

**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**



**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/A23-INFORME
29/11/18

XXIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

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

Lugar y fecha

1. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) celebró su XXIII Asamblea Ordinaria en el Hotel Melia Cohiba en La Habana, Cuba, entre los días 19 y 21 de noviembre de 2018. En este importante evento participaron 140 Delegados de 21 Estados miembros, 9 Estados Observadores, 9 Organismos Internacionales y 1 Representante de la Industria.

Secretaría y participantes

2. El señor Marco Ospina Yépez, Secretario de la CLAC, se desempeñó como Secretario de la Asamblea. Los locales, equipos, suministros y servicios de interpretación simultánea fueron provistos por la República de Cuba. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1** y la lista de documentos que fueron examinados por la Asamblea en el **Adjunto 2** de este Informe.

Ceremonia de apertura

3. La ceremonia de apertura y la mesa principal estuvo solemnizada por la presencia de las siguientes dignidades: Sr. Ricardo Cabrisas, Vicepresidente del Consejo de Ministros de Cuba, Sr. Eduardo Rodríguez Dávila, Ministro en Funciones del Ministerio de Transporte de Cuba, el Sr. Armando Daniel, Presidente del Instituto de Aviación Civil de Cuba, Sr. Juan Carlos Salazar, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Sr. Bernard Aliu, Presidente del Consejo de la Organización Internacional de Aviación Civil y el Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC.

4. Las actividades de la Asamblea las presidió el Sr. Juan Carlos Salazar, Director General de la Unidad Especial de Aeronáutica Civil de Colombia y Presidente del Comité Ejecutivo de la CLAC.

SESIONES ABIERTAS

PRIMERA SESIÓN PLENARIA

Cuestiones 1, 2, 3, 4 y 5

del Orden del Día:

Apertura y Bienvenida Autoridad Aeronáutica de Cuba
Discurso del Presidente del Consejo de la OACI
Discurso del Presidente de la CLAC e informe de actividades
Discurso del Secretario

5. En los puntos del Orden del Día señalados se presentaron los siguientes discursos:
- Discurso de Bienvenida a cargo del Eduardo Rodríguez Dávila, Ministro en Funciones del Ministerio de Transporte de Cuba;
 - Discurso del Sr. Bernard Aliu, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI;
 - Discurso e informe sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 2017-2018, Sr. Juan Carlos Salazar, Presidente del Comité Ejecutivo de la CLAC (**Adjunto 3**).
 - Discurso del Secretario, Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC (**Adjunto 4**).

6. En este punto también se realizó un homenaje al Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC, quien terminará sus funciones el 31 de diciembre de 2018, luego de 25 años de fructífera y eficiente labor contribuyendo al fortalecimiento de la CLAC y al desarrollo del transporte aéreo latinoamericano y mundial. Seguidamente, en nombre de los 22 Estados miembros, la Presidencia hizo entrega de un recuerdo que representaba el sentir y agradecimiento de la comunidad aeronáutica internacional, reconociendo su invaluable contribución.

Cuestión 6 del Orden del Día:

Adopción del Orden del Día

Nota de estudio CLAC/A23-NE/01 CORRIGENDUM 5

- **Subscripción del al Anexo del MOU CLAC/CAAS**

7. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado en la Nota de estudio CLAC/A23-NE/01 *CORRIGENDUM 5*, aprobándolo por unanimidad, tal como aparece en el **Adjunto 5**.

8. Por otro lado, el Director General de la Autoridad Aeronáutica de Singapur, presentó un discurso, destacando las estrechas relaciones entre la CLAC y la CAAS, así como el apoyo que desean brindar al IPAC. Posteriormente, se suscribió el Anexo al MOU CLAC/CAAS, mediante el cual se considera la implantación de becas para Jóvenes Profesionales de la Aviación (PYAP), el Programa de Becas regular y el Programa de Seminarios in situ.

Cuestión 7 del Orden del Día:

Establecimiento del Órgano Subordinado de la Asamblea (Comité de trabajo) y traslado de las cuestiones del Orden del Día

Nota de estudio CLAC/A23-NE/03 CORRIGENDUM 2

9. El Presidente de la CLAC, en representación del Comité Ejecutivo, sometió a consideración de la Asamblea el establecimiento del Comité de Trabajo para examinar los diferentes asuntos. En ese sentido, al Comité se le asignaron las Cuestiones 9, 10 y 11 del Orden del día, de conformidad con la nota de estudio CLAC/A23-NE/03 Corrigendum 2. Asimismo, la Asamblea decidió que las cuestiones 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 y 20 fueran examinadas en las Sesiones Plenarias. También se aprobó la Cuestión 8 del Orden del Día referente a la realización del Panel “Competitividad del Transporte Aéreo en América Latina”.

10. A continuación, se puso a consideración de la Plenaria la nominación de candidatos para designar al Presidente y Vicepresidente del Comité de Trabajo. En esa línea de ideas, la Delegada de Colombia propuso al Sr. Carlos Salazar, Director General del Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC) de Nicaragua, como Presidente del Comité y a la Sra. Adys Sanchez, Jefe del Departamento de Asesoría Legal del Instituto de Aeronáutica Civil (IACC) de Cuba, como Vicepresidente. Propuestas que fueron aprobadas, por unanimidad y aclamación.

SESIONES DEL COMITÉ DE TRABAJO

Cuestión 8 del Orden del Día:

Panel sobre “Competitividad del Transporte Aéreo en América Latina”

11. El día martes 20 de noviembre de 2018, se realizó el Panel sobre “Competitividad del Transporte Aéreo en América Latina”, el mismo que estuvo moderado por el Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC y contó con la participación de los siguientes panelistas:

- Sr. Juan Carlos Salazar, Presidente CLAC
- Sr. Dionisio Mendez, Representante OACI
- Sr. Javier Martinez, Director General ACI/LAC
- Sr. Luis Felipe de Oliveira, Director Ejecutivo ALTA
- Sr. Peter Cerda, Vicepresidente Regional IATA
- Sr. Juan Carlos Trabanino, Presidente Ejecutivo COCESNA

Cuestión 9 del Orden del Día:

Proyectos de Decisión y Revocatoria

Nota de estudio CLAC/A23-NE/04

12. El Comité analizó las notas de estudio CLAC/A23-NE/04 y la nota de estudio CLAC/A23-NE/05 pasando revista y aprobando los siguientes Proyectos de Decisión:

- Resolución A23-1 sobre “Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo” (**Adjunto 6**)
Incluyendo la modificación al párrafo propuesta por República Dominicana, quedando de la siguiente manera:
“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. Asimismo, los Estados miembros que cuenten con sistemas instalados de pasaportes electrónicos, compartan su experiencia con los demás Estados miembros, a través de la Secretaría, como buenas prácticas”.
- Recomendación A23-2 sobre “Plan global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) de la OACI” (**Adjunto 7**)
- Resolución A23-3 Taller sobre “Identificación de personas con comportamientos

sospechosos” (**Adjunto 8**)

- Recomendación A23-4 “Estandarización de Procedimientos de Auditoría de Sistemas de Seguridad de la Aviación” (**Restringido**)
- Resolución A23-5 “Revocatoria de la Recomendación A10-6 sobre el servicio courier” (**Adjunto 9**)
- Recomendación A23-6 sobre el “Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación (SeMS)” (**Adjunto 10**)

Cuestión 10 del
Orden del Día:

Programa de Reuniones y Capacitación

Nota de estudio CLAC/A23-NE/06 Corrigendum

13. El Comité analizó la nota de estudio CLAC/A23-NE/06 Corrigendum y pasó revista al Proyecto de Programa de Reuniones y Capacitación 2019-2020. Durante el debate, algunos Estados ofrecieron sede para algunos eventos y sugirieron ciertas modificaciones de fechas. El programa modificado se presenta a continuación, el mismo podrá ser completado por la Secretaría, previa coordinación con Estados que deseen constituirse como sede para los eventos que aún están “por definir”. Aquellos que no dispongan de sede se realizarán en las Oficinas de la Secretaría, en Lima, Perú.

PROGRAMA DE REUNIONES Y CAPACITACIÓN 2019 - 2020

REUNIONES 2019

	Reunión	Fecha	Sede
1.	<ul style="list-style-type: none">• Cuadragésima Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/42)• Octava Reunión del Grupo de Gestión (GRUGES/8)	18 – 22 de marzo	<i>Por definir</i>
2.	IX Reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL/RG CLAC-OACI	24 – 28 de junio	Lima, Perú
4.	<ul style="list-style-type: none">• Cuadragésima Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/43)• Novena Reunión del Grupo de Gestión (GRUGES/9)	15 – 19 de julio	Montevideo , Uruguay
5.	XCII Reunión del Comité Ejecutivo	9 - 10 de septiembre	Sao Paulo, Brasil

CAPACITACIÓN 2019
Cursos / Seminarios / Talleres

Cursos / Seminarios / Talleres	Fecha	Sede
1. Seminario CLAC/TSA sobre “Manejo de Crisis AVSEC”	1 - 5 de abril	<i>Por definir</i>
2. Seminario CLAC/COREA sobre “Implementación y Gestión del Esquema de Reducción y Compensación del Carbono para la Aviación Internacional (CORSA)”	13 - 17 de mayo	Lima, Perú
3. Seminario CLAC/FAA sobre “Seguridad Operacional de Aviación General”	1 - 5 de julio	<i>Por definir</i>
4. Seminario CLAC/EAU sobre “Comportamiento y Desarrollo Organizacional”	26 - 30 de agosto	<i>Por definir</i>
5. Seminario CLAC/COREA sobre “Gestión de la Supervisión de la Seguridad Operacional y Preparación Práctica del USOAP-CM de la OACI”	16 - 20 de septiembre	<i>Por definir</i>
6. Seminario CLAC/CAAS sobre “Técnicas de Investigación de Accidentes de Aeronaves”	8 - 11 de octubre	Quito, Ecuador

REUNIONES 2020

Reunión	Fecha	Sede
1. <ul style="list-style-type: none"> • Cuadragésima Cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/44) • Décima Reunión del Grupo de Gestión (GRUGES/10) 	23 – 27 de marzo	<i>Por definir</i>
2. X Reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL/RG CLAC-OACI	8 – 12 de junio	México, México
3. <ul style="list-style-type: none"> • Cuadragésima Quinta Primera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/45) • Décima Primera Reunión del Grupo de Gestión (GRUGES/11) 	6 – 10 de julio	<i>Por definir</i>
4. XCIII Reunión del Comité Ejecutivo	15 – 16 de setiembre	<i>Por definir</i>
5. XXIV Asamblea Ordinaria de la CLAC <ul style="list-style-type: none"> • Reunión de Jefes de Delegación • Reunión del Comité Ejecutivo 	23 – 26 de noviembre	Montevideo, Uruguay

CAPACITACIÓN 2020
Cursos / Seminarios / Talleres

Cursos / Seminarios / Talleres	Fecha	Sede
1. Seminario CLAC/FAA sobre “Seguridad Operacional en Rampa”	17 - 21 de febrero	<i>Por definir</i>
2. Seminario CLAC/CAAS sobre “Gestión Aeroportuaria”	13 - 17 de abril	Lima, Perú
3. Seminario CLAC/EAU sobre “Drones/Sistema de Aeronaves no Tripuladas (RPAS)”	25 - 29 de mayo	<i>Por definir</i>
4. Seminario CLAC/COREA sobre “Gestión de Calidad en Aeropuertos CS”	20 - 24 de julio	<i>Por definir</i>
5. Seminario CLAC/TSA sobre “Ciberseguridad”	10 - 14 de agosto	<i>Por definir</i>
6. Seminario CLAC/COREA sobre “Política de Aviación para Ejecutivos”	12 - 16 de octubre	<i>Por definir</i>

Cuestión 11 del

Orden del Día:

Otros asuntos

- ***Presentación CORSIA***

14. La Asamblea tomó conocimiento de la presentación sobre el “CORSIA”, que estuvo a cargo del Director de la Oficina Sudamericana de la OACI, la misma que se acompaña como **Adjunto 11**.

Cuestión 15 del

Orden del Día:

Examen del Informe del Comité de trabajo

Nota de estudio CLAC/A23-NE/09

15. El Presidente del Comité de Trabajo, Sr. Carlos Salazar, Director General del Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC) de Nicaragua, presentó el informe del trabajo realizado por dicho Comité. El mismo que fue aprobado en la Plenaria por unanimidad.

Cuestión 16 del

Orden del Día:

Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria

Nota de estudio CLAC/A23-NE/10

16. La Secretaría presentó a consideración de la Asamblea el Acta de la Primera Sesión Plenaria en la que se analizaron las cuestiones 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del Orden del Día relativas al Informe del Presidente, a la adopción del Orden del Día y al establecimiento de los Órganos Subordinados de la Asamblea (Comité de Trabajo) y traslado de las cuestiones del Orden del Día. Sin comentarios el Acta fue aprobada por la Plenaria.

**Cuestión 17 del
Orden del Día:**

Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC

17. De conformidad a lo establecido en el artículo 13, inciso a) del Estatuto de la CLAC y el Artículo 9, inciso 1) del Reglamento Interno de Reuniones, la Delegada de Colombia propuso la elección del Comité Ejecutivo para el período 2019-2020, como se detalla a continuación y fuera aprobado por aclamación:

Presidente	Cuba
Primer Vicepresidente	Uruguay
Segundo Vicepresidente	Guatemala
Tercer Vicepresidente	República Dominicana
Cuarto Vicepresidente	Chile

**Cuestión 18 del
Orden del Día:**

Lugar y fecha de la XXIV Asamblea Ordinaria

18. El Jefe de Delegación de Uruguay, Sr. Antonio Alarcón, ofreció su país, como sede para la XXIV Asamblea Ordinaria de la CLAC, que se llevaría a efecto en noviembre de 2020, lo que fue recibido con beneplácito por todas las delegaciones.

**Cuestión 19 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

19. Durante la ceremonia de clausura, la Sra. Fang Liu, Secretaria de la OACI presentó un discurso. Seguidamente, entregó unas placas conmemorativas a la Presidencia y Secretaría CLAC. El discurso se acompaña como **Adjunto 12**.

20. A continuación se realizaron presentaciones de distintos Estados y Organismos invitados:

- Presentación KAA/Corea (**Adjunto 13**)
- Presentación KAC/Corea (**Adjunto 14**)
- Presentación Malasia
- Presentación SENASA (España) (**Adjunto 15**)
- Presentación EASA (Europa) (**Adjunto 16**)
- Presentación Qatar

**Cuestión 20 del
Orden del Día:**

Clausura de la XXIII Asamblea Ordinaria

21. Antes de dar por culminada la Asamblea, Representantes de los Estados miembros, Estados no miembros y Organismos observadores, expusieron su agradecimiento al Sr. Marco Ospina destacando su ejemplar, efectiva y eficiente labor mientras estuvo a cargo de la Secretaría de la CLAC y varios de ellos le hicieron entrega de placas conmemorativas.

22. De igual manera, fue presentado el Sr. Jaime Binder, quien se hará cargo de la Secretaría a partir del 1 de enero de 2019.

23. El electo Presidente de la CLAC, Sr. Armando Daniel presentó su discurso de clausura, dando por finalizada la sesión, agradeciendo a todos los asistentes.



XXIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

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

NOMBRE / CARGO	ORGANISMO	DATOS DE CONTACTO
ESTADOS MIEMBROS		
ARGENTINA		
Javier Esteban Figueroa Embajador	Embajada de Argentina en Cuba	T: 5555 8907 E: dioin@mrecic.gov.ar
ARUBA		
Edwin Kelly Director	Departamento de Aviación Civil – DCA	T: (297) 832 665 E: dca@dca.gov.aw
BELICE		
Lindsay Garbutt Director	Departameanteo de Aviación Civil	T: (501) 225 2014 E: lindsay.garbutt@civilaviation.gov.bz
BOLIVIA		
Celier Arispe Director Ejecutivo (a.i)	Dirección General de Aeronautica Civil – DGAC	T: (591 2) 244 4450 E: dgacbol@dgac.gob.bo
Darlin Cossio Gerente Responsable INAC	Dirección General de Aeronautica Civil – DGAC	T: (591 2) 244 4450 E: dgacbol@dgac.gob.bo
Javier Garcia Soruco Representante de Bolivia en el Consejo/OACI	Dirección General de Aeronautica Civil – DGAC	T: (514) 954 8038 E: bolivia@icao.int
Sergio Leon Vicepresidente Legal	Amazonas S.A	T: 6821 3354 E: asistente.presidencia@amazonas.com
Constantino Klaric Director de Proyectos Especiales	Amazonas S.A	T: 6821 3354 E: asistente.presidencia@amazonas.com

BRASIL

Daniel Longo Superintendente de Relaciones Internacionales	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC	T: (55 61) 3314 4515 E: daniel.longo@anac.gov.br
Astor Neto Analista de Relaciones Internacionales	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC	T: (55 61) 3314 4515 E: asint@anac.gov.br
Ary Bertolino Jefe Sub Departamento de Operaciones	Departamento de Control del Espacio Aéreo – DECEA	T: (55 21) 9718 33105 E: bertolinoarb@decea.gov.br
Leonidas Medeiros Vice Director	Departamento de Control del Espacio Aéreo – DECEA	T: (55 21) 99499 1439 E: leonidaslamj@decea.gov.br

CHILE

Victor Villalobos Director General	Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC	T: (562) 2436 8136 E: director@dgac.gob.cl
German Olave Director de Planificación	Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC	T: (562) 2436 8136 E: golave@dgac.gob.cl
Jaime Binder Secretario General	Junta de Aeronáutica Civil – JAC	T: (562) 2519 0900 E: jbinder@mtt.gob.cl
David Dueñas Jefe del Departamento Legal	Junta de Aeronáutica Civil – JAC	T: (562) 2519 0900 E: dduenas@mtt.gob.cl

COLOMBIA

Juan Carlos Salazar Director General	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC	T: (571) 296 3183 E: nidia.fonseca@aerocivil.gov.co
Alexandra Palomino Coordinadora Grupo de Asuntos Internacionales y Política Aero comercial	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC	T: (571) 296 3184 E: jazmin.palomino@aerocivil.gov.co

COSTA RICA

Guillermo Hoppe Director General	Dirección General de Aviación Civil – DGAC	T: (506) 2290 0090 E: ghoppe@dgac.go.cr
--	--	--

CUBA

Armando Daniel Presidente	Instituto de Aviación Civil de Cuba – IACC	T: (537) 838 114 E: presidencia@iacc.avianet.cu
-------------------------------------	--	--

Mercedes Vasquez Jefe del Departamento de Asesoría Legal	Instituto de Aviación Civil de Cuba – IACC	T: (537) 838 114 E: adys.sanchez@iacc.avianet.cu
Adys Sanchez Asesora Jurídica	Instituto de Aviación Civil de Cuba – IACC	T: (537) 838 114 E: adys.sanchez@iacc.avianet.cu

ECUADOR

Carlos Alvarez Director General	Dirección General de Aviación Civil – DGAC	T: (593 2) 294 7400 E: director@aviacioncivil.gob.ec
---	--	---

EL SALVADOR

Rene Lopez Prediente	Autoridad de Aviación Civil – AAC	T: (503) 7729 4748 E: jsalguero@aac.gob.sv
Jorge Puquirre Director Ejecutivo	Autoridad de Aviación Civil – AAC	T: (503) 2565 4406 E: jpuquirre@aac.gob.sv

GUATEMALA

Francis Argueta Director General	Dirección General de Aeronautica Civil – DGAC	T: (502) 2321 5421 E: francis.argueta@dgac.gob.gt
Giovanni Tobar Delegado	Dirección General de Aeronautica Civil – DGAC	T: (502) 4211 2222 E: giovanni.tobar@cocesna.org / giovatoba@gmail.com

HONDURAS

Wilfredo Lobo Director Ejecutivo	Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil	T: (504) 2234 0263 E: wlobo@cocesna.org
--	--	--

MÉXICO

Dionisio Mendez Representante de México en el Consejo OACI	Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC	T: (514) 954 8284 E: dmendez@icao.int
Agustín Rodriguez Ministro	Secretaría de Relaciones Exteriores – Embajada de México en Cuba	T: (53 7) 204 7722 E: arodriguezg@sre.gob.mx
Aida Flores Encargada de asuntos políticos, económicos y de prensa	Secretaría de Relaciones Exteriores – Embajada de México en Cuba	T: (53 7) 204 7722 E: afloresd@sre.gob.mx

NICARAGUA

Carlos Salazar Director	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC	T: (505) 2276 8580 E: dg@inac.gob.ni
Leonidas Duarte Asesor Legal	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC	T: (505) 2276 8580 E: lduarte@inac.gob.ni
Argimiro Ojeda Asesor Técnico	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC	T: (505) 2276 8580 E: aojeda@inac.gob.ni

PANAMÁ

Robert Katz Sub Director	Aeronáutica Civil	T: (507) 501 9300 E: rkatz@aeronautica.gob.pa
Pablo de la Guardia Director de Relaciones con Gobiernos y Asuntos de Industria	Copa Airlines	T: (507) 304 2525 E: pdelaguardia@copaair.com

PARAGUAY

Edgar Melgarejo Presidente	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC	T: (595 21) 212 530 E: sec_gral@dinac.gov.py
Maria Liz Viveros Sub Directora de Transporte Aéreo	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC	T: (595 21) 212 530 E: sec_gral@dinac.gov.py
Adalberto Meza Asesor Jurídico	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC	T: (595 21) 212 530 E: sec_gral@dinac.gov.py
Luis Bernardo Cristaldo Coordinador Técnico del Proyecto PAR/08/801	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC	T: (595 21) 212 530 E: sec_gral@dinac.gov.py

PERÚ

Hector Arce Coordinador de Política Aérea	Dirección General de Aeronautica Civil – DGAC	T: (511) 615 7910 E: larce@mtc.gob.pe
Marcela Lopez Representante de Perú en OACI		T: (514) 954 6693 E: mlopez@icao.int

REPÚBLICA DOMINICANA

Marcelino Herrera Director General	Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC	T: (1 809) 221 7909 Ext.290 E: director_general@idac.gov.do
Pablo Lister Secretario	Junta de Aviación Civil – JAC	T: (809) 689 4167 E: plister@jac.gob.do
José Valdez Director Legal	Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC	T: (1 809) 689 4167 E: jvaldez@idac.gov.do
Alberto La Grange Miembro del Pleno	Junta de Aviación Civil – JAC	T: (809) 689 4167 E: scamacho@jac.gob.do
Carlos Veras Representante de República Dominicana en el Consejo/OACI		T: (1 514) 954 5808 E: dominicanrepublic@icao.int

URUGUAY

Antonio Alarcon Director Nacional	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA	T: (598) 2 604 0408 Ext. 4000 E: dinacia@dinacia.gub.uy
Elsa Novelli Jefa de Asesoría Económico Financiera	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA	T: (598) 2 604 0408 Ext. 4221 E: enovelli@adinet.com.uy
Pablo Simeone Director General de Aviación Civil	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA	T: (598) 2 604 0408 E: psimeone@adinet.com.uy
Sergio Perez Lauro Director de Transporte Aéreo Comercial	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA	T: (598) 2 604 0408 E: sperez@adinet.com.uy
Maria Angelica Gonzalez Directora General de Transporte Aéreo	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	T: (598) 2 915 1218 E: juntaaeronautica@mtop.gub.uy / dntaereo@adinet.com.uy

VENEZUELA

Jorge Luis Montenegro Presidente	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC	T: (58 212) 277 4535 E: jorgemontenegro@inac.gob.ve
--	--	--

ESTADOS NO MIEMBROS

ARABIA SAUDITA

Abdulhakim Altamimi Director General	Saudi General Authority of Civil Aviation – GACA	T: (966 11) 525 3222 E: gaca-info@gaca.gov.sa
Saud Hashem Representante OACI		T: (514) 954 8219 E: saudi@icao.int

CHINA

Shengjun Yang Representante de China en OACI		T: (514) 954 8313 E: china@icao.int
---	--	--

COREA

Hyun Hwan Jin Director General for Aviation Policy	Ministry of Land, Infrastructure and Transport – MOLIT	T: (82 44) 201 4214 E: jewelry@korea.kr
Kyung Joon Jang Assistant Director	Ministry of Land, Infrastructure and Transport – MOLIT	T: (82 44) 201 4362 E: skyjjian@korea.kr
Dong Soo Ha Permanent Mission of Korea at ICAO	Ministry of Land, Infrastructure and Transport – MOLIT	T: (514) 954 6669 E: korea@icao.int
Crystal Kim International Air Transport Division	Ministry of Land, Infrastructure and Transport – MOLIT	T: (82 44) 201 4214 E: jewelry@korea.kr
Kyung Shin Jang Assistant Director	Ministry of Land, Infrastructure and Transport – MOLIT	T: (82 44) 201 4214 E: cielorosa@korea.kr
Min Jeong Kim	Ministry of Land, Infrastructure and Transport – MOLIT	T: (82 10) 3309 0645 E: minjeong0601@korea.kr
Jeeun Song Interpreter	Ministry of Land, Infrastructure and Transport – MOLIT	T: (82 44) 8425 3883 E: jadermarine@naver.com

ESPAÑA

Juan de Mata Morales Director Regional para América Latina	Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA)	T: (49 221) 8999 05 048 E: juan.morales@easa.europa.eu
Victor Aguado Representante OACI	Delegación España / OACI	T: (514) 954 8307 E: spain@icao.int

ESTADOS UNIDOS

Krista Berquist Manager Wester Hemisphere Office	Federal Aviation Administration – FAA	T: (202) 267 0917 E: krista.berquist@faa.gov
---	--	---

EMIRATOS ÁRABES UNIDOS

Saif Mohammed Al Suwaidi Director General	General Civil Aviation Authority – GCAA	T: (971 4) 211 1556 E: dgoffice@gcaa.gov.ae
Aysha Al Hameli Representante OACI	General Civil Aviation Authority – GCAA	T: (514) 954 8219 E: uae@icao.int
Saeed Al Suwaidi Gerente de la Oficina de Satisfacción del Cliente	General Civil Aviation Authority – GCAA	T: (971 4) 211 1556 E: dgoffice@gcaa.gov.ae
Shaikha Al Shamsi Ejecutiva Senior - Eventos	General Civil Aviation Authority – GCAA	T: (971 4) 211 1556 E: dgoffice@gcaa.gov.ae

FRANCIA

Randria Ravo Gerente de Cooperación Internacional Américas	Dirección General de Aviación Civil – DGAC	T: (336) 5809 4832 E: ravo.randia@aviation-civile.gouv.fr
Andreas Kohn Senior Director – Air Transport Affairs	AIRBUS	T: (336) 0937 6789 E: andreas.kohn@airbus.com

MALASIA

Khairul AAmali Ismail Representante de Malasia en el Consejo OACI	Ministerio de Transportes de Malasia	T: (514) 954 5771 E: kismail@icao.int
---	--------------------------------------	--

QATAR

Essa Al Massa Representante OACI		T: (514) 448 2222 E: qatar@icao.int
--	--	--

SINGAPUR

Kevin Shum Director General	Civil Aviation Authority of Singapore – CAAS	T: (65) 6595 4091 E: kevin_shum@caas.gov.sg
NG Tee Chiou Representante en el Consejo OACI	Civil Aviation Authority of Singapore – CAAS	T: (65) 6595 4091 E: tee_chiou@caas.gov.sg
Eileen Poh Senior Director	Civil Aviation Authority of Singapore – CAAS	T: (65) 6595 4091 E: eileen_poh@caas.gov.sg
Meaveen Lee Deputy Director	Civil Aviation Authority of Singapore – CAAS	T: (65) 6595 4091 E: meaveen_lee@caas.gov.sg

Gary Chew Deputy Manager	Civil Aviation Authority of Singapore – CAAS	T: (65) 6595 4091 E: gary_chew@caas.gov.sg
------------------------------------	--	---

ORGANISMOS INTERNACIONALES

ACI / LAC

Javier Martinez Director General	Airport Council International – ACI/LAC	T: (507) 830 5657 E: jmartinez@aci-lac.aero
--	---	--

ALTA

Luis Felipe de Oliveira Director Ejecutivo	Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo - ALTA	T: (507) 381 9061 E: awong@alta.aero
Maria Victoria Guiraud Directora de Relaciones de Industria	Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo - ALTA	T: (507) 381 9061 E: awong@alta.aero
Gonzalo Yelpo Asesor Jurídico	Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo - ALTA	T: (507) 381 9061 E: gyelpo@alta.aero

ACAO

Abdenbi Manar Director General	Arab Civil Aviation Commission – ACAO	
--	--	--

CANSO

Franklin Hoyer Aviation Consultant	CANSO	T: (51) 987411536 E: fnhoyer@gmail.com
--	-------	---

CAFAC

Hany Y. Eladawy Presidente	Comisión Africana de Aviación Civil – CAFAC	T: (20 100) 729 210 E: hany_yeladawy@civilaviation.gov.eg
Papa Atoumane Fall Secretario General (a.i)	Comisión Africana de Aviación Civil – CAFAC	T: (221) 78620 4430 E: afall@afcac.org

CEAC

Salvatore Sciacchitano Secretario Ejecutivo	Conferencia Europea de Aviación Civil – CEAC	T: (33) 1464 18541 E: ssciacchitano@ecac-ceac.org
---	---	--

COCESNA

Juan Carlos Trabanino Presidente Ejecutivo	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea – COCESNA	T: (504) 2275 7090 E: presidencia@cocesna.org
Fredy Diaz Secretario de Defensa Nacional	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea – COCESNA	T: (504) 2239 2330 E: fdiaz@sedena.gob.hn
Rodolfo Mendez Ministro de Obras Públicas y Transporte	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea – COCESNA	T: (504) 2223 9349 E: rodolfo.mndez@mopt.go.cr

IATA

Peter Cerda Vicepresidente Regional Las Américas	Asociación Internacional de Transporte Aéreo – IATA	T: (305) 779 9808 E: cerdap@iata.org
Liena Garcia Aviation Industry Relationship Manager	Asociación Internacional de Transporte Aéreo – IATA	T: (305) 779 9802 E: garcial@iata.org

IFALPA

Florencia Dovichi Legal Advisor	IFALPA	T: (54 11) 4958 5114 E: legales@apla.org.ar
Juan Pablo Mazzieri Representante RVS SAM	IFALPA	T: (54 11) 4958 5114 E: legales@apla.org.ar

OACI

Bernard Aliu Presidente del Consejo de la OACI	Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	T: (514) 954 8065 E: baliu@icao.int
Fang Liu Secretaria General	Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	T: (514) 954 8065 E: fliu@icao.int
Fabio Rabbani Director Regional	Oficina Sudamericana – Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	T: (511) 611 8686 E: icaosam@icao.int
Oscar Quesada Sub Director Regional	Oficina Sudamericana – Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	T: (511) 611 8686 E: oquesada@icao.int
Jorge Vargas Director de Cooperación Técnica	Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	T: (514) 954 8065 E: jvargas@icao.int

Javier Lopez Jefe de Operaciones	Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	T: (514) 954 8219 Ext. 8316 E: jlopezgonzalez@icao.int
Maria Concepción Morales Oficial de Operaciones	Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	T: (514) 954 8219 Ext. 6006 E: cmorales@icao.int

XXIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

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

LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO

(Presentado por la Secretaría)

Orden del Día	Número de Nota	Asunto	Medidas a adoptar	Presentada por
1		Apertura de la XXIII Asamblea	Tomar nota	Secretaría / Maestro de Ceremonia
2		Discurso de bienvenida a cargo de la Autoridad del país anfitrión	Tomar nota	Autoridad IACC
3		Discurso del Presidente del Consejo de la OACI	Tomar nota	OACI
4	CLAC/A23-NE/02	Discurso del Presidente de la CLAC e informe de actividades	Tomar nota	Presidencia
5		Mensaje del Secretario	Tomar nota	Secretaría
6	CLAC/A23-NE/01 CORRIGENDUM 5	Adopción del Orden del Día <ul style="list-style-type: none"> • Mensaje Presidente CEAC • Mensaje Presidente CAFAC • Mensaje Presidente ACAO • Suscripción MOU CLAC/CAAS 	Aprobación	Secretaría
	CLAC/A23-NI/01	Relación preliminar de Notas de estudio	Suscripción	Secretaría / CAAS
7	CLAC/A23-NE/03 CORRIGENDUM 2	Establecimiento del Órgano Subordinado de la Asamblea (Comité de trabajo) y traslado de las cuestiones del Orden del Día al Comité	Asignación de temas al Comité	Comité Ejecutivo
8		Panel sobre “Competitividad del Transporte Aéreo en América Latina”	Tomar nota	Comité Ejecutivo
9	CLAC/A23-NE/04	Proyectos de Decisión y Revocatoria	Proyectos de Decisión	Comité Ejecutivo
	CLAC/A23-NE/05	Actualización y Revocatoria <ul style="list-style-type: none"> • Recomendación A10-6 Sobre el servicio courier. (Nov-1992) • Resolución A22-7 Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos Proyectos de Decisión <ul style="list-style-type: none"> • Proyecto de Resolución sobre actualización de la Resolución A22-3 “Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo” • Proyecto de Recomendación sobre Plan global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) de la OACI • Proyecto de Recomendación sobre Estandarización de procedimientos de auditoria de sistemas de seguridad de la aviación • Proyecto de Recomendación sobre el Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación (SeMS) 		

Orden del Día	Número de Nota	Asunto	Medidas a adoptar	Presentada por
10	CLAC/A23-NE/06 CORRIGENDUM	Programa de Reuniones y Capacitación 2019-2020	Aprobación Programa Reuniones y Capacitación	Secretaría
11	CLAC/A23-NE/04 Adjunto 3 (R)	Otros asuntos (Comité) <ul style="list-style-type: none"> • Presentación CORSIA • Proyecto de Plan Estratégico CLAC 2019 – 2030 (Restringido) • Proyecto de Rec. A23-4 “Estandarización de Procedimientos de Auditoría de Sistemas de Seguridad de la Aviación” – Adjunto 3 (Restringido) 	Tomar nota Aprobación Plan Estratégico Proyectos de Decisión	OACI Secretaría Comité Ejecutivo
12		Presentaciones Candidatos Presidencia Consejo OACI (Sesión a puerta cerrada) <ul style="list-style-type: none"> • Salvatore Sciacchitano • Aysha Alhameli 	Tomar nota	Candidatos PRE/OACI
13	CLAC/A23-NE/07 CORRIGENDUM	Cuotas de contribución de los Estados miembros (Sesión a puerta cerrada)	Aprobar	Comité Ejecutivo
14	CLAC/A23-NE/08	Presupuesto 2019-2020 (Sesión a puerta cerrada)	Aprobar	Comité Ejecutivo
15	CLAC/A23-NE/09	Examen del Informe del Comité de trabajo	Aprobar	Presidente Comité de Trabajo
16	CLAC/A23-NE/10	Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria	Aprobar	Secretaría
17		Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC	Tomar nota	Estados Miembros
18		Lugar y fecha de la XXIV Asamblea Ordinaria	Tomar nota	Estado oferente
19		Otros asuntos <ul style="list-style-type: none"> • Presentación KAA/Corea • Presentación KAC/Corea • Presentación Malasia • Presentación SENASA (España) • Presentación EASA (Europa) • Presentación Qatar 	Tomar nota	Representantes de Estados y Organismos
20		Clausura de la XXIII Asamblea Ordinaria <ul style="list-style-type: none"> • Discurso Secretaría General OACI • Discurso del nuevo Presidente de la CLAC 	Tomar nota	Secretaria OACI Presidente CLAC

**DISCURSO JUAN CARLOS SALAZAR GÓMEZ,
PRESIDENTE DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE
AVIACION CIVIL - CLAC**

**XXIII Asamblea Ordinaria de la CLAC
(La Habana, Cuba, 19 al 21 de noviembre de 2018)**

Apreciados amigos, es un placer estar en este hermoso país en compañía de colegas y compañeros. Hoy tengo el honor de darles la bienvenida a la vigésimo tercera (23) Asamblea Ordinaria de nuestra Comisión.

Permítanme en primera instancia presentar mis más sinceros saludos a las Autoridades que nos acompañan el día de hoy. Asimismo, expreso mi agradecimiento a las autoridades y dignatarios de la República de Cuba por su hospitalidad y por acogernos aquí, en la perla del Caribe, lugar reconocido por sus magníficas playas y por su incalculable valor cultural.

En esta ocasión quisiera resaltar la importancia de la aviación, la cual fomenta la conexión entre personas y así como el turismo. Se estima que el 57% de los turistas viajan por aire¹, es más, en el 2017 se recorrieron 7,75 billones de kilómetros en el transporte aéreo mundial de pasajeros.

Por medio de esta, no sólo es posible conectar a los Estados con mercados en todo el mundo y potencializar la economía global generando un impacto económico mediante el transporte, sino que es también una productora de riqueza para el mundo como se evidencia en los 2,7 billones de dólares,² así como 65 millones de empleos

1,2, 3, Air Transport Action Group – Aviation Benefits 2018

4 ALTA video 2018

5, Air Transport Action Group - Key facts and figures from the world of air transport PG 47

6, Air Transport Action Group - Key facts and figures from the world of air transport PG. 46

7, Opening remarks by the Council President of the ICAO.

indirectos y 10 millones de trabajos directos en aerolíneas, aeropuertos y gestión de tráfico aéreo.³

Los 316 millones de pasajeros transportados en la región en el último año son el reflejo del progreso que América Latina y el Caribe han tenido. Hemos incrementado nuestra conectividad con más de 60 nuevas rutas aéreas (20% de ellas correspondientes a nuevas conexiones) y somos un motor de progreso para nuestros países. En nuestra región cada día más personas se benefician del transporte aéreo con seguridad, rapidez y eficiencia.

La aviación para América Latina y el Caribe representa crecimiento económico. Según la ATAG¹, el sector constituye el 3,3% de la actividad económica y aporta 7 millones de empleos. Sólo entre 2017 y 2018 se generaron 995.000 nuevos puestos de trabajo.⁶

La aviación en América Latina y el Caribe tiene un potencial de crecimiento único en el mundo. Todavía con una baja tasa de viajes por habitante (0,49) y con un gran crecimiento económico, el futuro se vislumbra prometedor.⁷

Por el momento, debemos seguir trabajando para asegurar que el crecimiento del sector continúe en condiciones de seguridad y eficiencia, promoviendo el cuidado del medioambiente y potencializando el crecimiento económico y social de las regiones.

Tal y como resalté en nuestra cumbre en Punta del Este, las acciones específicas están enmarcadas en lograr la modernización y expansión de la infraestructura, la implementación de tecnología para optimizar los procedimientos de navegación aérea, y la capacitación al personal de la aviación.

1,2, 3, Air Transport Action Group – Aviation Benefits 2018

4 ALTA video 2018

5, Air Transport Action Group - Key facts and figures from the world of air transport PG 47

6, Air Transport Action Group - Key facts and figures from the world of air transport PG. 46

7, Opening remarks by the Council President of the ICAO.

Por consecuencia, este proceso debe estar alineado con los objetivos generales planteados en la “Declaración Para Promover La Conectividad Por Medio Del Desarrollo Y Sostenimiento Del Transporte Aéreo En La Región Panamericana – Visión 2020-2035” reunión llevada a cabo en Fortaleza, Brasil en septiembre del presente año, estos objetivos promueven la cultura de la seguridad del transporte aéreo y su incorporación en el funcionamiento de las organizaciones de aviación civil, así como el desarrollo seguro, ordenado y sostenible de la aviación y la reducción de emisiones de carbono al ambiente. Todo esto articulado con las políticas públicas implementadas por los gobiernos nacionales para que el transporte aéreo continúe siendo el medio de transporte más seguro.

Estimados amigos y colegas, tenemos por delante una serie de retos en los que debemos seguir trabajando para continuar nuestro desarrollo sostenible, los Estados estamos llamados a formalizar estructuralmente nuestros planes de desarrollo de la aviación dentro de los objetivos mencionados anteriormente.

Finalmente, debemos continuar promoviendo que en nuestras regiones el acceso al transporte aéreo sea accesible, asequible, fluido y sostenible para todos los usuarios, asegurándonos de superar todos los desafíos existentes.

Señoras y señores, ha sido un gran honor para Colombia presidir esta comisión durante el bienio 2017-2018, asimismo agradecer al Comité ejecutivo que me acompañó durante esta gestión, así como a los demás Estados que con sus aportes han contribuido al trabajo de estos dos últimos años.

Mención especial merece el señor Marco Ospina Yepes quien ha sido una pieza invaluable para la Comisión Latinoamericana de Aviación

1,2, 3, Air Transport Action Group – Aviation Benefits 2018

4 ALTA video 2018

5, Air Transport Action Group - Key facts and figures from the world of air transport PG 47

6, Air Transport Action Group - Key facts and figures from the world of air transport PG. 46

7, Opening remarks by the Council President of the ICAO.

Civil durante los últimos 25 años convirtiendo a la CLAC en el foro de hermandad que es hoy.

Invito a todos los Estados miembros a continuar trabajando de manera coordinada y armónica, aunando esfuerzos para alcanzar los mejores niveles de conectividad e integración e impulsar la economía de la región.

Gracias

MENSAJE DEL SECRETARIO
XXIII ASAMBLEA DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE
AVIACIÓN CIVIL

QUERIDOS AMIGOS:

PERMITANME COMENZAR ESTE MENSAJE PARAFRASEANDO A “ANTONIO MACHADO” EN UNA FRASE DE SU POESÍA HECHA CANCIÓN:

“CAMINANTE NO HAY CAMINO, SE HACE CAMINO AL ANDAR”...

BUENO, ESO NOS TOCA A TODOS Y LES PUEDO DECIR CON TODA VERDAD QUE EL CAMINO QUE HE RECORRIDO, GRACIAS A MI DIOS, HA SIDO LLENO DE SATISFACCIONES, NO OBSTANTE, TAMBIÉN HE TENIDO QUE SORTEAR PROBLEMAS Y EVITAR ESPINAS. PERO COMO HOMBRE DE BIEN, EN MI RECUERDO PERDURÁN LOS MOMENTOS BUENOS, LOS POSITIVOS. LOS TRIUNFOS LOS HE RECIBIDO CON ALEGRÍA, PERO SOBRE TODO CON HUMILDAD. HE AGRADECIDO A MIS BENEFACTORES Y TAMBIÉN A MIS DETRACTORES CON DIGNIDAD Y RESPETO. HE ASUMIDO CON HONESTIDAD QUE ESOS TRIUNFOS NO SON MÍOS SINO DE TODOS USTEDES, DE LOS ESTADOS MIEMBROS QUE ME APOYARON.

EN 1974 MIENTRAS CURSABA EL SEGUNDO AÑO DE UNIVERSIDAD, COMENCÉ MI VIDA LABORAL EN LA AUTORIDAD AERONAUTICA DE MI PAÍS, EN LA QUE PRESTÉ MIS SERVICIOS POR 19 AÑOS Y DESPUÉS DE HABER ALCANZADO LA DIRECCIÓN DE TRANPORTE AÉREO DE ESA NOBLE INSTITUCIÓN Y LAS BASES ADQUIRIDAS A LO LARGO DEL TIEMPO, ME PERMITIERON POSTULAR A LA VACANTE DE “OFICIAL REGIONAL DE TRANPORTE AÉREO” (EN GRADO JUNIOR) Y EN 1993 FUI CONTRATADO POR LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI).

PARA 1994 SE PRESENTÓ LA OPORTUNIDAD DE ASCENDER A UN PUESTO “SENIOR” DE LA MISMA ESPECIALIDAD, PERO QUE ADEMÁS DE LAS FUNCIONES REGULARES DE UN ESPECIALISTA EN EL ÁREA LE CORRESPONDÍA APOYAR A LA CLAC EN CALIDAD DE SECRETARIO, ESTO EN FUNCIÓN DE UN ACUERDO DE “MODUS VIVENDI” SUSCRITO POR AMBAS

ORGANIZACIONES. DESPUÉS DE HABER COMPLETADO EL CONCURSO DE MERECIMIENTOS Y DE HABERSEME ENCARGADO LAS FUNCIONES, EN 1995 FUI RATIFICADO Y ASUMÍ LA RESPONSABILIDAD DE IMPULSAR LA CLAC POR UN DERROTERO DE SUPERACIÓN. EN 1997, LA OACI ENCARGÓ ADEMÁS A LOS ESPECIALISTAS DE MI ÁREA LA COORDINACIÓN REGIONAL AVSEC, QUE EN ESE MOMENTO NECESITABA DE UN MANEJO IMPORTANTE EN PROYECCIÓN AL FUTURO Y POCO A POCO NOS CORRESPONDIÓ GESTIONAR Y PREPARAR A LOS QUE CON EL TIEMPO SERÍAN LOS PRIMEROS AUDITORES DEL SISTEMA USAP, ACTIVIDAD QUE SE INCREMENTÓ CONSIDERABLEMENTE DESPUÉS DEL 11 DE SEPTIEMBRE, CON LA LAMENTABLE INTROMISIÓN TERRORISTA EN EL TRANSPORTE AÉREO, UTILIZANDO LAS AERONAVES COMO ARMAS. FUE UN TRABAJO ARDUO DE TODA LA INDUSTRIA Y PARA 1997 LA CLAC YA HABÍA CONSTITUIDO EL GRUPO DE TRABAJO SOBRE “SEGURIDAD CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA”.

A PARTIR DEL 2007, COMO TODOS USTEDES CONOCEN, LA CLAC SE CONVIRTIÓ EN UN ORGANISMO AUTÓNOMO Y LOS ESTADOS MIEMBROS ME INVITARON A SER SU PRIMER SECRETARIO, CON LA RESPONSABILIDAD DE FORTALECER LA COMISIÓN E INSERTARLA DE MEJOR FORMA EN EL CONCIERTO INTERNACIONAL. ESTA SOLICITUD NO LA PODÍA DESAPROVECHAR, PORQUE YO YA TENÍA MUY ARRAIGADO EN MI CORAZÓN MI CARIÑO Y RESPETO PARA ESTA INSTITUCIÓN.

HOY PUEDO DECIR CON ABSOLUTA CERTEZA QUE LA CLAC HA FORMADO PARTE DE MI VIDA Y DE LA DE MI FAMILIA, PUES MUCHAS VECES AL INTERIOR DE MI HOGAR SE HABLA DE AVIACIÓN Y DE LA CLAC EN PARTICULAR. MI ESPOSA LUISA Y MIS HIJOS JUAN FRANCISCO, PEDRO NEL Y MARCO ESTEBAN SE AMAMANTARON Y CRECIERON RESPIRANDO Y SABOREANDO EL NECTAR DE LA AVIACIÓN. PERO TAMBIÉN QUIERO PEDIRLES DISCULPAS PORQUE EN MUCHAS OPORTUNIDADES TUVIERON UN PADRE AUSENTE DEBIDO A MIS ACTIVIDADES QUE DEMANDARON MUCHO TIEMPO FUERA DEL HOGAR.

BIEN DECÍA UN EMINENTE HOMBRE, CINCO VECES PRESIDENTE DE MI PAÍS, JOSÉ MARÍA VELASCO IBARRA, QUE “LA AVIACIÓN ES LO MÁS EXCELSO DE LA ESPECIE HUMANA. ES EL HOMBRE EN BUSCA DE AVENTURA. ES EL SER QUE SE DESPRENDE DE LA

VULGARIDAD DE LA TIERRA PARA COMULGAR CON LA PUREZA DEL CIELO Y DESCENDER LUEGO A PURIFICAR LA TIERRA, DESPUÉS DE HABER RECIBIDO LA COMUNIÓN DE LO INFINITO”.

HOY QUE YA TENGO NIETOS LES CUENTO HISTORIAS Y ANECDOTAS DE ESTA APASIONANTE ACTIVIDAD, ENTONCES USTEDES COMPRENDERÁN QUE TENGO “SENTIMIENTOS ENCONTRADOS” AL DECIRLES “NO UN ADIÓS, SINO UN HASTA LUEGO”, PORQUE CONTINUARÉ CONTRIBUYENDO CON LA ACTIVIDAD AERONAUTICA DESDE OTRAS TRINCHERAS Y AQUÍ QUIERO EMULAR, CON EL PERMISO DE QUIEN ESTÁ AQUÍ PRESENTE, ARGIMIRO OJEDA, SUS PALABRAS EN UN MENSAJE RECIENTEMENTE RECIBIDO EN EL QUE ME DECÍA “HAY NOTICIAS QUE SORPRENDEN Y NO TE SUENAN BIEN AL OÍDO, PORQUE NO ESTÁS PREPARADO PARA RECIBIRLAS... PUES ESTIMO QUE TODAVÍA HAY OSPINA PARA RATO...”.

DESPUÉS DE ESTA PEQUEÑA INTRODUCCIÓN, QUISIERA UNICAMENTE PASAR REVISTA A TEMAS RELEVANTES DE MI GESTIÓN QUE DEMANDARON TIEMPO Y LARGAS JORNADAS DE DISCUSIÓN Y ANÁLISIS POR PARTE DE LAS AUTORIDADES AERONAUTICAS, SUS EXPERTOS Y QUIEN LES HABLA. ASÍ, PERMITANME REGRESAR A 1994, EN LA DÉCIMO PRIMERA ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC, QUE SE REALIZÓ EN MANAOS, EN LA QUE LA PRINCIPAL DISCUSIÓN SE DIO POR LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LA CATEGORIZACIÓN QUE HABÍA REALIZADO EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA EN FUNCIÓN DE SU SISTEMA IASA; ESTO ORIGINÓ LA PRIMERA DECLARACIÓN POLTÍCIA DE LA CLAC QUE DEPLORABA LAS MEDIDAS EXTRA TERRITORIALES Y UNILATERALES. DESPUÉS DE ESTO Y CONSIDERANDO QUE SE DEBÍA ENFRENTAR ESTE PROBLEMA DE MANERA TÉCNICA EN 1995, SE CONSTITUYÓ UN GRUPO DE TRABAJO QUE SE ENCARGÓ DE PREPARAR UN “MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO” Y SU REGLAMENTO PARA CONSITUTUIR LO QUE HOY ES EL “SISTEMA REGIONAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SRSVOP)”. MÁS ADELANTE, TAMBIÉN LOS ESTADOS CENTROAMERICANOS CONTITUYERON ACSA, EN EL SENO DE COCESNA CON EL MISMO FIN. HOY, YA TODO EL ESPECTRO DE NUESTRA REGIÓN ESTÁ CUBIERTO. 1998 FUE UN AÑO MUY IMPORTANTE PARA LA CLAC, PUES SE SUSCRIBIÓ EL MEMORANDUM SEÑALADO.

TAMBIÉN ME CORRESPONDIÓ NEGOCIAR CON LAS AUTORIDADES DE SINGAPUR UN “MEMORANDUM DE COOPERACIÓN MUTUA”, BUSCANDO IMPULSAR LA CAPACITACIÓN Y EL OTORGAMIENTO DE BECAS EN FAVOR DE FUNCIONARIOS DE NUESTRA REGIÓN. TAMBIÉN EN ESE MISMO AÑO, SE FESTEJÓ EN MÉXICO, DEPOSITARIO DEL ESTATUTO DE LA CLAC, EL 25 ANIVERSARIO DE LA COMISIÓN, DESTACANDO EL CONCURSO DE PINTURA REGIONAL, ORGANIZADO POR LA SECRETARÍA. GRACIAS A ESTO, HOY SE EXHIBEN EN NUESTRAS OFICINAS 22 HERMOSOS CUADROS QUE REPRESENTAN LA ACTIVIDAD AERONAUTICA DE NUESTRA REGIÓN Y SU IMPORTANCIA PICTORICA-CULTURAL.

EN 1999, NUESTRO PRINCIPAL OBJETIVO FUE MODERNIZAR EL SISTEMA ESTADÍSTICO DE LA CLAC, ASUNTO QUE LO LOGRAMOS GRACIAS AL TRABAJO DE UN GRUPO DE EXPERTOS Y EL APOYO DE LA JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL DE CHILE. ESE MISMO AÑO, SE CONSTITUYÓ UN GRUPO DE TRABAJO LIDERADO POR BRASIL Y LA SECRETARÍA QUE SE ENCARGÓ DE REVISAR TODAS LAS DECISIONES QUE HABIA PROMULGADO LA COMISIÓN, CON EL PROPÓSITO DE ORDENARLAS Y ESTABLECER PROCEDIMIENTOS DE ACTUALIZACIÓN Y REVOCATORIA, TEMA QUE NOS LLEVÓ UN PERÍODO COMPLETO DE TRABAJO. TAMBIÉN EN ESE AÑO LA CLAC EMPEZÓ SUS DISCUSIONES SOBRE MEDIO AMBIENTE, ORGANIZANDO UN PANEL Y A TRAVÉS DE LA CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO PARA TAL EFECTO. TAMBIÉN NOS PREPARAMOS PARA EL CAMBIO DEL MILENIO Y ENFRENTAR LOS PROBLEMAS QUE PODRÍAN PRESENTARSE EN LOS SISTEMAS COMPUTARIZADOS AERONAUTICOS.

ENTRANDO YA EL NUEVO MILENIO (2001), LA SECRETARÍA DE LA CLAC CONSIDERÓ NECESARIO PONER TODO SU EMPEÑO EN CREAR “NUESTRA PÁGINA WEB” PROCURANDO INTRODUCIR EN ELLA TODA LA INFORMACIÓN QUE PERMITA A LOS ESTADOS ACCEDER CON RAPIDEZ. ASIMISMO EN ESE AÑO, EN NUESTRA REGIÓN SE HABÍA INICIADO LA TENDENCIA DE “PRIVATIZACIÓN DE AEROPUERTOS” (O MEJOR DICHO CONCESIÓN), PROCESOS QUE EMPEZARON A GENERAR PROBLEMAS DE SUPERPOSICIÓN DE FUNCIONES ENTRE LAS AUTORIDADES AERONAUTICAS Y LOS CONCESIONARIOS Y CON ESTO EL DEBILITAMIENTO DE GESTIÓN DE DICHAS AUTORIDADES; POR ESTA RAZÓN, DECIDIMOS ADOPTAR UNA

POLÍTICA DE MÁS APERTURA PARA LA PARTICIPACIÓN DE TODOS LOS ACTORES DEL TRANSPORTE AÉREO EN NUESTRAS REUNIONES Y PROGRAMA DE TRABAJO, Y ES ASÍ, QUE LA CLAC, CON APOYO DE LA OACI, EL BID, IATA, ACI/LAC (RECIÉN CONSTITUIDO) Y AITAL (AHORA ALTA), CONVOCAMOS AL PRIMERO COLOQUIO REGIONAL DE TRANSPORTE AÉREO Y A PARTIR DE ESA FECHA ESTRECHAMOS LAZOS DE COORDINACIÓN Y TRABAJO CONJUNTO CON DICHS ORGANISMOS, POR SUPUESTO BAJO EL LIDERAZGO DE LAS AUTORIDADES AERONAUTICAS.

EN EL 2002, LA CLAC INICIÓ UN ARDUO TRABAJO PARA ALCANZAR LA “LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN AMÉRICA LATINA” Y EN LA XV ASAMBLEA SE PROMULGÓ LA DECLARACIÓN DE “POLÍTICAS Y ESTABLECIMIENTO DE PRÁCTICAS PERMANENTE DE LA CLAC, RELATIVAS AL MEDIO AMBIENTE”, ASÍ COMO LAS “DIRECTRICES PARA LOS ESTADOS EN MATERIA DE COSTOS, DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y NAVEGACIÓN AÉREA”, TAMBIÈN SE PROMULGO EL MODELO A SEGUIR LAS CONCESIONES AEOROPORTUARIAS.

EN EL SIGUIENTE AÑO (2003), ALERTADO POR EL RETIRO DEL APOYO DE LA OACI A LA CLAC, SE INICIÓ LA EVALUACIÓN PARA LA TRANSICIÓN A LA AUTONOMÍA DE GESTIÓN.

PARA EL 2004, SE PRIORIZÓ EL TRABAJO EN LO CONCERNIENTE A LA “AVIACIÓN ESPECÍFICA / TRABAJOS AEREOS ESPECIALIZADOS” Y EN LA SEGSUAGÉSIMA SEXTA REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC SE RESOLVIÓ QUE DEBÍA DISPONER DE AUTONOMÍA DE GESTIÓN FINANCIERA Y ADMINISTRATIVA, MANTENIENDO UNA ESTRECHA RELACIÓN CON LA OACI Y ESE MISMO AÑO, EN LA DÉCIMO SEXTA ASAMBLEA ORDINARIA SE PROMULGÓ LA RESOLUCIÓN SOBRE LA AUTONOMÍA DE LA CLAC Y CUYO OBJETIVO PRINCIPAL SERÍA “LA INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO”.

EL 2005, SE DESARROLLÓ UN CONCURSO REGIONAL PARA OBTENER SEDE PARA LA SECRETARÍA, EN EL QUE SE PRESENTARON CINCO PAÍSES DE NUESTRA REGIÓN Y SE DEFINIÓ QUE LA MISMA DEBERÍA MANTENERSE EN LIMA, PREVIA NEGOCIACIÓN CON EL GOBIERNO PERUANO, ENCARGANDOSE LA SECRETARÍA DE NEGOCIAR DICHA SEDE, TAMBIÈN ESE AÑO SE REALIZÓ EL SEGUNDO COLOQUIO

REGIONAL DE TRANSPORTE AÉREO CON LA PARTICIPACIÓN DE TODA LA INDUSTRIA Y ACTORES Y SE SUSCRIBIÓ EL ACUERDO DE COOPERACIÓN MUTUA CLAC-OACI, CON EL QUE CONCLUÍA EL ACUERDO DE MODUS VIVENDI DE 1998.

YA EN EL 2006, LE CORRESPONDIÓ A LA SECRETARÍA NEGOCIAR CON EL GOBIERNO PERUANO Y EL APOYO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL DEL PERÚ, LAS NUEVAS OFICINAS PARA LA CLAC Y TAMBIÉN PARA LA OACI, OBTENIENDO EN AQUELLA OPORTUNIDAD UN CONTRATO DE COMODATO QUE DURARÍA 10 AÑOS, PARA AMBAS ORGANIZACIONES. Y EN EL MES DE OCTUBRE, LA CLAC FUE LA PRIMERA EN TRASLADARSE E INAUGURAR LAS NUEVAS OFICINAS. TAMBIÉN EN ESE AÑO, SE CONSTITUYÓ EL GRUPO FAL/AVSEC CLAC, PARTIENDO DE LA BASE DEL GRUPO AVSEC QUE YA SE HABÍA CONSTITUIDO EN 1997. CORRESPONDIÓ TAMBIÉN A LA SECRETARÍA PREPARAR EL NUEVO PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC, CREANDO EL CONCEPTO DE MACROTAREAS E INCORPORANDO A LOS MIEMBROS DEL COMITÉ EJECUTIVO EN EL TRABAJO OPERATIVO DE LA COMISIÓN, CON LA CREACIÓN DE LOS PUNTOS FOCALES RESPONSABLES DE DICHAS MACROTAREAS.

YA EN EL 2007, SE INICIÓ LA GESTIÓN DE AUTONOMÍA, SUSCRIBIENDO VARIOS ACUERDOS CON LA OACI, EN MATERIAS DE GESTIÓN DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS, SERVICIOS COMPARTIDOS Y SE CONCLUYÓ EL PROCESO DE ACREDITAR A LA CLAC COMO UN ORGANISMO INTERNACIONAL CON SEDE EN EL PERÚ. TAMBIÉN ESE AÑO INICIAMOS CON NUESTRO PROGRAMA DE CAPACITACIÓN Y SUSCRIBIMOS UN ACUERDO DE COOPERACIÓN MUTUA CON IATA Y COCESNA.

PARA EL 2008, SUSCRIBIMOS NUEVOS ACUERDOS, ENTRE ELLOS CON LA ASOCIACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE (AEC) Y AMPLIAMOS EL ACUERDO CON LA CEAC, INCLUYENDO A LA JAA COMO PARTE DEL MISMO. TAMBIÉN INICIAMOS LA MODIFICACIÓN DEL ESTATUTO DE LA CLAC, QUE AÚN SE ENCUENTRA EN PROCESO DE RATIFICACIÓN.

PARA EL 2010, CONJUNTAMENTE CON LA UNIÓN EUROPEA, SE CONVOCÓ A LA CUMBRE DE AVIACIÓN CIVIL, CON LA PARTICIPACIÓN Y APOYO DE ANAC DE BRASIL Y SE PROMULGÓ UNA DECLARACIÓN CONJUNTA. MÁS ADELANTE, SE SUSCRIBIÓ

EL ACUERDO DE COOPERACIÓN MUTUA CON COREA, EMIRATOS ÁRABES UNIDOS Y OACI.

LA DÉCIMO NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC, PROMULGÓ EL ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMISIÓN, ASÍ COMO LOS CRITERIOS Y DIRECTRICES PARA ELABORAR UN PLAN DE DESARROLLO AERONAUTICO.

EN EL 2011 SUSCRIBIMOS LOS ACUERDOS CON MALASIA, LA TSA Y LA FAA DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y SE PROMULGÓ LA DECLARACIÓN DE LA CLAC SOBRE MEDIO AMBIENTE, MISMA QUE SIRVIÓ DE EJEMPLO PARA EL RESTO DE REGIONES.

EN EL 2012 SUSCRIMOS EL MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO CON AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES DE MÉXICO (ASA). PARA EL 2013 Y 2014 SE CELEBRÓ LOS 40 AÑOS DE LA CLAC CON UN EVENTO SOBRE LA “PROTECCIÓN DEL CONSUMIDOR EN EL TRANSPORTE AÉREO” Y TAMBIÉN CELEBRAMOS EL 70 ANIVERSARIO DE LA SUSCRIPCIÓN DEL CONVENIO DE CHICAGO.

PARA EL 2015 INICIAMOS EL PROGRAMA DE PASANTIAS PARA FUNCIONARIOS DE GÉNERO FEMEMINO DE LA REGIÓN, EN LA AUTORIDAD AERONAUTICA DE EMIRATOS ARABES UNIDOS.

EN EL 2016, LUEGO DE VARIOS AÑOS DE NEGOCIACIÓN SE CONSTITUYÓ EL INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IPAC).

EN EL 2017, SE DESTACÓ EL CUARTO COLOQUIO REGIONAL DE TRANSPORTE AÉREO Y LA TERCERA ASAMBLEA EXTRAORDINARIA EN USHUAIA, PARA RESOLVER SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN O NO DE UN NUEVO PLAN ESTRATÉGICO, DECIDIENDO QUE ERA NECESARIO Y VIABLE CONTINUAR PRIORIZANDO EL SISTEMA DE MACROTAREAS E INCORPORANDOLE ASUNTOS DE INDOLE ADMINISTRATIVO.

A CONTINUACIÓN, QUISIERA RESUMIR EN ALGUNAS CIFRAS EL TRABAJO DESARROLLADO Y LA GESTIÓN DE QUIEN LES HABLA, EN LOS SIGUIENTES TÉRMINOS:

- NOS CORRESPONDIÓ ORGANIZAR 17 ASAMBLEAS, ENTRE ORDINARIAS Y EXTRAORDINARIAS, EN LAS QUE PARTICIPARON UN PROMEDIO DE 18 ESTADOS MIEMBROS, 5 ESTADOS NO MIEMBROS Y 10 ORGANISMOS INTERNACIONALES. **CON UN TOTAL DE 1650 PARTICIPANTES.**
- 44 REUNIONES DEL COMITÉ EJECUTIVO AMPLIADO, PARTICIPANDO UN PROMEDIO DE 16 ESTADOS MIEMBROS, 3 ESTADOS NO MIEMBROS Y 7 ORGANISMOS INTERNACIONALES. **CON UN TOTAL DE 3150 PARTICIPANTES.**
- 41 REUNIONES DEL GEPEJTA, CON UN PROMEDIO DE 14 ESTADOS MIEMBROS, 3 ESTADOS NO MIEMBROS Y 6 ORGANISMOS INTERNACIONALES. **Y UN TOTAL DE 2255 PARTICIPANTES.**
- EN MATERIA DE SEGURIDAD Y FACILITACIÓN, LA CLAC, ABORDÓ ESTOS TEMAS MUCHO ANTES DEL 11 DE SEPTIEMBRE CON 11 REUNIONES REGULARES DEL GRUPO AVSEC HASTA EL 2007, EN EL QUE SE CONVIRTIÓ EN AVSEC/FAL Y EN ESA LÍNEA SUMÓ 3 REUNIONES MÁS. DESPUÉS DEL 2010, EN FUNCIÓN DEL ACUERDO DE COOPERACIÓN MUTUA SUSCRITO CON OACI, SE CONSTITUYÓ EL GRUPO AVSEC/FAL/RG/CLAC/OACI CON COBERTURA DE LOS ESTADOS DE LA REGIÓN CAR/SAM DEL CUAL HASTA EL PRESENTE AÑO SE HAN REALIZADO 8 REUNIONES, **CON LA PARTICIPACIÓN TOTAL DE PARTICIPANTES.**
- A TODO ESTO SE SUMA ALREDEDOR DE 15 REUNIONES PRESENCIALES DE DIFERENTES GRUPOS AD HOC, CON UN PROMEDIO DE 7 ESTADOS POR REUNIÓN Y 15 PARTICIPANTES, **LO QUE IMPLICARÍA UN TOTAL DE APROXIMADAMENTE 170 ASISTENTES.**

EN RESUMEN, ME CORRESPONDIÓ ORGANIZAR Y LIDERAR ALREDEDOR DE 150 REUNIONES OFICIALES, 60 CURSOS Y/O SEMINARIOS DE CAPACITACIÓN EN DIFERENTES MATERIAS TÉCNICAS Y DE TRANSPORTE AÉREO, CONVOCADAS TANTO POR NUESTRA INSTITUCIÓN COMO DE ESTADOS AMIGOS DE AMÉRICA, EUROPA, MEDIO ORIENTE Y ASIA, **ALCANZANDO A FORMAR E INSTRUIR A MÁS DE 2300 FUNCIONARIOS DE NUESTROS ESTADOS MIEMBROS.**

EN ESTE PUNTO DESEO AGRADECER EL APOYO RECIBIDO POR PARTE DE LAS AUTORIDADES DE SINGAPUR, EMIRATOS ÁRABES UNIDOS, MALASIA, COREA, MÉXICO Y COCESNA, LOS MISMOS QUE EN RESPUESTA A LOS REQUERIMIENTOS DE LA SECRETARÍA NO DUDARON EN APOYARNOS. GRACIAS A ESTA GESTIÓN, HEMOS LOGRADO OBTENER PARA NUESTROS ESTADOS 65 BECAS POR AÑO, LO QUE EN VALOR MONETARIO REPRESENTA HASTA LA FECHA MÁS DE 5 MILLONES DE DOLARES.

A TODO ESTO SE SUMA, EL ESFUERZO QUE REALIZAN PARA ENVIAR A SUS ESPECIALISTAS PARA DICTAR CURSOS Y SEMINARIOS POR AÑO QUE LOS ORGANIZAMOS EN DIFERENTES ESTADOS DE LA CLAC. MUCHAS GRACIAS NUEVAMENTE A LOS REPRESENTANTES DE ESTOS ESTADOS QUE HOY NOS ACOMPAÑAN POR COLABORAR CON NOSOTROS. EN ESTE PUNTO TAMBIÉN DEBO DESTACAR LOS SEMINARIOS ON SITE Y EL APOYO QUE NOS BRINDA LA FAA Y TSA DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA EN LA ORGANIZACIÓN DE DOS EVENTOS DE CAPACITACIÓN POR AÑO.

EN EL CONCIERTO INTERNACIONAL TAMBIÉN ME HA CORRESPONDIDO REALIZAR ACERCAMIENTOS Y EXTENDER PUENTES DE COORDINACIÓN CON NUESTRAS COMISIONES HERMANAS, ME REFIERO A LA CEAC, CAFAC Y ACAO, CON CUYOS EJECUTIVOS DIGNATORIOS TUVE EL HONOR DE COMPARTIR Y ALCANZAR IMPORTANTES ACUERDOS, QUE HAN BENEFICIADO A NUESTRA REGIÓN PRINCIPALMENTE RESPETANDO NUESTROS ACUERDOS DE CABALLEROS EN LAS ELECCIONES DEL CONSEJO DE LA OACI, SU PRESIDENCIA Y LA SECRETARÍA GENERAL. FERVIENTEMENTE ESPERO QUE LA CLAC CONTINÚE FORTALECIENDO ESTOS LAZOS DE AMISTAD PARA MANTENER UN EQUILIBRIO APROPIADO EN LA REPRESENTACIÓN DE NUESTRA REGIÓN. MUCHAS GRACIAS A LOS REPRESENTANTES DE ESTAS COMISIONES QUE HOY NOS ACOMPAÑAN.

NO PODRÍA DEJAR TAMBIÉN DE AGRADECER CON TODO MI CARIÑO A NUESTRO ORGANISMO MADRE, LA OACI, EN LA QUE TAMBIÉN PRESTÉ MIS MODESTOS SERVICIOS DURANTE UN IMPORTANTE PERÍODO DE MI VIDA, A TRAVÉS DE SU PRESIDENTE, SEÑOR BERNARD ALIU, DESEO EXPRESAR MI RECONOCIMIENTO POR HABERME PERMITIDO CONTRIBUIR

CON MI TRABAJO DURANTE 13 AÑOS. Y EN LOS ÚLTIMOS AÑOS HABER RECIBIDO UN IMPORTANTE APOYO DE LA DIRECCIÓN DE COOPERACIÓN TÉCNICA DE LA OACI, HOY PRESIDIDA POR UN QUERIDO AMIGO LATINOAMERICANO, MUCHAS GRACIAS A ÉL Y A SU PERSONAL.

COMO LES DIJE ESTE ES UN MENSAJE DE AGRADECIMIENTO Y NO QUISIERA DEJAR DE AGRADECER INFINITAMENTE AL PAÍS QUE ME ACOGIÓ Y APOYÓ ESTOS ÚLTIMOS 25 AÑOS DE MI VIDA, AL PERÚ, DONDE ME HE SENTIDO COMO EN MI CASA Y POR SUPUESTO SE HA CONVERTIDO EN MI SEGUNDA PATRIA. ALLÍ DISFRUTÓ MI FAMILIA DE LA HOSPITALIDAD DEL DON DE GENTE DE SUS HABITANTES Y TAMBIÉN SE FORMARON MIS HIJOS. GRACIAS TAMBIÉN POR EL INMENSO APOYO Y CONTRIBUCIÓN QUE LE BRINDA A LA CLAC.

EL RECONOCIMIENTO MÁS IMPORTANTE VA PARA MIS COMPAÑEROS Y AMIGOS ENTRAÑABLES, AQUELLOS QUE ME ACOMPAÑARON EN EL DÍA A DÍA, A MI GENTE DE APOYO: VERONIKA, LUCHO, VIVIAN, IVÁN Y FORTUNATA, TAMBIÉN A LOS QUE YA NO ESTÁN, LOS RECORDARÉ CON MUCHO CARIÑO. MUCHAS GRACIAS COMPAÑEROS DE LUCHA, GRACIAS POR HABER SOPORTADO MIS MAL GENIOS, PERO SOBRE TODO GRACIAS POR SU CAPACIDAD DE TRABAJO, LOS MOMENTOS DE ALEGRÍA, LA CONFRATERNIDAD Y SOBRE TODO LA LEALTAD.

ESTA, MI ÚLTIMA ASAMBLEA, ME HA PERMITIDO LLEGAR NUEVAMENTE A ESTE PAÍS ENCANTADOR, CUBA, EJEMPLO DE FORTALEZA, TEMPLANZA Y PERSEVERANCIA, ESTOY MUY AGRADECIDO POR TODO EL APOYO QUE ME HAN BRINDADO A LO LARGO DEL TIEMPO Y EN LA ORGANIZACIÓN DE ESTA ASAMBLEA.

ANTES DE TERMINAR, QUIERO AGRADECER A LOS ESTADOS Y AUTORIDADES QUE HOY NOS ACOMPAÑAN, A MIS QUERIDOS AMIGOS DE LOS ESTADOS NO MIEMBROS Y ORGANISMOS OBSERVADORES, A LOS REPRESENTANTES DEL CONSEJO DE LA OACI. Y SI DE ALGUNO ME HAYA OLVIDADO, LES RUEGO ME DISCULPEN.

YO, EN MI CALIDAD DE ECUATORIANO Y LATINOAMERICANO, QUIERO TERMINAR ESTE MENSAJE LLAMANDO NUEVAMENTE A LA INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO DE NUESTRA

REGIÓN, A LA ELIMINACIÓN DE BARRERAS QUE AÚN NOS SEPARAN, PRIORIZANDO LA COOPERACIÓN, SANO ENTENDIMIENTO Y AMISTAD. NUESTRA ACTIVIDAD ES APASIONANTE, UNE A LOS PUEBLOS Y CULTURAS Y AQUELLOS QUE LA LLEVAMOS EN LA SANGRE, VIVIMOS PENDIENTES DE ELLA.

NO QUIERO TERMINAR SIN DESEAR TODO EL ÉXITO A MI SUCESOR, SEÑOR JAIME BINDER Y POR SUPUESTO LE OFREZCO TODA MI CONTRIBUCIÓN CUANDO EL LO REQUIERA.

PARA CONCLUIR CON MI ALOCUCIÓN, QUIERO RECORDAR OTRO GRAN LATINOAMERICANO “JOSÈ MARTÌ”, QUIEN FIEL A SUS PRINCIPIOS DE HUMILDAD DIJO UNA GRAN VERDAD

“EL ÚNICO AUTOGRAFO DIGNO DE UN HOMBRE, ES EL QUE DEJA ESCRITO CON SUS OBRAS”.

MUCHAS GRACIAS.



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

XXIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

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

CLAC/A23-NE/01
CORRIGENDUM 5
14/11/18

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

1. Apertura de la XXIII Asamblea
2. Discurso de bienvenida a cargo de la Autoridad del país anfitrión
3. Discurso del Presidente del Consejo de la OACI
4. Discurso del Presidente de la CLAC e informe
5. Mensaje del Secretario
6. Adopción del Orden del Día
 - Mensaje Presidente CEAC
 - Mensaje Presidente CAFAC
 - Mensaje Presidente ACAO
 - Suscripción MOU CLAC/CAAS
7. Establecimiento del Órgano Subordinado de la Asamblea (Comité de trabajo) y traslado de las cuestiones del Orden del Día al Comité
8. Panel sobre “Competitividad del Transporte Aéreo en América Latina”
9. Proyectos de Decisión y Revocatoria
10. Programa de Reuniones y Capacitación 2019 – 2020
11. Otros asuntos (Comité)
 - Presentación sobre “CORSIA”
 - Proyecto de Plan Estratégico CLAC 2019 – 2030 (**Sesión a puerta cerrada**)
 - Proyecto de Rec. A23-4 “Estandarización de Procedimientos de Auditoría de Sistemas de Seguridad de la Aviación” – Adjunto 3 (**Sesión a puerta cerrada**)
12. Presentaciones Candidatos a Presidencia Consejo OACI (**Sesión a puerta cerrada**)
 - Salvatore Sciacchitano
 - Aysha Alhameli

13. Cuotas de contribución de los Estados miembros (**Sesión a puerta cerrada**)
14. Presupuesto 2019-2020 (**Sesión a puerta cerrada**)

CLAC/A23-NE/01
CORRIGENDUM 5
14/11/18

15. Examen del Informe del Comité de trabajo
16. Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria
17. Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC
18. Lugar y fecha de la XXIV Asamblea Ordinaria
19. Otros asuntos (Plenaria)
 - Presentación KAA/Corea
 - Presentación KAC/Corea
 - Presentación Malasia
 - Presentación SENASA (España)
 - Presentación EASA (Europa)
 - Presentación Qatar
20. Clausura de la XXIII Asamblea Ordinaria
 - Discurso Secretaria OACI
 - Discurso del nuevo Presidente de la CLAC

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. Asimismo, los Estados miembros que cuenten con sistemas instalados de pasaportes electrónicos, compartan su experiencia con los demás Estados miembros, a través de la Secretaría, como buenas prácticas.
- 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 “subsidios”, 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

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

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
AUMENTAR LA CONCIENCIA DE LOS RIESGOS Y LA RESPUESTA ANTE ELLOS	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

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
		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

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
					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

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
					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	

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
	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

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
		para su incorporación en los programas pertinentes de seguridad de la aviación del Estado.				
DESARROLLA UNA CULTURA DE SEGURIDAD Y LA CAPACIDAD HUMANA	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

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
				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.		

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
		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

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
				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	

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
		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

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
	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	

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
	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	

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
		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
3. MEJORAR LOS RECURSOS TECNOLOGICOS Y FOMENTAR LA INNOVACION	3.2 Promover técnicas y tecnologías innovadoras por parte de los Estados y la industria	<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>		

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
				<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>

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
		<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>			información sobre dichos ensayos.	
	3.3 Promover la coherencia en las especificaciones técnicas de los equipos de seguridad de la aviación	3.S Identificar a los Estados que establecen especificaciones técnicas y/o requisitos de funcionamiento para los equipos de seguridad de la aviación.	Estados y la industria OACI/Oficinas Regionales	Recolección de dicha información a través de una encuesta.	Encuesta/cuestionario Especificaciones técnicas y/o requisitos operacionales	2020

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
					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	

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
		<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>

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
	<p>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</p>	<p>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.</p>	<p>Estados y la industria OACI/Oficinas Regionales</p>	<p>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.</p>	<p>Procedimiento normalizado de certificación de los equipos de seguridad de la aviación establecido y compartido con las Oficinas Regionales</p>	<p>2020</p>
<p>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.</p>		<p>Establecer un mecanismo eficaz de comunicación entre las autoridades involucradas en el sistema de seguridad de la aviación para el intercambio de información.</p>		<p>Mecanismo eficaz de comunicación establecido</p> <p>Resultados de las auditorías</p>	<p>2020</p>	
<p>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</p>		<p>Establecer parámetros de rendimiento, incluyendo las pruebas de aceptación, las pruebas de encaminamiento y el mantenimiento.</p>				

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
		<i>encaminamiento y el mantenimiento).</i>				
4. MEJORAR LA VIGILANCIA Y EL ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD	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

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
	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

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
	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

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
				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

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
	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.	
5. INCREMENTAR LA COOPERACION Y EL APOYO	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)	

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
	<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>	

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
	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>	

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
					<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"> • participación a largo plazo; • verificación de su propio nivel de conocimientos técnicos, conocimientos transferibles; y • focalización de la 	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

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
		<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"> • participación a largo plazo; 		<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>		

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
		<ul style="list-style-type: none"> • verificación de su propio nivel de conocimientos técnicos, conocimientos transferibles; y • focalización de la asistencia en base al riesgo. (Ref. 5.2) <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"> • que todas las entidades nacionales apropiadas participarán en la instrucción, intercambio de información, y transferencia de conocimientos; 	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"> • someterse a la identificación basada en riesgo de las causas fundamentales de las deficiencias; • voluntad política de largo alcance para implementar mejoras; y • aplicar la asistencia en el mejoramiento de la 	OACI y los Estados			

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONOGRAMA
		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				

PRIORIDAD	ACCION PRIORITARIA	TAREAS ESPECIFICAS	RESPONSABLE DE LAS TAREAS ESPECIFICAS	RESULTADO ESPERADO	HERRAMIENTAS DE MEDICION	CRONO- GRAMA
		<p>tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Una base de datos de todas las actividades de fortalecimiento de capacidades (Estados, OACI, otras organizaciones, industria, etc.); • Focalización, programación, ubicación, tema; • “oficina de ayuda” para conectar las solicitudes de los Estados; • plataforma en línea para fomentar/intercambiar mejores prácticas, cursos de instrucción y seminarios; y • un mapeo de las posibles capacidades de los donantes. (Ref. 5.6) <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 RESOLUCIÓN A23-3

TALLER SOBRE “IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS CON COMPORTAMIENTOS SOSPECHOSOS”

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 la XXII Asamblea Ordinaria de la CLAC promulgo mediante Resolución A22-7 el Curso sobre “Detección de pasajeros con conductas sospechosas”; y,

CONSIDERANDO que el Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC/OACI, en su Programa de Trabajo, incluyó la actualización de la señalada Resolución y la elaboración de una Directriz para el desarrollo del curso mencionado como modelo para aplicación por los Estados miembros.

LA XXIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

Adoptar como Directriz el Modelo del Taller sobre “Identificación de personas con comportamientos sospechosos” para aplicación por parte de los Estados miembros, de conformidad a las ayudas de instrucción que se acompañan en formato aplicable para tal efecto, esto es: Módulos del Curso (Parte I), Manual Guía del Instructor (Parte II) y Manual de Referencia del Estudiante (Parte III).

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A22-7.

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:

ACTIVIDAD	OBSERVACIONES
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	
ANALISIS Y GESTION DEL RIESGO	
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:

ACTIVIDAD	OBSERVACIONES
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

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

Nombres	
Fecha de inicio de la investigación	
Fecha presentación Informe	

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: Aviación Civil de los Estados, los aeropuertos, explotadores aéreos y demás instituciones obligados en la gestión de riesgos de la Seguridad de la Aviación 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 el 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:

ACTIVIDAD	OBSERVACIONES
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	
ANALISIS Y GESTION DEL RIESGO	
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:

ACTIVIDAD	OBSERVACIONES
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

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

Nombres	
Fecha de inicio de la investigación	
Fecha presentación Informe	



ICAO

ENVIRONMENT

CLAC/A23-INFORME
ADJUNTO 11

XXIII Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

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

Avances en la implementación de CORSIA

Sr. Fabio Rahnemay Rabbani

Director Regional de la OACI para Sudamérica (SAM)



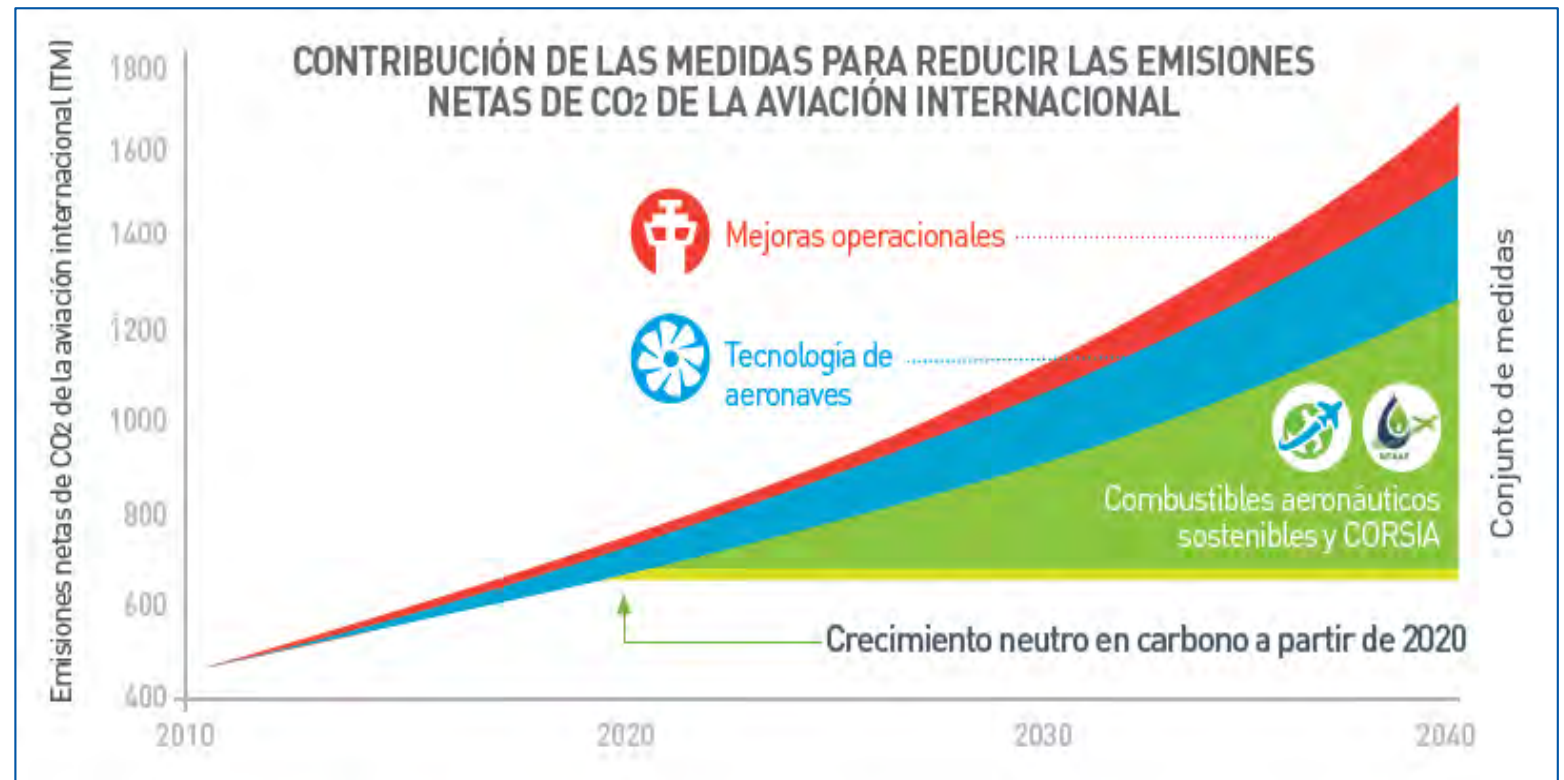


Adoptado por la Resolución de la Asamblea A39-3

El primer esquema global de medidas basadas en el mercado (MBM) para cualquier sector industrial

Para lograr las metas de la OACI de crecimiento neutro en carbono a partir del 2020 (CNG 2020), a las que aspira a nivel mundial, el CORSIA es un elemento complementario en el conjunto de medidas para:

- Tecnología de aeronaves
- Mejoras operacionales
- Combustibles aeronáuticos sostenibles (SAF)





Política de la OACI

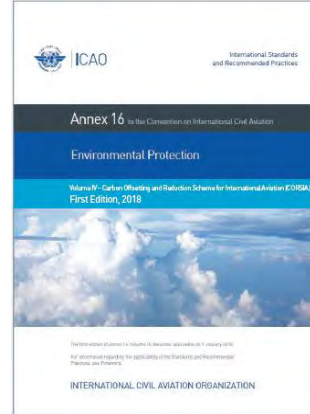


Convención de Chicago
Resoluciones de la Asamblea de la OACI A39-1, A39-2 y A39-3:
 Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente

Normas y prácticas recomendadas (SARPS) de la OACI

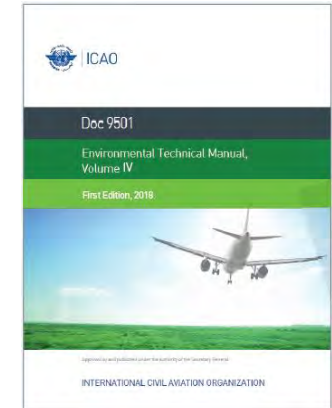


la OACI



Anexo 16 - Protección del medio ambiente:
Volumen I, Ruido de las aeronaves
Volumen II, Emisiones de los motores de las aeronaves
Volumen III, Emisiones de CO₂ de los aviones
Volumen IV, CORSIA **Nuevo**

Guía de la OACI

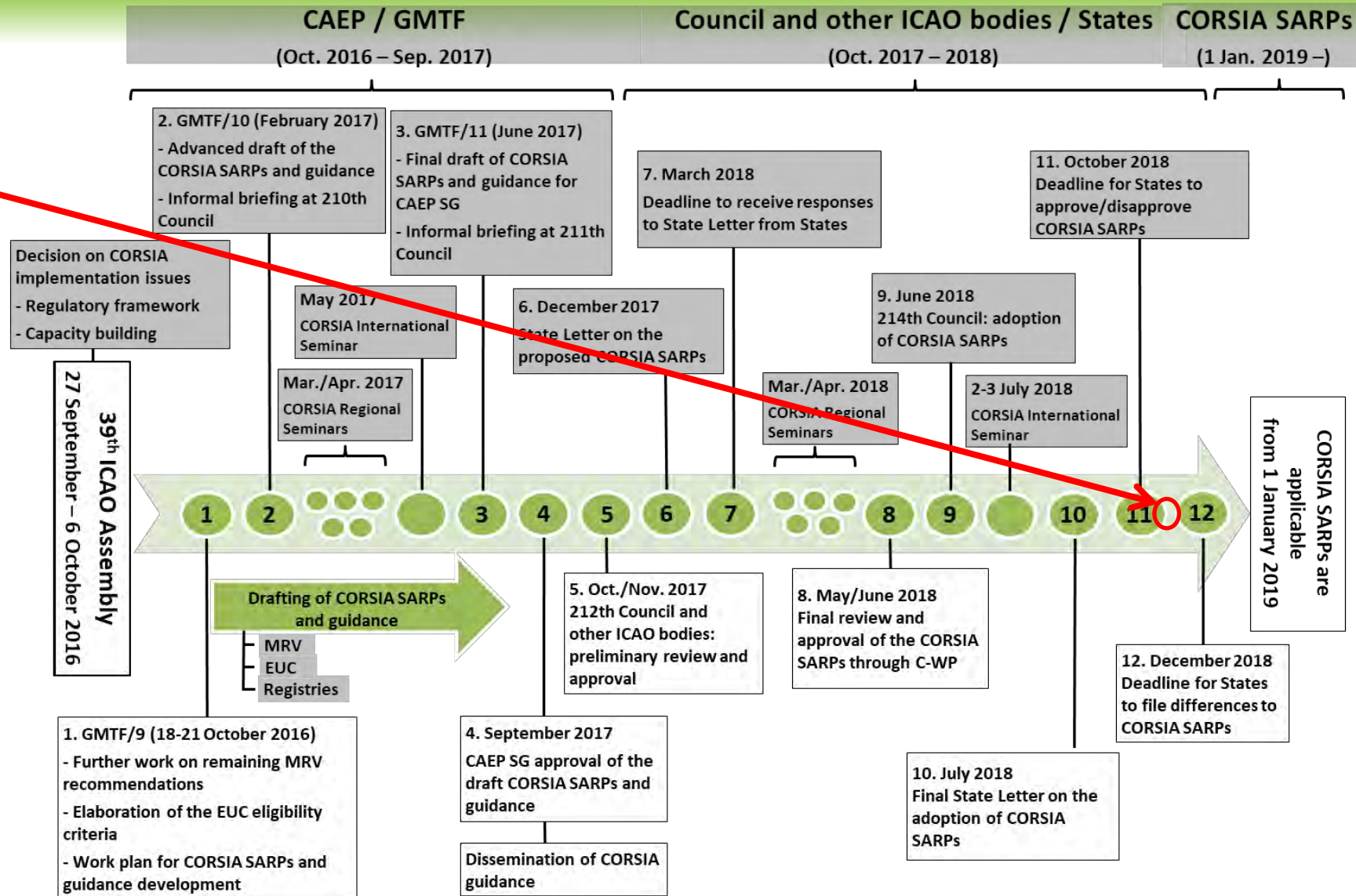


Varias directrices sobre el ruido, el LAQ y el cambio climático, p. ej.:
 Evaluación ambiental de los cambios operacionales propuestos para la gestión del tránsito aéreo (Doc 10031)

Manual Técnico-Ambiental, Volumen IV, CORSIA (Doc 9501) **Nuevo**



Estamos aquí





Eventos de la OACI sobre CORSIA desde la 39ª Asamblea

- 2017 (marzo – abril) – 5 Seminarios Regionales de la OACI
- 2017 (10-11 mayo, Montreal) – Seminario en la sede de la OACI
- 2017 (agosto, Nigeria y Zambia) – Seminarios adicionales financiados por AFCAC
- 2018 (7-9 febrero, Montreal) – Seminario sobre mercados de carbono
- 2018 (marzo – abril) – 5 Seminarios Regionales de la OACI
- 2018 (2-3 julio, Montreal) – Seminario en la sede de la OACI



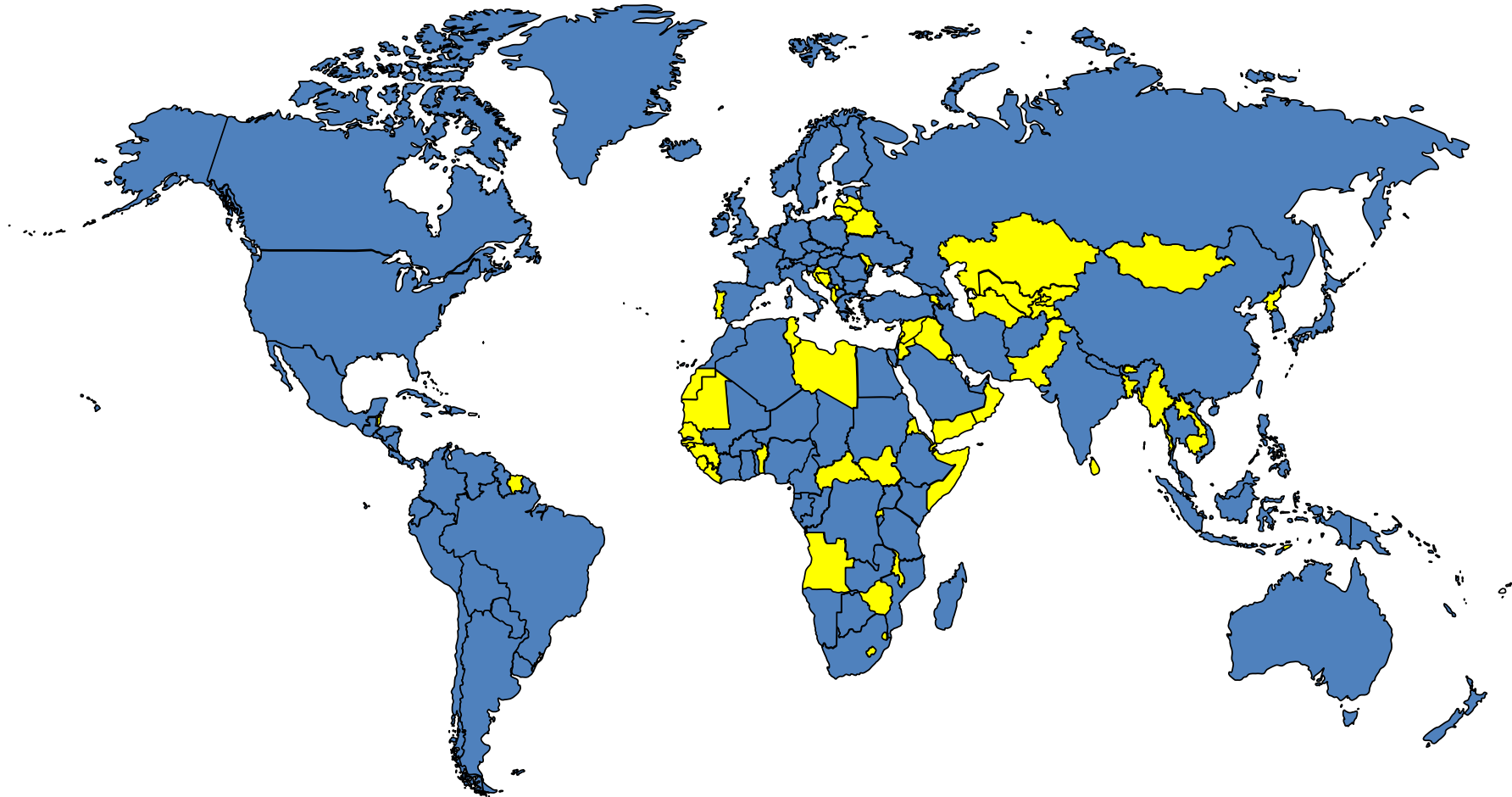
ICAO

ENVIRONMENT

Resumen de Capacitaciones del CORSIA en 2018



- **114 Estados** participaron en al menos un **seminario de la OACI sobre CORSIA** en 2018
- Alto nivel de participación de los Estados de las Regiones NACC y SAM

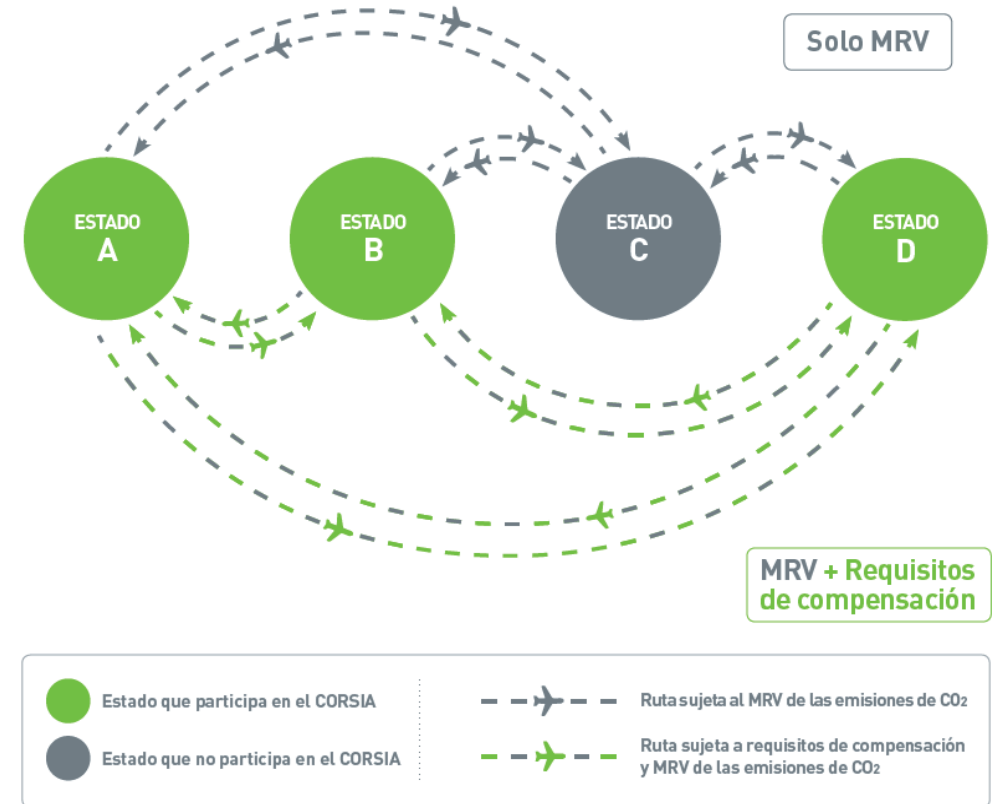




- **Vigilancia, Notificación y Verificación (MRV) es la columna vertebral para la implementación exitosa de CORSIA, lo que requiere:**
 - Información fiable sobre las emisiones de CO₂ y sobre el cumplimiento de los requisitos de compensación

- **¡Muy importante!**

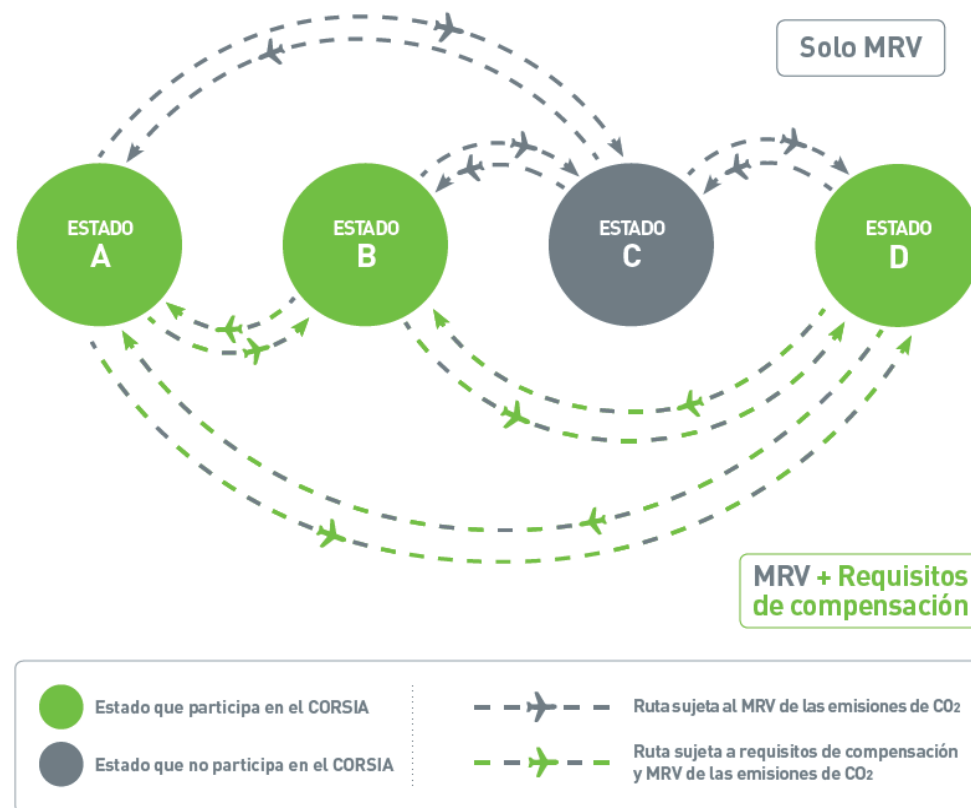
TODOS LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA OACI con explotadores de aviones que realizan vuelos internacionales están obligados a realizar vigilancia, notificación y verificación (MRV) de las emisiones de CO₂ de los vuelos cada año a partir de 2019, independientemente de su participación en el CORSIA





- **A partir de 2021...**

Los ESTADOS MIEMBROS DE LA OACI QUE PARTICIPAN EN CORSIA a partir de 2021 deben asegurar que sus explotadores de aviones cumplen con los requisitos de compensación del CORSIA cada tres años (a partir de 2021), además del MRV de CO₂ anual





- A día de hoy **76 Estados**, que representan el 75,96% de la actividad de la aviación internacional, tienen la intención de participar voluntariamente en CORSIA desde el inicio de su fase piloto el 1 de enero de 2021, incluidos:
 - **8 Estados de la Región NACC**: Canadá, Costa Rica, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Jamaica, México y República Dominicana
 - **1 Estado de la Región SAM**: Guyana
- Otros Estados se encuentran en proceso de confirmar a la OACI su participación voluntaria en la fase piloto de CORSIA



- Los SARPS relacionados con el CORSIA fueron adoptados por el Consejo de la OACI el 27 de junio de 2018 - ha llegado el momento de garantizar que todos los Estados estén preparados para implementar el CORSIA a partir del 1 de enero del 2019.
- Los Estados están en diferentes etapas de preparación para implementar el CORSIA



ICAO

ENVIRONMENT

ACT-CORSIA



- El Consejo respaldó un plan para prestar asistencia directa y adaptada sobre la aplicación del CORSIA a los Estados de todas las regiones
- Programa de la OACI en Asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA)– Lanzado el 2 de julio del 2018





- **ACT-CORSIA:**
 - Iniciativa coordinada de la OACI
 - Diferentes modalidades/acuerdos de cooperación entre los Estados miembros de la OACI para el fomento de la creación de capacidad y la asistencia bajo la responsabilidad y coordinación de la OACI

Dos áreas principales de enfoque:

1. Desarrollo y aprobación de los Planes de Vigilancia de Emisiones
2. Establecimiento de marcos de reglamentación nacionales/regionales



- Algunos Estados están preparados para apoyar a otros Estados
- **Las Asociaciones de Colaboración entre Estados son fundamentales!**
 - Asistencia para aproximadamente 90 Estados
 - Los expertos técnicos han recibido capacitación en la OACI y trabajarán con los Puntos Focales del CORSIA de los Estados receptores de apoyo, para proporcionar capacitación in situ y seguimiento (entre septiembre del 2018 y principios de 2019)
- **Enfoque de tres pasos:**
 - Paso 1: Actividades preparatorias
 - Paso 2: Capacitación in situ (primera visita al país)
 - Paso 3: Seguimiento (a distancia y mediante una segunda visita al país)



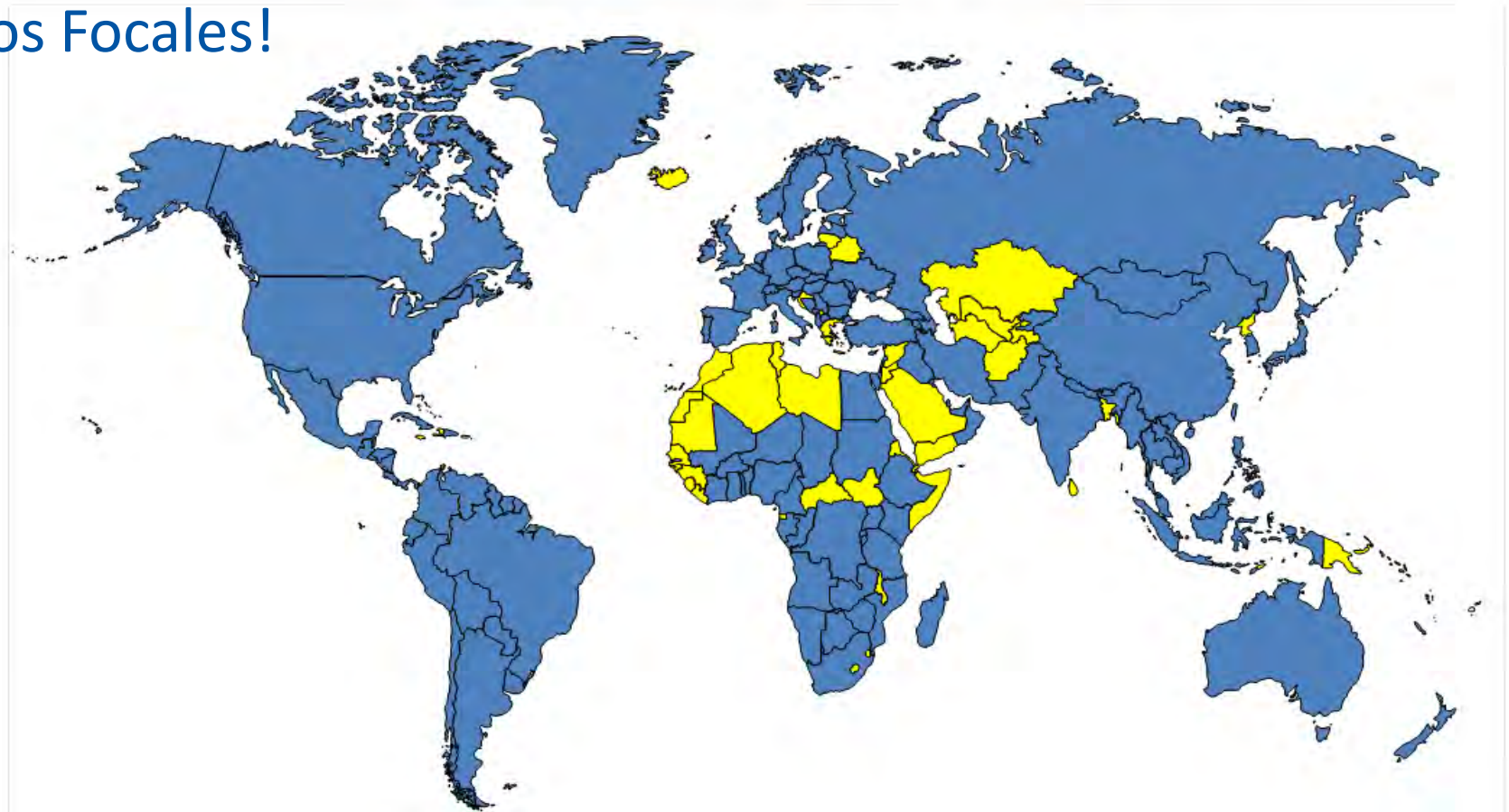
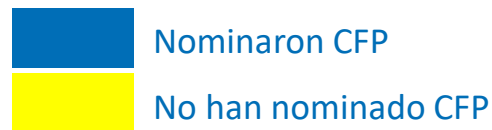
ICAO

ENVIRONMENT

Puntos Focales del CORSIA



160 Estados ya han nominado a Puntos Focales del CORSIA
¡Solo faltan **dos Estados** para que todos los Estados de las Regiones NACC y SAM
hayan nominado a sus Puntos Focales!





Asociaciones de Colaboración en Estados en la Región NACC

- Antigua y Barbuda, y Bahamas (*en colaboración con Italia*)
- Belize, Costa Rica, El Salvador, Honduras, Guatemala, Nicaragua (*en colaboración con España, Estados Unidos y México, con apoyo de COCESNA*)
- Cuba (*en colaboración con España*)
- Haití (*en colaboración con Canadá*)
- República Dominicana (*en colaboración con Estados Unidos*)
- Trinidad y Tobago (*en colaboración con Alemania*)

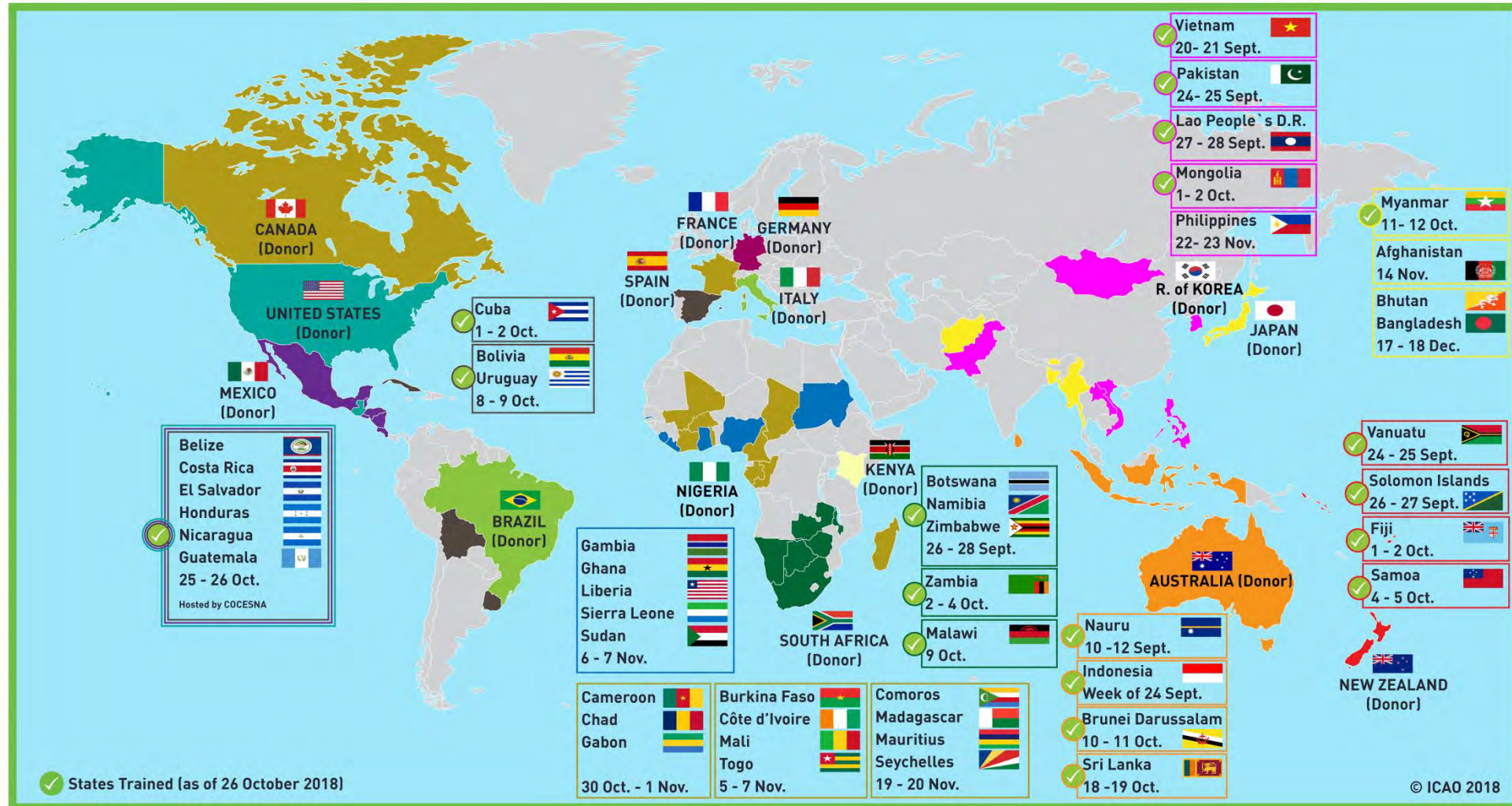


Asociaciones de Colaboración en Estados en la Región SAM

- Argentina (*en colaboración con Estados Unidos*)
- Bolivia (*en colaboración con España*)
- Colombia (*en colaboración con Brasil e Italia*)
- Ecuador (*en colaboración con Estados Unidos*)
- Panamá (*en colaboración con Estados Unidos*)
- Paraguay (*en colaboración con Brasil e Italia*)
- Perú (*en colaboración con España*)
- Uruguay (*en colaboración con España*)



Capacitaciones in situ ya realizadas





- Organización de Seminarios Regionales de CORSIA
 - Enfoque en la notificación y verificación de emisiones de CO₂ en CORSIA
 - La OACI ha recibido el ofrecimiento de Paraguay para albergar el seminario para las Regiones NACC y SAM, posiblemente en Asunción el 21-22 de marzo de 2019
- La OACI está colaborando con el Foro Internacional de Acreditación en la elaboración de un programa de formación sobre CORSIA para entidades de acreditación y organismos de verificación
- Continuación de ACT-CORSIA con las correspondientes asociaciones de colaboración entre Estados



ICAO

ENVIRONMENT



ICAO

North American
Central American
and Caribbean
(NACC) Office
Mexico City

South American
(SAM) Office
Lima

ICAO
Headquarters
Montréal

Western and
Central African
(WACAF) Office
Dakar

European and
North Atlantic
(EUR/NAT) Office
Paris

Middle East
(MID) Office
Cairo

Eastern and
Southern African
(ESAF) Office
Nairobi

Asia and Pacific
(APAC) Sub-office
Beijing

Asia and Pacific
(APAC) Office
Bangkok



THANK YOU

www.icao.int/corsia

CORSIA





Korea Airports Corporation Corporación de Aeropuertos de Corea

November 2018



www.airport.co.kr

KAC at a glance



Assets

USD 4.1 bil



Sales

USD 803 mil



Net Income

USD 173 mil



Employees

2,155



Flights

489,919



Passenger

81.25 mil



Multi-Port Operator

Airport size	Number	Airports
25-40m	1	CJU (Jeju / 30 mil. pax in 2017)
15-25m	1	GMP (Seoul / 25 mil. pax in 2017)
5-15m	1	PUS (Busan / 16 mil. pax in 2017)
1-5m	3	TAE, CJJ, KWJ
<1m	8	MWX, YNY, RSU, USN, HIN, KPO, KUV, WJU
Total	14	

Financial Status

Stabilized Financial Structure

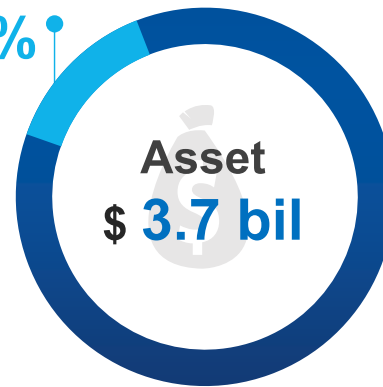
100% SOE



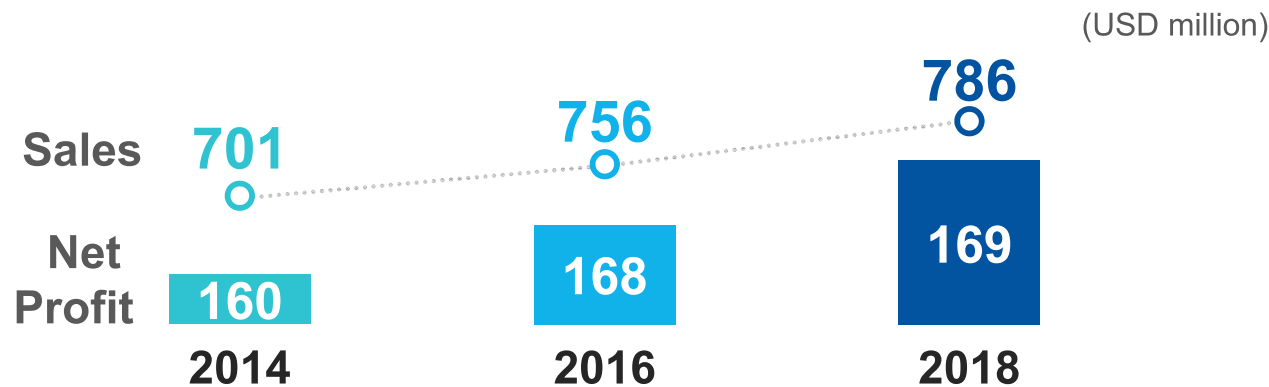
MOLIT
48.3%

MOSF
51.7%

Liabilities
8%







Increasing Net Profit



AAA
GRADE
By Moody's

#1 in Public
Enterprise Mgmt
Evaluation by
Korean Govt.

Global Awards

<p>Asia-Pacific</p> <p>1st</p>  <p>Operation Efficiency</p>	<p>Six years in a row</p> <p>1st</p>  <p>Service Quality</p>	<p>Gold Medal</p>  <p>Eco-friendly Management</p>	<p>World's Best Rating of 98.57% in USOAP by ICAO</p> <p>Best</p>  <p>Safety Management</p>
--	--	--	--

Global Cooperation Project

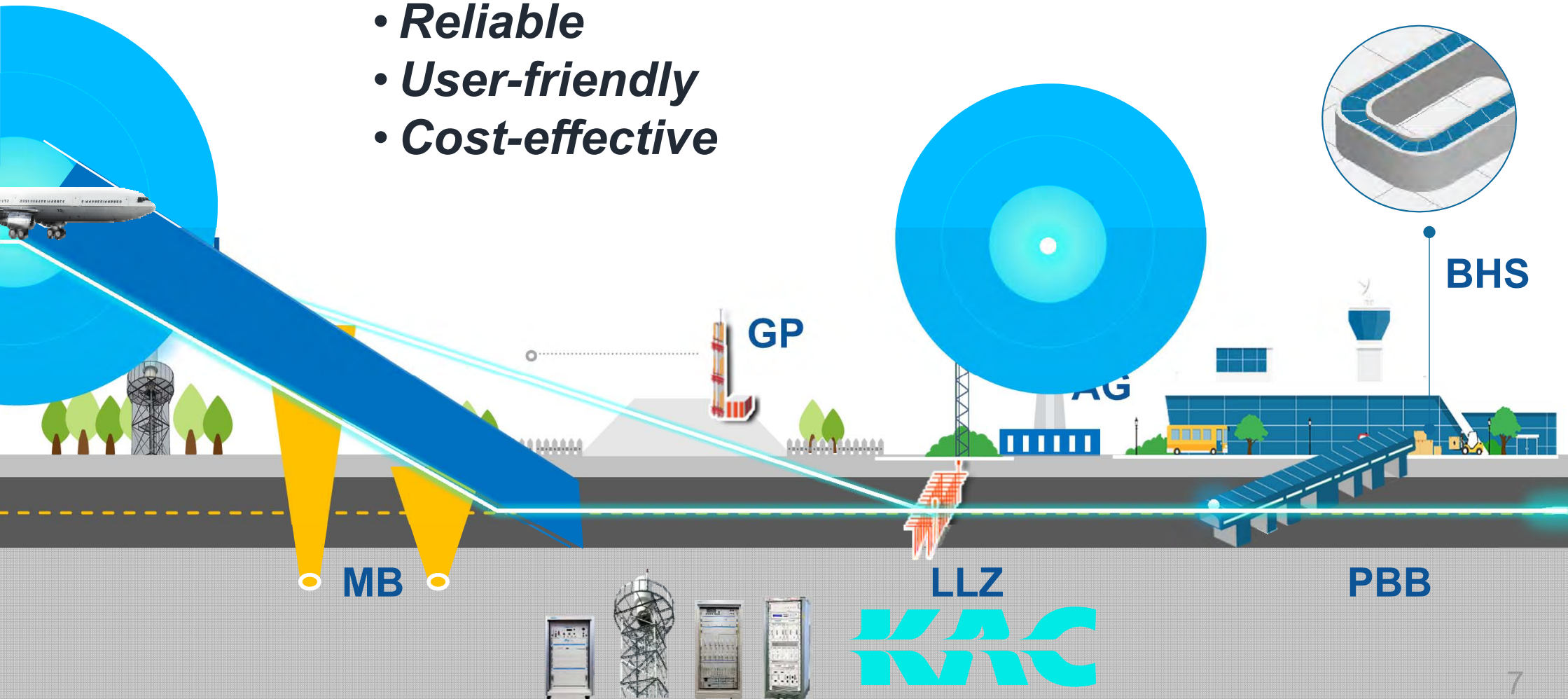
- ☉ KAC **Global Projects** at **13** Airports in **7** Countries
- ☉ KAC **R&D Products** at **38** Airports in **14** Countries



Reliable and Successful R&D

R&D Products developed by KAC

- *Reliable*
- *User-friendly*
- *Cost-effective*



Current Consulting Projects

Colombia



Six Airports Operation Consulting

2011-2025

- Technical Consulting of Six North East Airports
- Airside Operation, Safety & Security, Terminal Operation
- Evaluation and Guidance of M/P & Facilities Improvement Plan

Uganda



Entebbe Int'l Airport System Improvement

2015 ~ 2019

- Project Management Consultant (PMC)
- Airport Operation System Implementation (AODB, CMMS, AMHS)
- Flight Procedure Improvement
- Human Resource Development Program

Cambodia



Establishment of CATC

2014 ~ 2018

- Project Management Consultant (PMC)
- HRD and CATC Master Plan
- Course Development, Training Instructor



01
0

Construction

- Master Plan
- Feasibility Study
- Design
- CM/PM
- Supervision



02
0

Operation

- Landside Operation
 - Concession
 - Airline Marketing
 - Security System
 - Passenger Service
 - Site Development
- Airside Operation
 - Landing & Take-off
 - Air NAVAIDs
 - Ground Handling



03
0

R & D

- Airport IT system
 - AODB, CMMS, FIDS
- Air NAVAIDs System
 - DVOR, DME, TACAN
- Airfield Lighting Sys.
 - ILCMS, LED
- PMS, PBB, BHS



04
0

Training

- Civil Aviation TC
 - ICAO Trainair Plus
- Aviation Security TC
 - ICAO Certified
- Flight TC
 - Jet Training Transition
- Service Academy
 - Customer Service



www.airport.co.kr

**Your Best Partner
for Global Airport Business**



**Su mejor socio en el
Negocio Global de Aeropuertos**

 **KOREA AIRPORTS
CORPORATION**



Republic of Korea – Aviation & Aviation Training Program

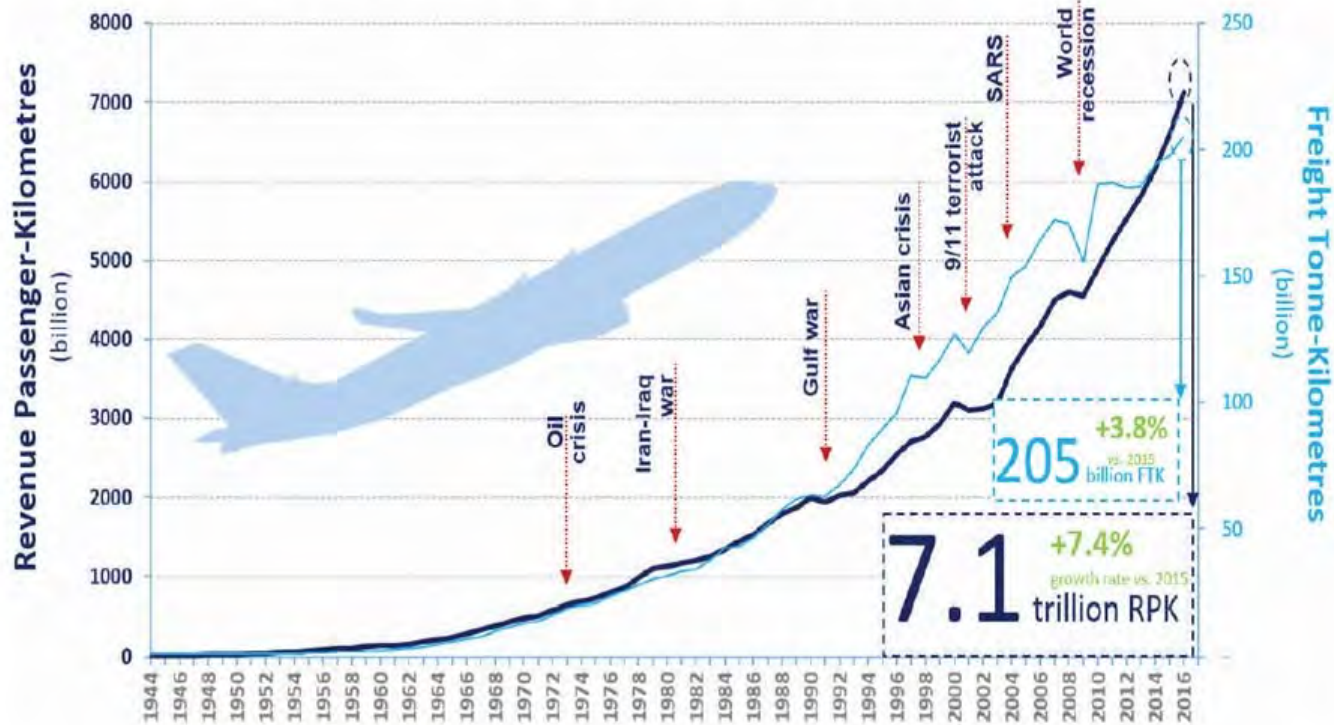
21 Nov 2018



Ministry of Land,
Infrastructure and Transport

Status of Korea Aviation

Exponential Growth of Air Traffic



Source: ICAO Annual Report of the Council

Status of Korea Aviation

Aviation Transport Record in 2017

Passenger



International
77 million
persons(+5.4%)



Domestic
32 million
persons(+4.8%)



Total
109 million
persons(+5.2%)

Freight



International
4,031 thousand
tonnes(+6.6%)



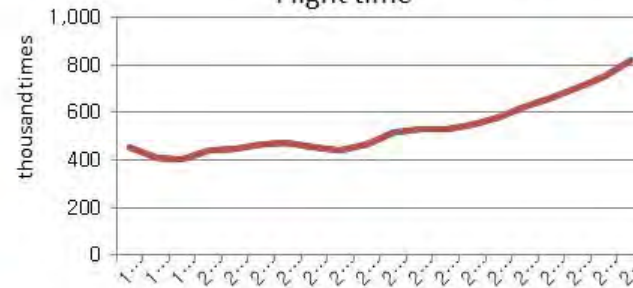
Domestic
290 thousand
tonnes(-0.9%)



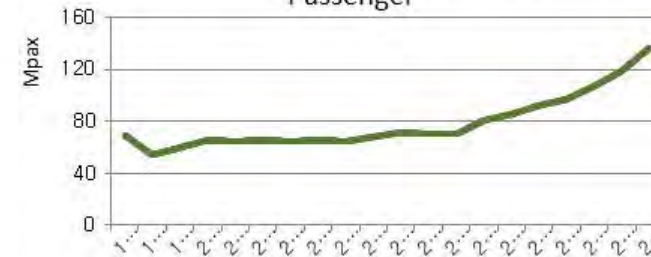
Total
4,321 thousand
tonnes(+6.1%)

Airport Operation

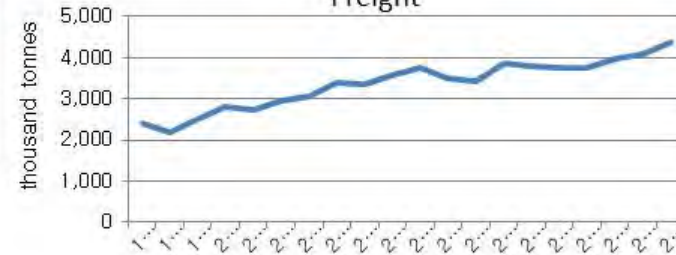
Flight time



Passenger



Freight



Republic of Korea – Role and Responsibility in ICAO

Korea-ICAO Council Member State



- ROK was elected as ICAO Council Member States since 2001 for 6 consecutive times

Republic of Korea - ICAO Fellowship Training Program

- Jul 1997 - Aug '01 : Prepared & Launched the Training

Program

- Launched the Radar Approach Control Course & DGPS Basic

- Aug 2006 : Signed MOU Between MOLIT, KOICA and ICAO

- KOICA : Korea International Cooperation Agency

- Sep 2009 : Revised MOLIT-ICAO MOU

- Extension of the training courses and training center

- Aug 2013 : Revised MOLIT-ICAO MOU enacted in May 2015

- More than 12 courses a year, budget for ICAO's

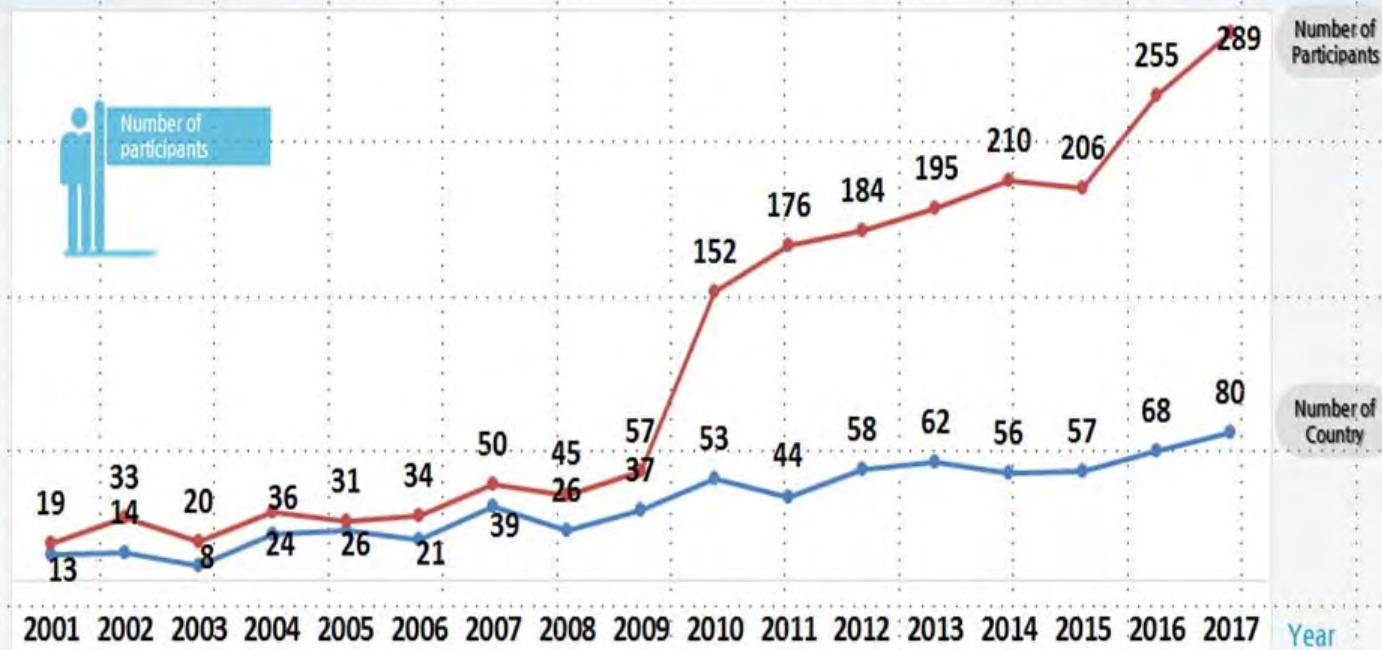
Administration

Republic of Korea - ICAO Fellowship Training Program

- May 2015 : Signed the MOLIT-ICAO MOU on a Human resources capacity-building Training Program for African states
- Sep 2016 : Revised the MOLIT-LACAC MOU on the on-site training
- Oct 2017 : Award of Distinction for successful implementation of the Training Program by ICAO
- Oct 2018 : Planning the on-site training for Pacific area
 - Requested from Civil Aviation Authority of Fiji (Aug 2018)

Participation states and trainees in continents(2001~2017)

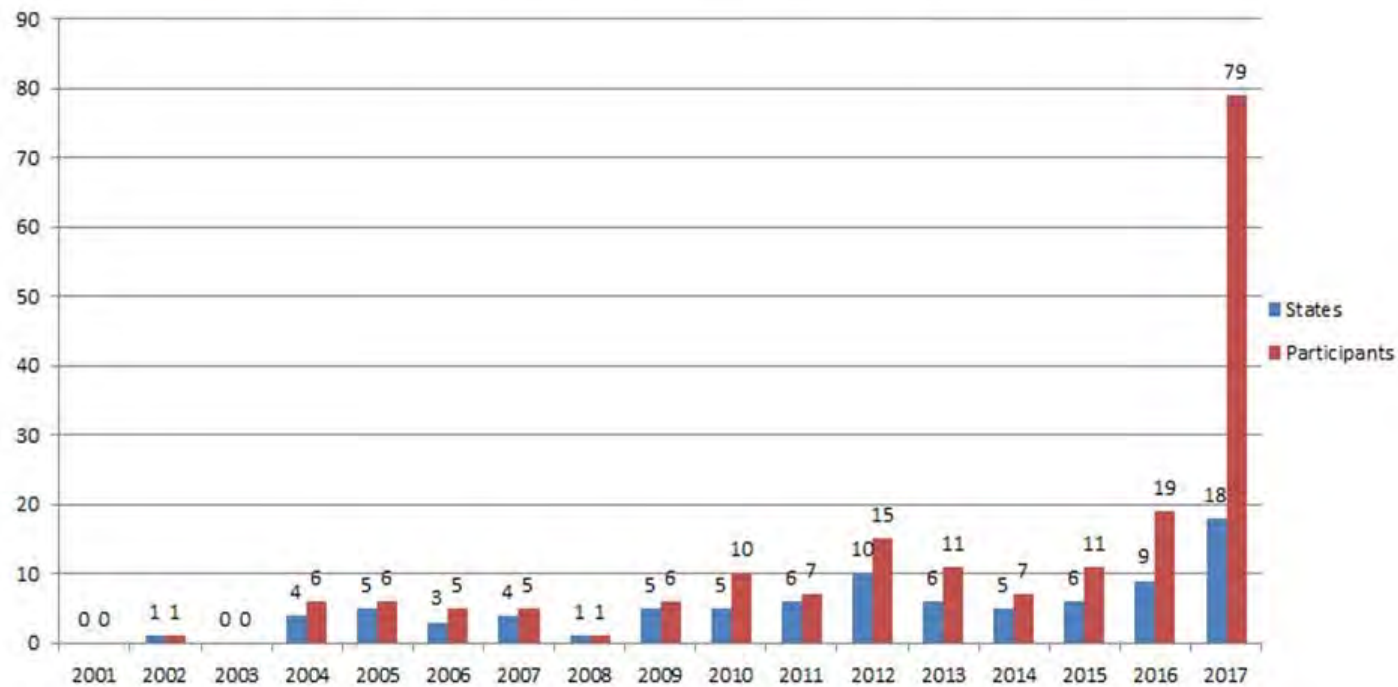
Annual Participants of Republic of Korea-ICAO Training program



The Republic of Korea has invited and trained 1,992 fellows from 117 ICAO Member States from 2001 to 2017.

Republic of Korea Training program for LACAC

Latin America Participants



※ The result of 2017 is included on-site training in 2017

Participation states and trainees in continents(2001~2017)

Africa 775 participants from 48 states					Latin America 189 participants from 26 states				
1	Algeria	25	25	Malawi	10	1	Argentina	1	
2	Angola	6	26	Mali	9	2	Antigua and Barbuda	4	
3	Benin	17	27	Mauritania	4	3	Bahamas	6	
4	Botswana	14	28	Mauritius	17	4	Belize	2	
5	Burkina Faso	11	29	Morocco	10	5	Bolivia*	4	
6	Cameroon	12	30	Mozambique	1	6	Brazil*	2	
7	Cape Verde	3	31	Namibia	4	7	Chile*	7	
8	Central African Republic	7	32	Niger	22	8	Colombia	11	
9	Chad	5	33	Nigeria	82	9	Costa Rica	2	
10	Comoros	1	34	Rwanda	27	10	Dominican Republic	6	
11	Cote d'Ivoire	6	35	Senegal	31	11	Ecuador	14	
12	Congo, DR	8	36	Seychelles	7	12	El Salvador	6	
13	Djibouti	3	37	Sierra Leone	4	13	Guatemala	40	
14	Egypt	28	38	Somalia	1	14	Guyana	1	
15	Eritrea	1	39	South Africa	1	15	Haiti	2	
16	Ethiopia	37	40	South Sudan	1	16	Honduras	16	
17	Gabon	1	41	Sudan	13	17	Jamaica	3	
18	Gambia	23	42	Swaziland	10	18	Mexico	2	
19	Ghana	30	43	Togo	10	19	Nicaragua	3	
20	Kenya	57	44	Tunisia	34	20	Panama	6	
21	Lesotho	7	45	Uganda	37	21	Paraguay	4	
22	Liberia	9	46	Tanzania*	74	22	Peru	17	
23	Libya	5	47	Zambia	22	23	Saint Lucia	13	
24	Madagascar	5	48	Zimbabwe	23	24	Saint Vincent theGrenadines	2	
						25	Suriname	3	
						26	Venezuela*	12	
Asia 834 participants from 22 states					Europe 30 participants from 9 states				
1	Bangladesh	77	12	Maldives	15	1	Albania	2	
2	Bhutan	54	13	Mongolia	54	2	Armenia	2	
3	Brunei Darussalam	3	14	Myanmar	37	3	Belarus	1	
4	Cambodia	96	15	Nepal	61	4	Estonia	1	
5	China	7	16	Pakistan	34	5	Georgia	7	
6	India*	3	17	Philippines	72	6	Macedonia	3	
7	Indonesia	53	18	Sri Lanka	74	7	Moldova	3	
8	Kazakhstan	7	19	Thailand	49	8	Romania	3	
9	Kyrgyzstan	17	20	Timor-Leste	2	9	Ukraine	8	
10	Laos	47	21	Uzbekistan	6				
11	Malaysia	13	22	Viet Nam	53				
Oceania 33 participants from 10 states			Middle East 130 participants from 10 states						
1	Cook Islands	1	1	Afghanistan	7				
2	Fiji	10	2	Iran	24				
3	Marshall Islands	4	3	Iraq	11				
4	Micronesia	2	4	Jordan	32				
5	Nauru	1	5	Kuwait	1				
6	Papua New Guinea	2	6	Lebanon	9				
7	Samoa	9	7	Oman	6				
8	Solomon Islands	1	8	Turkey	3				
9	Tonga	2	9	UAE	1				
10	Vanuatu	1	10	Yemen	36				

2018 Republic of Korea-ICAO Training program

KOICA Joint Program

➤ 74 trainees for 4 Courses

Global Aviation Safety Program

➤ 165 trainees for 11 Courses

On-site Training Program

➤ 45 trainees for 3 Courses

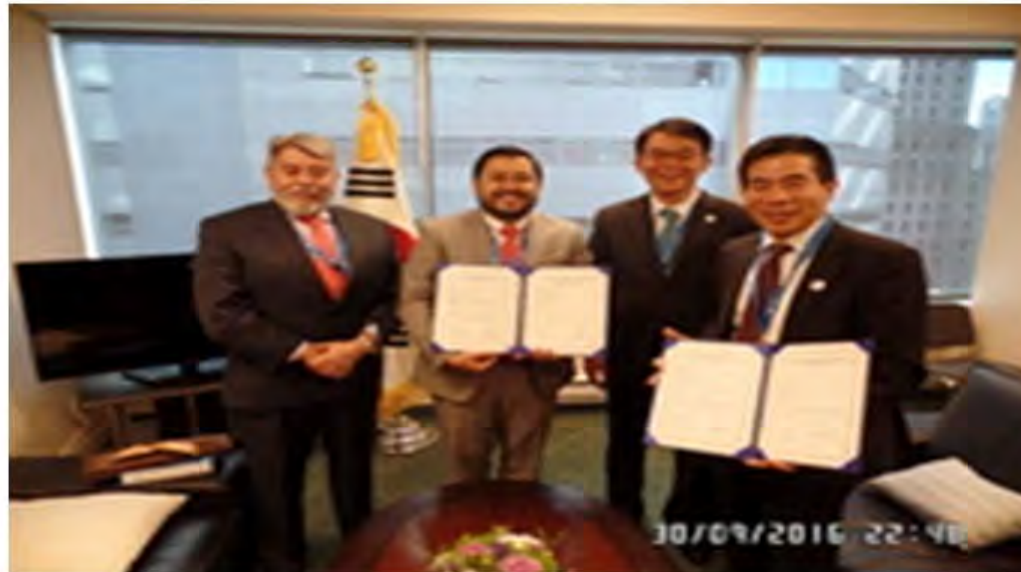
**Total 317 trainees
for 20 courses**

Code	Course Title	Dates	participants	Training Institute	비고
A-1	Airport Security & Safety	'18. 8.19 ~ 9. 8	18	IAAA	KOICA Joint Program
A-2	ICAO Aviation Pavement Evaluation	'18. 8.29 ~ 9.15	18	KCATC	
A-3	Airport Construction & Operation	'18. 9. 2 ~ 9.22	18	IAAA	
A-4	Radar Approach Control	'18.11. 7 ~ 11.27	20	KCATC	
B-1	Airport Green House Gas Management	'18. 4. 29 ~ 5. 5	12	IAAA	Global Aviation Safety
B-2	Airport Customer Service Quality Management	'18. 5. 6 ~ 5.12	12	IAAA	
B-3	DVOR/DME Maintenance	'18. 5. 9 ~ 6. 2	15	KCATC	
B-4	Aerodrome Inspection	'18. 5.13 ~ 5.19	12	IAAA	
B-5	Aerodrome CNS Engineering	'18. 6. 17 ~ 6.23	12	IAAA	
B-6	Aviation Demand Forecasting and Airport Capacity Calculation	'18. 6. 20 ~ 7. 3	15	KCATC	
B-7	ICAO USOAP-CMA	'18. 9. 16 ~ 9. 22	30	IAAA	
B-8	ILS Maintenance	'18. 7. 18 ~ 7. 31	15	KCATC	
B-9	Airport PBB Operation	'8. 11.19 ~ 11.23	12	IAAA	
B-10	Aviation Policy for Executives	'18.10.28 ~ 11. 3	15	KCATC	
B-11	Implementing and Managing Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)	'18.10(TBD)	15	IAAA	
	Airport policy and airport construction for executives	'18. 4. 17~4. 19	15	KCATC	On-site (Latin America)
	Aviation ACT	'18.5.28~6. 1	20	IAAA	
	Customer Satisfaction quality management	'18. 8. 13~8. 17	15	KCATC	On-site (Latin America)
	2nd Strategic management of transport policy for High-level administrator	'18. 8.28~8.30	20	KCATC	
	Aviation Demand Forecasting and Airport Capacity Calculation	'18. 10(TBD)	15	KCATC	On-site (Africa)

Republic of Korea Training program for LACAC

For the Human Resources Capacity Building Training Program

MOU of MOLIT-LACAC for member states in Latin America



(On 30 September 2016 in Montreal, Canada)

Republic of Korea Training program for LACAC

(2017-1) On-site Training Program

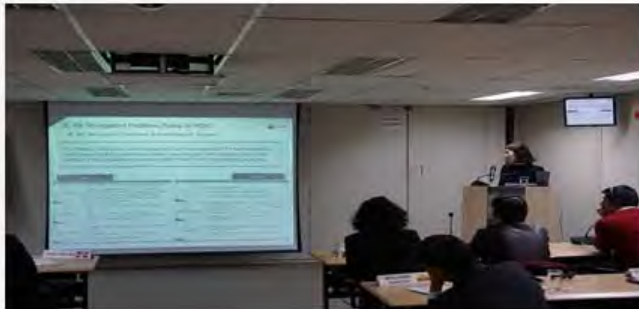
- Course : Airport Environment Management
- Place : Guatemala city
- Date : April 17 to 21, 2017
- Participants : 9 States, 34 persons



Republic of Korea Training program for LACAC

(2017-2) On-site Training Program

- Course : Airport & Air Navigation Facilities Policies for Executives
- Place : Lima, Peru
- Date : October 24 to 26, 2017
- Participants : 9 states, 21 Persons



Republic of Korea Training program for LACAC

(2018-1) On-site Training Program

- Course : Airport Policy & Airport Construction
- Place : Asunción, Paraguay
- Date : April 17 to 19, 2018
- Participants : 3 States, 21 persons



Republic of Korea Training program for LACAC

(2018-2) On-site Training Program

- Course : Customer Service Quality Management
- Place : Bogota, Colombia
- Date : July 23 to 27, 2018
- Participants : 2 states, 17 Persons



Sustainable Efforts to achieve the "No Country Left Behind(N



Radar Approach Control Course : October 2001



Radar Approach Control Course : August 2009



CNS system Maintenance Course : July 2014



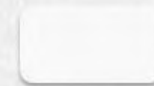
Electronic Safety Tools : July 2015



Airport Policy & Airport construction for Executives : May 2016

Sustainable Efforts to achieve the "No Country Left Behind(No

¡Muchas Gracias!





SENASA

SERVICIOS Y ESTUDIOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA Y LA SEGURIDAD AERONÁUTICA



XXIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

La Habana, 19-21 de noviembre de 2018

XXIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC



SENASA

Participada al 100% por el Estado Español, SENASA tiene su origen en el centro de adiestramiento del Ejército del Aire (1990)

PRESENTE A TODOS LOS NIVELES EN EL SECTOR AERONÁUTICO ESPAÑOL



ENAIRe

CIAIAC



Con una facturación anual superior a 30.000.000 € y más de 600 profesionales, SENASA también cuenta con una fuerte presencia internacional en los áreas de consultoría y formación



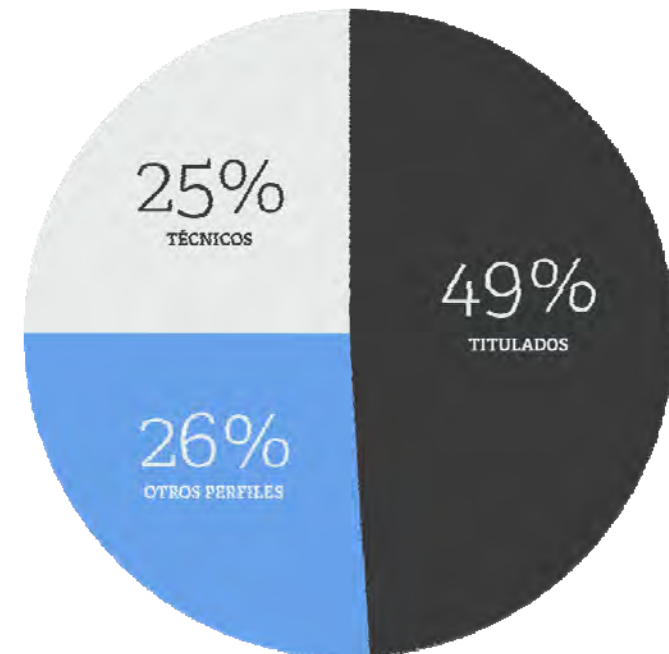
XXIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC



SENASA

EXPERTOS EN:

- ✓ CAPACITACIÓN TÉCNICA DEL PERSONAL INSPECTOR Y SUPERVISOR
- ✓ INNOVACIÓN Y SOSTENIBILIDAD DE LA AVIACIÓN: Consultoría en Medio Ambiente (CORSIA)
- ✓ CONSULTORÍA PRE / POST USOAP
- ✓ SMS / SSP / ECCAIRS: FORMACIÓN Y NORMATIVA
- ✓ FORMACIÓN DE INSPECTORES
- ✓ DRONES: FORMACIÓN Y NORMATIVA
- ✓ INSPECCIONES SAFA-SANA
- ✓ AVSEC / SECURITY



XXIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC



SENASA



FORMACIÓN EN SEGURIDAD AÉREA



TRAINAIR
PLUS

Más de 100 cursos englobados en las siguientes áreas de conocimiento:

- Navegación
- Meteorología
- Aeropuertos
- Medio Ambiente
- Operaciones de Vuelo
- Licencias
- Certificación de tipo y aeronavegabilidad
- Mantenimiento
- Seguridad (AVSEC)
- Políticas de Transporte Aéreo
- Regulación económica del transporte aéreo

Durante 2017 se han impartido 135 cursos a más de 1.900 alumnos, tanto en las instalaciones de SENASA, como en cliente.

Formación en modalidad presencial y en formato e-learning.

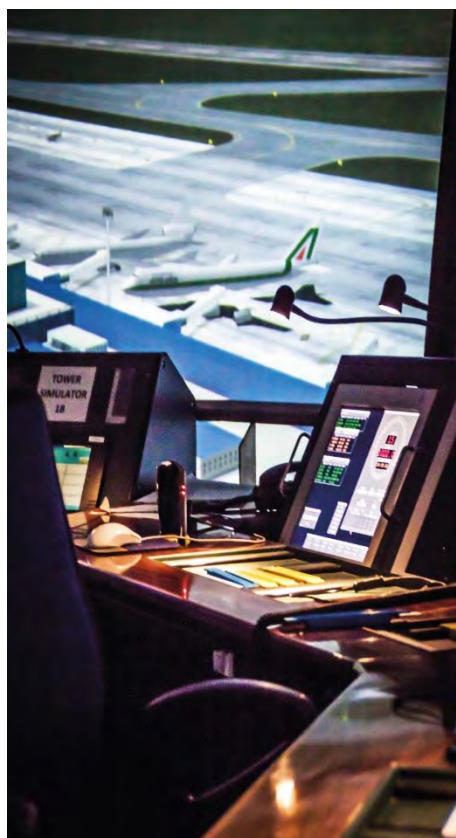
Formadores expertos que trabajan día a día en la materia que imparten.



XXIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC



SENASA



FORMACIÓN DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

El catálogo formativo de SENASA abarca formación ATM inicial y avanzada, con un alto grado de tecnificación, con prácticas en entornos de simulación réplicas:

- Formación inicial básica / TWR / APROX / RUTA (ICAO 051, 052, 053, 054 y 055)
- Instrucciones (OJTi y STDI)
- Asesores
- Evaluadores
- Supervisores
- Servicio Civil de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS)
- Refresco y UES

Instalaciones:

- 3 Simuladores de Control de Torre de 360° de campo visual, convertibles en 6 de 180°, 3 simuladores con 6 posiciones dobles de controlador, 4 aulas multimedia CBT con 24 posiciones.
- 3 simuladores Ruta réplica dotados de 6 UCS.
- Capacidad de formación de 96 ATCOs simultáneamente.



XXIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC



SENASA

COMPROMISO CON LA SOSTENIBILIDAD Y LA INNOVACIÓN EN LA AVIACIÓN



XXIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC



SENASA



- EASA Virtual Training Academy Partner
- EASA Qualified Entity in ATM/ANS



- SAFA Training Organization
- ATC Training Center (ATC initial , AFIS and Ramp)
- Dangerous Good Training Organization
- Flying School (ATO)
- Flight Simulation Center (FSTD)
- Maintenance Organization (Part 145)
- Continuing Airworthiness Management Organization (CAMO+)
- Gliders Training Center
- Aerial Works Operator (Flight Inspection)
- Language Proficiency Test Center
- Pilots and Maintenance Personnel Examination Center



**XXIII ASAMBLEA
ORDINARIA DE LA CLAC**



SENASA

¿ PREGUNTAS ?

WWW.SENASA.ES 

Andrés Arranz Stancel
Presidente — Consejero Delegado

comunicacion@senasa.es





APOYANDO UNA AVIACIÓN SEGURA Y EFICIENTE EN LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE

XXIII Asamblea Ordinaria de la CLAC
(La Habana, Cuba, 19 al 21 de noviembre de 2018)

Your safety is our mission.

An agency of the European Union 



Contenido

Una nueva Regulación para EASA

Qué hace EASA en Latinoamérica: El proyecto EU-LAC APP



Una nueva Regulación para EASA





EASA hasta ahora

Aviation Safety





EASA en el futuro

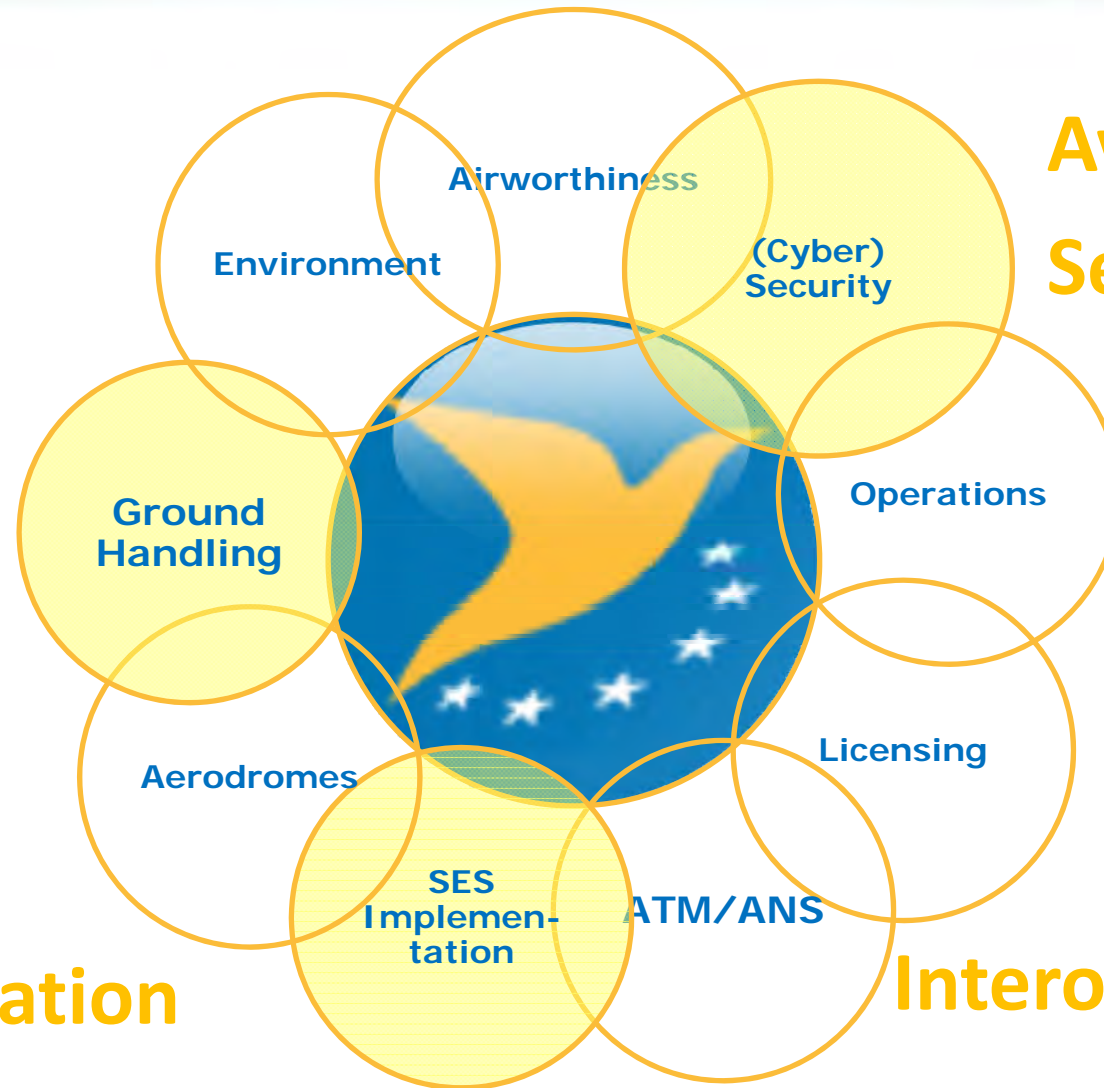
**Aviation
Safety**

**Aviation
Security**

Drones

**Digital
transformation**

Interoperability



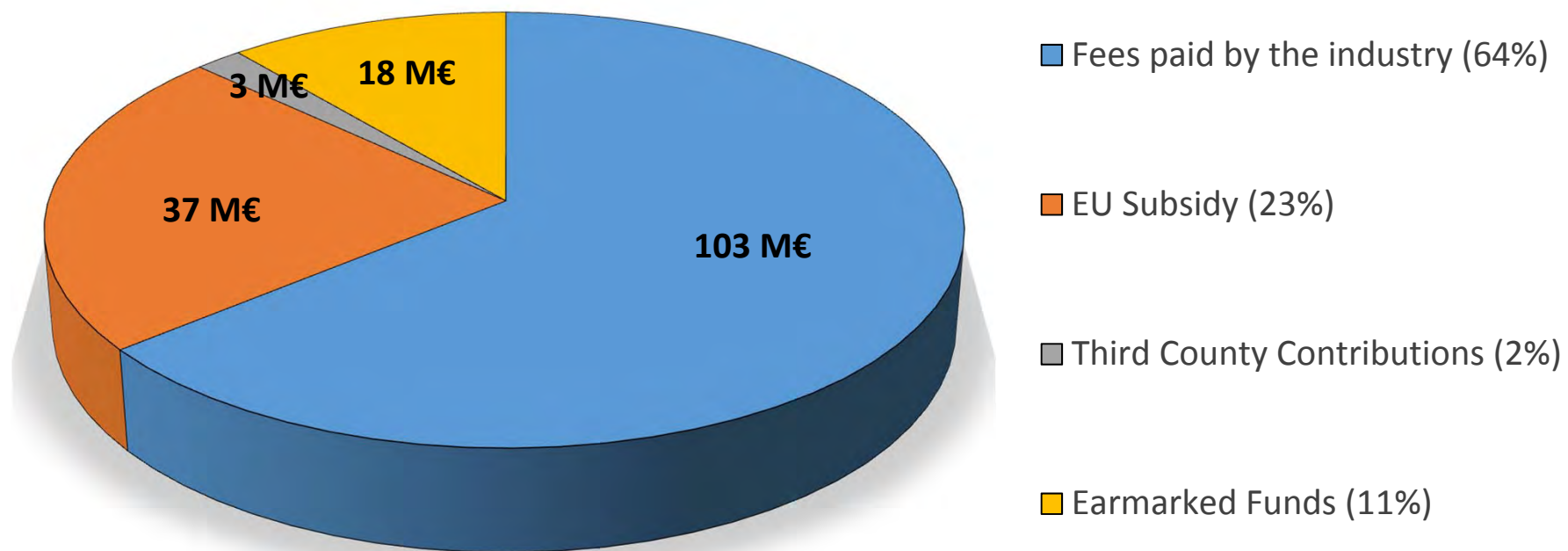


Qué hace EASA en Latinoamérica: El proyecto EU-LAC APP



EASA se financia de varias fuentes

Presupuesto 2018: 161 M€





Proyecto EU Latin America

ANNEX 20

of the Commission Implementing Decision on the 2016 Annual Action programme for the Partnership Instrument

Action Fiche for the EU-Latin America cooperation on Civil Aviation

1. IDENTIFICATION

Title of the action	EU-Latin America cooperation on Civil Aviation
Country(ies)/ Region	At bilateral level: Argentina, Brazil, Chile, Colombia and Mexico. At regional level: SRVSOP ¹ and ACSA ² are the regional mechanisms through which the results will be disseminated to the whole region. The Caribbean region may also be covered by some of the activities included in this action, as appropriate.
Total cost	Total estimated cost: EUR 7 000 000 Total amount of the EU budget contribution: EUR 7 000 000
Total duration ³	72 months
Method of implementation	Indirect management

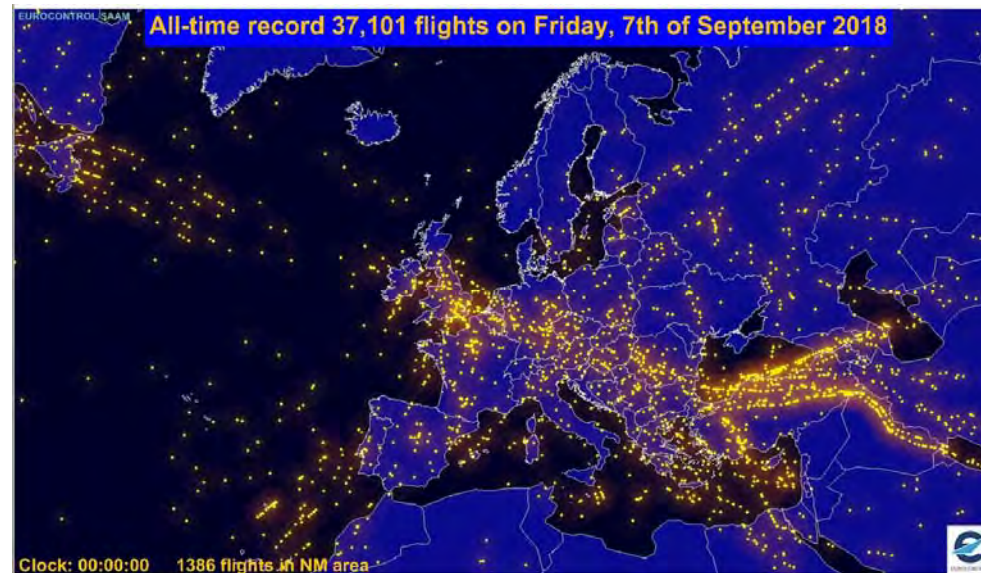


En suma:

- ➔ **Mantener el nivel de seguridad**
- ➔ **Incrementar la capacidad**
- ➔ **Establecer mayores lazos de cooperación**
- ➔ **Promover las RSOOs**
- ➔ **Mejorar las posibilidades del ciudadano para poder viajar de manera segura y económica**



Afrontar los Retos





Muchas gracias por su atención

