborar y aplicar estrategias para mejorar la gestión del servicio de seguridad.
- d) Mantener altos estándares en la seguridad aeroportuaria a través de implementar nueva tecnología.
- e) Proporcionar calidad del servicio mediante la capacitación formal y recurrente al personal de seguridad aeroportuaria.
- f) Establecer canales claros y expeditos de comunicación con el personal.
- g) Promover el cumplimiento de esta política, a todo el personal relacionado directamente con la seguridad aeroportuaria, usuarios y funcionarios de otros organismos de Estado.

### 2.1.2 Objetivos

Establecer un SeMS, con el objeto de manejar de manera ordenada y sistemática los riesgos de seguridad de la aviación civil en los aeropuertos y explotadores de aeronaves, basados en el cumplimiento de los procedimientos establecidos en la normatividad vigente.

Se han definido también para el éxito de misión los objetivos que tienen como propósito entregar un servicio de seguridad moderno, profesional y comprometido con la seguridad del aeropuerto.

- a) Prevenir actos de interferencia ilícita contra la seguridad de la aviación Civil.
- b) Verificar periódicamente el cumplimiento de los estándares de seguridad determinados y mejorar en forma continua su desempeño.
- c) Cumplir con el Programa Nacional de la Seguridad de la Aviación Civil.
- d) Mantener el Programa de Seguridad actualizado y difundido.
- e) Mantener el Plan de Seguridad del aeropuerto y explotadores de aeronaves actualizados y difundidos debidamente.
- f) Realizar los Comités de Seguridad del Aeropuerto.
- g) Mantener el Plan de Contingencia del Aeropuerto, actualizado, difundido y ejercitado.
- h) Efectuar reuniones de coordinación con los organismos del Estado para mejorar la gestión de seguridad del aeropuerto.
- i) Mantener un Plan anual de capacitación del aeropuerto y explotador de aeronaves armonizado con el Programa nacional de Instrucción de la seguridad de la Aviación.
- j) Mantener el control de calidad a través de auditorías, inspecciones, pruebas de vulnerabilidad, estudios e investigaciones de seguridad.
- k) Asesorar a la industria aeroportuaria y aeronáutica en la aplicación de mejores prácticas en los procesos de seguridad de la aviación civil.

Para el logro de dichos objetivos se proponen las siguientes actividades a llevarse a cabo:

ACTIVIDAD	OBSERVACIONES
-----------	---------------



Definir la política de un SeMS, en concordancia con la responsabilidad de la empresa (Aeropuerto/ explotador de aeronaves).	
Determinar la disposición de recursos para la implementación del SeMS	
Definir objetivos	
Exponer política disciplinaria de la organización en lo relacionado con AVSEC (comportamientos conforme/No conforme a la reglamentación. Tipos de reportes)	
Comunicar la política	
Realizar revisiones periódicas a la política y objetivos	
Desarrollar un plan de implantación del SeMS	
Crear un centro de archivo de los registros que corroboren la existencia y operación del SeMS	
Crear procesos y procedimientos en coordinación con el equipo de trabajo de la Dirección de seguridad, de acuerdo a las necesidades de cada área	
Desarrollar las responsabilidades en los procedimientos.	
Elaborar una tabla de los registros del SeMS.	
Elaborar una tabla de los documentos del SeMS.	
Mantener la documentación del SEMS, realizando como mínimo una revisión y, o actualización anual.	
Realizar revisión periódica del SeMS y/o actualización anual o cuando se requiera.	

## 2.2. Gestión de la seguridad aeroportuaria

Este componente busca desarrollar e implementar de manera sistemática, ordenada y eficaz los procedimientos de seguridad de la aviación civil que propenda en la prevención de los actos de interferencia ilícita. Así mismo, implantar una metodología para el análisis, evaluación y mitigación de riesgos de seguridad aeroportuaria.

### 2.2.1 Responsabilidades:

Para el logro de estos objetivos descritos, se requiere contar con el personal, conocer sus responsabilidades y funciones de los responsables de la seguridad de la aviación civil, en el marco de autoridad, de aeropuertos y explotadores de aeronaves:

#### 2.2.1.1 Autoridad

- a) La Autoridad Aeronáutica, a través de su Secretaría y Dirección competente como autoridad de la seguridad de la aviación civil, elaborará, ejecutará y mantendrá por escrito un Programa Nacional para el sistema de Gestión de la Seguridad.

- b) La Autoridad Aeronáutica definirá y coordinará la implantación de un SeMS entre los aeropuertos y explotadores de aeronaves de transporte aéreo regular y asignará tareas que sean necesarias a los obligados.
- c) La Autoridad Aeronáutica, exigirá a los obligados la implementación de un SeMS y será responsable de efectuar los procesos de vigilancia y seguimiento a los mismos, los cuales se realizarán con base en el plan de implementación del SeMS presentado por el mismo obligado.
- d) La Autoridad Aeronáutica desarrollará los mecanismos y procedimientos para la vigilancia y seguimiento de los SeMS y contará con plena autonomía para validar los datos proporcionados por la organización en la documentación SeMS, creada por los mismos obligados y entregada a la UAEAC para su evaluación, concertación y posterior vigilancia y cumplimiento.

### **2.2.1.2 Aeropuerto/ explotadores de aeronaves de transporte aéreo regular**

#### **2.2.1.2.1 Gerente/Administrador de Aeropuerto/Explotador de aeronaves comerciales regulares**

Para que la Autoridad Aeroportuaria, pueda mantener el nivel mínimo de riesgo aceptable de seguridad, se debe implementar un Sistema de Gestión de la Seguridad, la cual ha identificado como necesario que el aeropuerto/ explotador de aeronaves deban cumplir con, los siguientes compromisos:

- a) Liderar las actividades de seguridad aeroportuaria.
- b) Cumplimiento de los documentos normativo de seguridad de la aviación.
- c) Mantener en forma permanente la identificación de la amenaza, y abordando los riesgos en forma adecuada.
- d) Considerar los factores humanos en el control e inspección de pasajeros.
- e) Proporcionar la dotación de persona requerida y la tecnología adecuada.
- f) Verificar que se apliquen las medidas correctivas necesarias para mitigar los riesgos ante los actos de interferencia ilícita.
- g) Proveer una supervisión permanente y una evaluación periódica del sistema de gestión.
- h) Velar por la seguridad y salud laboral del personal de seguridad aeroportuaria.
- i) Disponer que se efectúen las investigaciones de seguridad, para determinar las causas y adoptar las medidas correctivas.

#### **2.2.1.2.2 Jefe de Seguridad**

El Jefe de Seguridad Aeroportuaria, mantendrá actualizado la documentación técnica y deberá considerar además lo siguiente:

- a) Plan de Seguridad del Aeropuerto
- b) Plan de Contingencia del Aeropuerto
- c) Comités de Seguridad del Aeropuerto
- d) Procedimientos de Inspección de pasajeros y sus equipajes
- e) Listados de objetos y artículos peligrosos y/o prohibidos
- f) Notificaciones de alertas
- g) Sistema de reclamos y sugerencias
- h) Coordinación en la Planificación de Turnos
- i) Programa anual de capacitación
- j) Coordinación en la Plan anual de feriados y vacaciones

- k) Coordinación en el Programa calificación y evaluaciones del personal
- l) Coordinación en el Mantenimiento de vestuario y equipamiento
- m) Coordinación en el Plan Anual de mantenimiento de equipos de seguridad.
- n) Coordinación el Investigar todo error asociado a la operación AVSEC según la metodología establecida.
- o) Notificar al Gerente/Administrador de Aeropuerto, de todo error Operacional conocido o identificado.
- p) Coordinación en la protección y comunicación de toda información y documentación relacionada con la Investigación del hecho.
- q) Supervisar las posiciones de trabajo, para prevenir la comisión de errores asociados a la operación AVSEC.
- r) Proporcionar y adoptar medidas preventivas o correctivas, para evitar sucesos similares.

### **2.2.1.2.3 Supervisores y Personal de seguridad**

- a) Cumplir con los roles de rotación
- b) Cumplir la normativa, procedimientos y medidas de seguridad vigentes,
- c) Operar los equipos de acuerdo a los procedimientos
- d) Notificar fallas de los equipos de seguridad
- e) Notificar todo error asociado a la operación AVSEC conocido o identificado.
- f) Cooperar con la investigación del error asociado a la operación AVSEC
- g) Adoptar las medidas correctivas o preventivas generadas de la investigación

### **2.2.2 Evaluación de la Amenazas**

Las amenazas a la aviación civil se van a ver concretadas, a través de las vulnerabilidades que tenga el sistema de seguridad aeroportuaria de un aeropuerto, donde el personal de seguridad es fundamental para impedir que estas se ejecuten:

Estas amenazas como:

- a) Apoderamiento ilícito de aeronave
- b) Terrorismo
- c) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos/secuestro
- d) Secuestro
- e) Toma de rehenes
- f) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica
- g) Comunicación de información falsa que compromete la seguridad
- h) Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos -metálicas y no metálicos- con fines criminales.
- i) Amenaza interna
- j) Uso de una aeronave en servicio con fines criminales

El Jefe del Aeropuerto, debe establecer mecanismo de cooperación y de notificación con los organismos especializado en identificar las probables amenazas al aeropuerto.

En concordancia con la Evaluación de Riesgos de la seguridad de la Aviación Civil y Plan de Gestión de

Riesgos, el nivel de amenaza que puede ser alto, medio o bajo, puede estar asociado a medidas de seguridad adicionales y actividades más restrictivas para los empleados del aeropuerto, por lo que también exigirá mayor concentración y compromiso del personal de seguridad aeroportuaria.

#### **2.2.2.1 Condiciones o fuentes de amenazas**

Las fuentes de amenaza están asociadas en la seguridad aeroportuaria, a las vulnerabilidades que presentan el sistema de seguridad aeroportuaria y en el encontramos los que presenta el personal, los equipos y los procedimientos establecidos. Entre los factores que puedan llegar a incidir en una amenaza, están:

- a) Localización geográfica (entorno urbano o rural): (incidencia de orden público, delincuencia, protestas sociales)
- b) Cerramiento (ausencia o mal estado especificaciones técnicas, falta de mantenimiento)
- c) Iluminación y señalización
- d) Tecnología AVSEC (falsas alarmas, falta de calibración y/o mantenimiento, novedades operativas, carencia de reportes y de trazabilidad, falta de atención técnica oportuna)
- e) Sistema de identificación (carencia o ineficacia en los controles en carnet perdidos, vencidos, sustraídos)
- f) Control de accesos (ineficientes)
- g) Comunicaciones y centros de control (mal estado o ineficiente)
- h) Vías de acceso (carencia o en mal estado)
- i) Predios colindantes
- j) Infraestructura terminal de pasajeros (deficiencias de diseños, falta de efectividad en la protección de techos, desagües, cantidad de controles de acceso)
- k) Personal de seguridad (insuficiente, falta de capacitación, falta de dotación, problemas de salud)
- l) Binomio (guía y canino) (carencia de unidades)
- m) Personal de fuerza pública y demás autoridades (falta de unidades presentes y/o ausencia en comités de seguridad)
- n) Inspecciones pruebas y estudios de seguridad de la aviación civil (procedimientos desactualizados, personal sin certificar, falta de supervisión: procedimientos mal realizados, falta de rotación, ausencia de registros.)

#### 2.2.2.2

#### **Probabilidad**

La probabilidad se clasificará así:

NIVEL	DESCRIPTOR	DESCRIPCION	FRECUENCIA
1	BAJA	Escenario teóricamente creíble, pero sin antecedentes ni indicios de ataque o de planes de ataque, y una intención teórica para la que no se observa capacidad.	No se ha presentado en los últimos 5 años
2	MEDIA BAJA	Escenario respecto del cual no hay antecedentes o los hay pero no son recientes, pero sí existe evidencia de intención, aunque con un método que aparentemente no está suficientemente desarrollado para un escenario de ataque certero o que probablemente ha sido reemplazado por otras formas de ataque.	Al menos 1 vez en los últimos 5 años
3	MEDIA	Escenario esencialmente creíble, con indicios de intención y capacidad y posiblemente algunos antecedentes, pero sin pruebas de que se está planificando un ataque.	Al menos 1 vez en los últimos 2 años
4	MEDIA ALTA	Escenario claramente creíble, con antecedentes relativamente recientes o pruebas de una primera etapa de planificación de ataque o reconocimiento hostil	Una vez en el último año.
5	ALTA	Escenario muy creíble, con antecedentes de un ataque del mismo tipo cometido en años recientes o pruebas significativas de capacidad, intención y planificación	Más de una vez en el último año

### 2.2.2.3

#### **Impacto:**

El impacto se clasificará de la siguiente manera:

NIVEL	DESCRIPTOR	DESCRIPCION
1	Insignificante	Si el hecho llegara a presentarse, tendría consecuencias o efectos mínimos sobre la seguridad de la aviación civil.
2	Menor	Si el hecho llegara a presentarse, tendría bajo impacto o efectos sobre la seguridad de la aviación civil
3	Moderado	Si el hecho llegara a presentarse, tendría medianas consecuencias o efectos sobre la seguridad de la aviación civil
4	Crítico	Si el hecho llegara a presentarse, tendría altas consecuencias o efectos sobre la seguridad de la aviación civil
5	Catastrófico	Si el hecho llegara a presentarse, tendría desastrosas consecuencias o efectos sobre la seguridad de la aviación civil

### 2.2.2.4

#### **Riesgos**

Como resultado de la identificación de las amenazas, y de las vulnerabilidades se debe efectuar la gestión de riesgo la que permitirá determinar el nivel riesgo del aeródromo y las medidas que se debiera establecer, definiéndose de la siguiente manera.

- a) Riesgo Alto: Se requiere medidas y acciones inmediatas de seguridad por un riesgo alto de interferencia ilícita.
- b) Riesgo Medio: Se requiere medidas y atención por probable interferencia ilícita.
- c) Riesgo Bajo: Se maneja mediante procedimientos normales de seguridad.

### **2.2.3 Gestión de Riesgos**

La gestión del riesgo se deberá ver reflejada en una matriz que permita establecer la severidad de daños, mayor, moderado o menor; que puede causar una interferencia ilícita a la aviación civil, asociado todo esto a la probabilidad de ocurrencia, la valorización de ambos conceptos deberá estar representada de la siguiente forma:

- a) Mayor 3: Riesgo cuya materialización dañaría SIGNIFICATIVAMENTE, el desarrollo normal de las actividades de la aviación civil de transporte de pasajeros y carga.
- b) Moderado 2: Riesgo cuya materialización causaría un daño MENOR, al desarrollo de las actividades de la aviación civil de transporte de pasajeros y carga.
- c) Menor 1: Riesgo que puede tener un MÍNIMO de efecto en el desarrollo de las actividades de la aviación civil de transporte de pasajeros y carga.

### **2.2.4 Notificación de errores**

2.2.4.1 El Personal de seguridad aeroportuaria debe asumir como cultura organizacional, que significa la toma de acciones inmediatas cuando se conozca o identifique un determinado hecho, para prevenir que se desencadene en un error asociado a la operación AVSEC, ya que su materialización puede incidir negativamente en la seguridad de la aviación civil.

2.2.4.2 Se debe tener presente, que un error, aunque sea leve, su repetición no asegura que el resultado sea igual que antes. Lo que antes fue leve, al repetirse puede ser grave con riesgo potencial a la seguridad.

2.2.4.3 Cada vez que se identifique o conozca un error asociado a la operación AVSEC por el personal de seguridad aeroportuaria, que sea denunciado por un usuario, pasajero o colega, y causado o imputado al sistema de seguridad aeroportuario, el personal receptor de la denuncia debe comunicar el hecho al supervisor o al Jefe de Seguridad del Aeropuerto, quién determinará en el acto elabore un informe y se disponga una investigación.

### **2.2.5 Investigación del Error**

2.2.5.1 Cada vez que ocurra en una unidad un Error asociado a la operación AVSEC, se debe tener presente que hay un problema que dio origen a este hecho; y que requerirá de una Investigación formal.

2.2.5.2 La investigación debe hacerse a la brevedad, ya que mientras más frescos estén los recuerdos, más objetivas serán las versiones que los involucrados o testigos entregarán. Esta investigación es necesaria, por cuanto muchas veces pueden llevar a errores más graves.

2.2.5.3 El objetivo principal de la Investigación de un error asociado a la operación AVSEC, es una recopilación de hechos y antecedentes destinados a determinar con la mínima demora que ocurrió en el servicio, que permita tomar las acciones preventivas o correctivas oportunas para prevenir su

repetición, como el informar los sucesos significativos a los niveles superiores para su análisis y determinar la eficacia de las medidas de seguridad, y para hacer los ajustes o adoptar nuevas medidas de ser necesario.

2.2.5.4 Inmediatamente después de conocido un error, y determinada su validez, el Gerente/Administrador de Aeropuerto dispondrá al Jefe de Seguridad, que proceda a sustanciar la correspondiente Investigación, y efectuar las diligencias pertinentes que permitan obtener el máximo de información, concerniente a lo siguiente:

- a) Identificar las causas efectivas o probables del hecho.
- b) Identificar al personal que haya intervenido, y sus posiciones de trabajo.
- c) Obtener declaraciones del personal que haya intervenido.
- d) Obtener declaraciones del cliente denunciante, y testigos presenciales del hecho, cuando corresponda.
- e) Declaraciones técnicas concernientes a la condición del equipo de inspección o detección relacionada con la incidencia, de ser el caso.

2.2.5.5 Una vez agotada todas las instancias de búsqueda de información útil, y concluido el proceso investigativo, de procederá a completar el formulario "Informe Investigación de Error asociado a la operación AVSEC" Anexo A que emitirá el Equipo Investigador y, que debe considerar la siguiente información:

- a) Resumen del error y toda otra información pertinente, en forma cronológica.
- b) Causa identificada o probable del suceso.
- c) Conclusiones.
- d) Recomendaciones y medidas rectificadoras propuestas para evitar sucesos similares.
- e) Acciones correctivas adoptadas en el momento.
- f) Anexar como apéndice los siguientes registros:
  - ✓ Declaraciones del personal que haya intervenido.
  - ✓ Declaraciones del denunciante del suceso, de ser el caso.
  - ✓ Toda declaración técnica concerniente a la condición del equipo, de ser el caso.
  - ✓ Todo otro registro que se estime procedente.

2.2.5.6 Si como resultado de la Investigación se identifica una No Conformidad, el jefe de seguridad establecerá junto con los supervisores un plan de acciones correctivas.

2.2.5.7 El investigador no debe sugerir la adopción de medidas disciplinarias alguna sobre el personal involucrado en el error.

Para el logro de dichos objetivos se proponen las siguientes actividades a llevarse a cabo:

<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Identificar ejecutivo responsable.	
Asignar gerente responsable de la implementación y mantenimiento de un SEMS eficaz.	
Desarrollar procesos y procedimientos en conjunto con el equipo de trabajo de la Dirección de seguridad, de acuerdo a las necesidades de cada área.	
Desarrollar las responsabilidades en los procedimientos	
Mantener la documentación del SEMS, realizando como mínimo una revisión y, o actualización anual	
Mantener actualizado un manual como parte de la documentación	
Documentar las responsabilidades de seguridad en toda la organización	
<b>ANALISIS Y GESTION DEL RIESGO</b>	
Planear procedimientos de notificación de riesgos	
Asegurar coordinación entre las entidades que participan en el Plan de Contingencia, participando activamente en los simulacros realizados	
Identificar las responsabilidades de todos los miembros de la organización	
Definir los niveles para toma de decisiones acerca de la tolerabilidad de los riesgos de seguridad	
Identificar las fuentes (canal de recepción) internas y externas, que se utilizarán para recoger la información de riesgos.	
Elaborar una base de datos con la recolección y, o notificación de reportes.	
Adelantar la matriz de evaluación de riesgos, en concordancia con el Programa Nacional de Contingencia	
Consolidar la información de todos los reportes en un archivo centralizado, por tipo.	
Crear una clasificación teniendo como base las estadísticas generadas con los consolidados de reportes de novedad e irregularidad	
Definir qué tipo de reporte se elabora, de acuerdo al tipo de evento, cuales son obligatorios y cuales voluntarios	
Diseñar un formato para los Reportes obligatorios y voluntarios	
Realizar, documentar e implementar un proceso que garantice el análisis, evaluación, y control de los riesgos identificados	
Realizar evaluación (el análisis de riesgos), sobre la matriz de acuerdo al proceso establecido	
Implementar una base de datos de consulta interna y	



para la comunidad, que sirva como fuente de implementación de planes de acción.	
Implementar medidas de mitigación (planes de acción), que pueden ser tecnológicas, de capacitación y, o de regulación, de acuerdo al resultado de la evaluación.	
Realizar retroalimentación - evaluación posterior a las medidas implementadas	

### **2.3 ASEGURAMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA:**

Tiene el propósito de mantener los controles de seguridad que permitan verificar el rendimiento y validar la eficacia de los mismos.

#### **2.3.1 Actividades de control de calidad**

Se establecen los siguientes instrumentos para verificar el cumplimiento de las normas, procedimientos, Programas y medidas de seguridad:

- a) Auditoría de Seguridad: Es un examen profundo del cumplimiento de cada aspecto de la normativa y procedimientos del sistema de seguridad del aeropuerto, con el objeto de establecer si están siendo aplicados correctamente, esta actividad puede ser dispuesta al Gerente/Administrador de Aeropuerto y la Autoridad de Aviación Civil.
- b) Inspección de Seguridad: comprende exámenes de la aplicación de uno o más aspectos específicos de la normativa y procedimientos a los integrantes del sistema de seguridad de aeroportuaria, para establecer si están siendo aplicados correctamente, esta actividad puede ser dispuesta al Gerente/Administrador de Aeropuerto/explotador de aeronaves y la Autoridad de Aviación Civil.
- c) Prueba de Seguridad: comprende actividades para evaluar aleatoriamente al personal y los equipos de seguridad durante las actividades normales de operación en un Aeródromo, para determinar la aplicación de la normativa, eficacia de las medidas de seguridad, rendimiento de una persona o equipo, esta actividad puede ser dispuesta al Gerente/Administrador de Aeropuerto/explotador de aeronaves y la Autoridad de Aviación Civil.
- d) Estudio de Seguridad: comprende evaluaciones exhaustivas de las condiciones de seguridad de un Aeródromo y recintos aeronáuticos, para identificar sus fortalezas y vulnerabilidades que puedan ser utilizadas para cometer un acto de interferencia ilícita y establecer las medidas de seguridad para su corrección o fortalecimiento. esta actividad será dispuesta al Gerente/Administrador de Aeropuerto/explotador de aeronaves y la Autoridad de Aviación Civil.
- e) Investigación de seguridad: ante la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita o situaciones que pongan en riesgo la seguridad de aviación y/o denuncias fundadas de los usuarios respecto a situaciones que afecten la seguridad, confidencialmente se investigará esos hechos. esta actividad puede ser dispuesta al Gerente/Administrador de Aeropuerto/explotador de aeronaves y la Autoridad de Aviación Civil, acorde con su competencia.
- f) Ejercicios: para evaluar el Plan de contingencia de los aeródromos, que evalúe si los involucrados conocen sus responsabilidades y funciones, esta actividad será dispuesta al Gerente/Administrador de Aeropuerto/explotador de aeronaves.

El ejercicio en concordancia con el Programa Nacional de Contingencia comprende los siguientes elementos

- a) La respuesta de todo el personal involucrado;
- b) El Plan, sus procedimientos y cartillas operacionales; y
- c) El equipo y las comunicaciones de emergencia.

Para el logro de dichos objetivos se proponen las siguientes actividades a llevarse a cabo:

<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Crear, documentar y divulgar indicadores	
Hacer seguimiento de cumplimiento de acuerdo al comportamiento de los indicadores, de forma periódica	
Hacer seguimiento de los controles para verificar el rendimiento de los equipos tecnológicos destinados a la seguridad	
hacer seguimiento al cumplimiento de los planes de acción, generados por los hallazgos encontrados en las diferentes inspecciones realizadas a los diferentes obligados (Dirección de seguridad aeroportuaria, Contratistas AVSEC, Explotadores de aeronaves, entre otros).	
Realizar revisiones periódicas a la normatividad aplicable, para asegurar que es concordante con los documentos del SeMS	
Controlar y evaluar todos los procesos implementados en el SeMS mediante evaluaciones internas e inspecciones.	
Establecer un proceso para identificar los riesgos generados a partir de los movimientos/innovaciones/cambios de la Empresa (infraestructura, documental, etc.)	
Efectuar y consolidar investigaciones a los reportes	
Analizar los datos recopilados, registrarlos y e incluirlos en el sistema de archivo	
Analizar tendencias para determinar nuevos riesgos AVSEC	
Crear y divulgar sistemas y canales de notificación de reportes (obligatorios y voluntarios) para la comunidad	

## **2.5 Promoción de la Seguridad**

### **2.5.1 Factores a Considerar con el personal de seguridad Aeroportuaria**

2.5.1.2 En primer lugar, se debe establecer como fundamental en la seguridad, el reconocimiento del personal de seguridad aeroportuaria, para ello se fomentará el liderazgo, el trabajo en equipo, trabajar en forma coordinada y comunicado en forma permanente, lo cual permitirá entregar un trabajo de calidad.

2.5.1.3 Para lograr estos objetivos se efectuarán reuniones informativas, briefing ante de cada turno de trabajo, además de notificarles novedades, noticias sobre materias profesionales, estas instancias

servirán para saludar a los que se encuentren de cumpleaños, han tenidos ascenso o se han hecho merecedores de una felicitación por un acierto o aporte en su trabajo.

2.5.1.4 Se deberá demostrarle confianza teniéndolo en cuenta, que funcione como un sistema de bienestar social, que se preocupe de realizar actividades de resiliencia, tales como eventos deportivos, nominar al empleado del mes, saludarles cuando contraen matrimonio, nacimiento de un hijo, visitarlo cuando están enfermo y apoyarlos emocionalmente.

**2.5.2 Capacitación interna y comunicación**

2.5.2.1 Se elaborará un Plan de Capacitación anual, que considere la instrucción inicial, recurrente de los programas de seguridad de la aviación civil para cada equipo de trabajo con responsabilidad AVSEC y aquella complementaria, para esto se considerarán las observaciones de la auditorías, inspecciones, pruebas de vulnerabilidad e investigaciones de seguridad, que indiquen como resultado, brechas de necesidades, además se tendrá presente la enmienda a los programas y procedimientos, también se aceptarán sugerencia o requerimientos del personal.

2.5.2.2 Dentro de la capacitación se reforzará la instrucción con cursos de especialización tales como:  
 Atención al usuario

- a) Negociación de conflictos
- b) Detección de comportamientos sospechoso.
- c) Mercancías peligrosas
- d) Terrorismo

2.5.2.3 Se dispondrá de canales de comunicación formales a través de boletines de seguridad, alertas, charlas y exposiciones sobre aspectos específicos.

2.5.2.4 En el canal informal a través reuniones, atención personalizada, verificaciones en terreno, briefing de inicio de actividades.

**2.5.3 Capacitación externa, comunicación**

2.5.3.1 Para el ámbito externo, funcionarios de organismos del estado, de explotadores de aeronaves, de terminales de aeropuerto, empresas de servicios y otras concesiones, se mantendrá una capacitación inicial de concienciación de seguridad aeroportuaria, cuando solicite la credencial aeroportuaria, durante el año se dictarán charlas sobre las partes pertinentes del programa de seguridad y planes de contingencia del aeropuerto.

2.5.3.2 Con respecto a la comunicación, están considerados para entregar información los comités de seguridad y boletines. También se dispondrá de una oficina de informaciones reclamos y sugerencia para recoger la opinión y participación de los empleados y usuarios del aeropuerto, finalmente se considerará un correo genérico para las denuncias anónimas.

Para el logro de dichos objetivos se proponen las siguientes actividades a llevarse a cabo:

ACTIVIDAD	OBSERVACIONES
Garantizar que la instrucción básica y recurrente abarque todos los temas AVSEC en concordancia con el PNISAC	
Tener un programa de instrucción, acorde con el PNISA, debidamente aprobado por la Autoridad Aeronáutica	
Garantizar que se comunican los objetivos, procedimientos, cambios en los mismos e información sobre las tendencias de rendimiento, a través de los	

canales establecidos.	
Mantener un indicador de cumplimiento de capacitación obligatoria, acorde a la normativa vigente.	
Programar cursos no reglamentarios, de acuerdo a las necesidades de cada área, basándose en la gestión interna.	
Desarrollar un sistema de información para la consulta de la capacitación que tiene cada persona que realiza funciones de responsabilidad de la aviación civil.	
Desarrolla y mantener un sistema de Comunicación periódicamente, a través de boletines internos y externos, sobre seguridad de la aviación civil, basados en los documentos consolidados de reportes, tendencias de rendimiento, cambios normativos, situaciones relevantes de impacto en el medio. Documentar los procesos de comunicación de la seguridad	
Desarrollar y mantener un sistema de comunicación la responsabilidad de cada persona en el SeMS.	
Desarrolla un método de evaluación que garantice la recepción y conocimiento de la información publicada	
Desarrolla cartilla sobre el contenido del SeMS	
Desarrollar e Implementar un Link en la página web del aeropuerto/explotador de aeronaves, para que la comunidad aeroportuaria pueda consultar información relacionada con diferentes temas AVSEC.	
Mantener actualizada la información publicada en la página web.	
Establecer un canal de comunicación para la notificación de quejas, por parte de la comunidad aeroportuaria.	
Propender que todo el personal este totalmente consciente del SeMS al interior de la Empresa	
Garantizar que todo el personal este totalmente comprometido con el SEMS al interior de la Empresa	

**ANEXO “A” INFORME DE INVESTIGACIÓN DE SEGURIDAD**

<b>Denuncias</b>	
<b>Procedimiento</b>	
<b>I. Antecedentes (Descripción del evento)</b>	
<b>II. Evento obligatorio de taxonomía</b> (p.e. acto de interferencia ilícita, intrusión, objetos olvidados, uso porte del carné, intrusión, incumplimiento ingreso inspección)	
<b>III. Plan de acción</b> (gestión)	
<b>IV. Lugar del evento</b> (Punto de inspección, punto de inspección, perímetro, carga, plataforma, selección de equipajes, HBS)	
<b>V. Investigación</b> (causas posibles: p.e. entrenamiento, documentación, inspección de equipos, tecnología y actividades realizadas)	
<b>VI. Material de evidencia</b> (videos, fotografías y otros)	
<b>Sugerencia</b>	
<b>Conclusión</b>	

<b>Nombres</b>	
<b>Fecha de inicio de la investigación</b>	
<b>Fecha presentación Informe</b>	