

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

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

XXIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

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

Cuestión 9 del Orden del Día:

Proyectos de Decisión y Revocatoria

(Nota de estudio presentada por el Comité Ejecutivo)

Antecedentes

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

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

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

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

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

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

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

Medidas propuestas a la Asamblea

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

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A23-1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LA XXIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

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

1. Seguridad Operacional

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

2. Investigación de accidentes e incidentes

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

3. Seguridad de la aviación civil y facilitación

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

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

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

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

4. Derechos de usuario

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

ACCESO A LOS MERCADOS

5. Apertura de tráfico

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

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

6. Equivalencia de oportunidades

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

7. Competencia

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

8. Medidas unilaterales

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

ASPECTOS COMERCIALES

9. Servicios a escala

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

10. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

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

11. Participación en alianzas y acuerdos comerciales

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

12. Sistemas de reservas por computadora (SRC)

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

13. Asignación de turnos (slots)

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

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

14. Subsidios, tributos y cargas a los usuarios

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

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

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

INTERESES CONVERGENTES

15. Relación con la OMC

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

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

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

16 Sistemas globales de navegación y comunicaciones

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

17. Comercio internacional y carga aérea

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

18. Turismo

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

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

ASPECTOS JURÍDICOS

19. Armonización normativa

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

20. Coordinación

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

21. Medio ambiente

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

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

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

22. Nacionalidad del transportador, designación y autorización

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

Designación y autorización

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

23. Conversión de divisas y transferencia de ganancias

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

24. Empleo de personal no nacional

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

25. Propiedad y control de transportistas aéreos

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

26. Arrendamiento de aeronaves

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

27. Solución de controversias

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

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

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

28. Aspectos financieros

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

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

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A22-3

PROYECTO DE RECOMENDACION A23-2

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

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

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

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

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

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

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

LA XXIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Apéndice

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

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

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

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

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

ADJUNTO

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

METAS GLOBALES

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

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

METAS DE LAS REGIONES NAM/CAR Y SAM

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

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.	
	<i>3.4 Considerar las especificaciones técnicas mínimas para los equipos de seguridad de la aviación</i>	<i>3.D Identificar de manera detallada las amenazas para cada tipo de equipo de seguridad de la aviación.</i>	<i>Estados y la industria Oficinas Regionales</i>	<i>Solicitar a los fabricantes de equipos en el país que hagan demostraciones de las especificaciones de los equipos.</i>	Información intercambiada entre los Estados Encuesta/cuestionario de la OACI	Nov/2019
		<i>3.E Establecer el requisito inicial mínimo de detección para cada tipo de equipo de seguridad de la aviación.</i>	<i>Estados y la industria Oficinas Regionales</i>			
		<i>3.F Establecer especificaciones operacionales para cada tipo de equipo de seguridad de la aviación.</i>	<i>Estados y la industria Oficinas Regionales</i>	<i>Intercambio de información, requisitos y especificaciones de los equipos entre los Estados.</i>	Información publicada en el portal seguro de la OACI, AVSECPaedia	
		<i>3.G Evaluar las tecnologías disponibles para cada tipo de equipo de seguridad de la aviación.</i>	<i>Estados y la industria Oficinas Regionales</i>	<i>En base a la evaluación de riesgo y los resultados de las actividades de control</i>	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. 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 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
	3.6 Desarrollar y mejorar la eficiencia de los procesos de certificación y el uso operacional del equipo de seguridad de la aviación, incluidos los factores humanos	3.J Los Estados y la industria examinan permanentemente el proceso de certificación de los equipos de seguridad para evaluar su eficacia, reactividad y determinar si se proporciona información precisa y actualizada.	Estados y la industria OACI/Oficinas Regionales	Establecer un procedimiento normalizado de certificación de los equipos de seguridad de la aviación para demostrar cumplimiento con las especificaciones mínimas establecidas por el Estado.	Procedimiento normalizado de certificación de los equipos de seguridad de la aviación establecido y compartido con las Oficinas Regionales	2020
3.K Los Estados garantizan que las autoridades competentes en seguridad de la aviación coordinen con otras entidades (por ejemplo, aduanas e inmigración) la facilitación del intercambio de datos y la evaluación de riesgos.		Establecer un mecanismo eficaz de comunicación entre las autoridades involucradas en el sistema de seguridad de la aviación para el intercambio de información.		Mecanismo eficaz de comunicación establecido Resultados de las auditorías	2020	
3.M Los Estados y la industria mejoran la gestión de los equipos de seguridad de la aviación en los aeropuertos (incluidas las pruebas de recepción in situ, las pruebas de		Establecer parámetros de rendimiento, incluyendo las pruebas de aceptación, las pruebas de encaminamiento y el mantenimiento.				

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>	
	<p>5.1 Aportar recursos a la OACI, los Estados y las partes involucradas para auditorías/exámenes por homólogos</p>	<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. 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	CRONOGRAMA
		<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 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 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	

PROYECTO DE RECOMENDACION A23-4

ESTANDARIZACION DE PROCEDIMIENTOS DE AUDITORIA DE SISTEMAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACION

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 Séptima Reunión dio por concluido el Programa de Coordinación entre los Estados para estandarizar los procedimientos de auditorías de sus sistemas de seguridad de la aviación, entregando como producto final las “Guías de Verificación”.

LA XXIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA:

Que los Estados adopten las “Listas de Chequeo” anexas cuando requieran desarrollar sus programas de control de calidad AVSEC:

- Lista de Chequeo Auditoria AVSEC para Operador de Aeródromo (**Anexo 1**)
- Lista de Chequeo Auditoria AVSEC para Operador Aéreo (**Anexo 2**)
- Lista de Chequeo Auditoria AVSEC para Centro de Instrucción (**Anexo 3**)

CHECKLIST DE AUDITORIA AVSEC EN OPERADOR DE AERÓDROMO			
APLICABILIDAD - CLASE:	AP-3	AEROPUERTO CON OPERACIONES REGULARES O CHARTER POR ENCIMA DE LOS 5 MILLONES DE PASAJEROS / AÑO	
INFORME DE AUDITORIA	N.º		
SERVIDOR (1)		SERVIDOR (2)	INICIO
OPERADOR DE AERÓDROMO		AEROPUERTO - OACI	FINALIZACIÓN
RESPONSABLE AVSEC (1)		RESPONSABLE AVSEC (2)	
NOTAS APLICABLES			
CUMPLE (C) - El operador aplica recursos materiales, humanos y / o procedimentales que demuestren el cumplimiento del requisito			
NO CUMPLE (N/C) - El operador no aplica todos los recursos necesarios que demuestren el cumplimiento del requisito.			
NO APLICABLE (N/A) -El requisito no se aplica a las operaciones realizadas por el operador o no es objeto de evaluación de la auditoria.			
NO VERIFICADO (N/V) - El requisito no fue verificado, evaluado o observado por el equipo de auditoría.			

ID	NORMATIVO	ITEM	PREGUNTA	NOTA
Parte A - Análisis Documental				
1. Planes y Programas, Designación de Profesionales, Evaluación de Riesgo, Evaluación de Proyectos				
1.1 Programa de Seguridad Aeroportuaria				
1.1	RBAC 107	107.211(a)	¿El Operador de Aeródromo presentó un Programa de Seguridad a la Autoridad Aeronautica para ser aprobado?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo elaboró y presentó un programa de seguridad a la Autoridad Aeronautica para ser aprobado, denominado Programa de Seguridad Aeroportuaria (PSA)				
ORIENTACIÓN: Corrobore previamente en la Autoridad Aeronáutica (GTCA / GSAC / SIA) si el operador de aeródromo encaminó el PSA para fines de aprobación. Verificar la comprobación en el aeródromo auditado.				
Nota:				
1.2	RBAC 107	107.211(d)	¿El término de compromiso es parte integrante del PSA?	
SITUACIÓN ESPERADA: El PSA tiene un término de compromiso firmado por el representante legal del operador de aeródromo, declarando la responsabilidad del cumplimiento del PSA.				
Orientación: Chequear esta información previamente en el PSA encaminado a la Autoridad Aeronáutica o en la localidad auditada.				
Nota:				
1.3	RBAC 107	107.211(c)	¿El término de elaboración, guardia, distribución y control es parte integrante del PSA?	
SITUACIÓN ESPERADA: El PSA tiene término de elaboración, guardia, distribución y control del documento firmado por el responsable AVSEC del operador de aeródromo, declarando la responsabilidad por garantizar el carácter reservado del documento.				
Orientación: Chequear esta información previamente en el PSA encaminado a la Autoridad Aeronautica o en la localidad auditada.				
Nota:				
1.4	RBAC 107	107.211(a)(2)	¿El operador de aeródromo pone a disposición de las partes pertinentes del PSA a las entidades públicas y privadas de la comunidad aeroportuaria que necesiten conocer la información del programa?	
SITUACIÓN ESPERADA: La puesta a disposición de las partes pertinentes del PSA se realiza por medio de la firma de término de recepción y responsabilidad por el mantenimiento del secreto de las informaciones, el cual es archivado por el operador de aeródromo a través de medio físico o digital.				
Orientación: Verificar el control de distribución del PSA, con firmas de los responsables por la recepción, ya que se trata de documento clasificado con reservado.				
Nota:				
1.5	RBAC 107	107.211(e)	¿El Operador de Aeródromo presentó oportunamente la revisión del Programa de Seguridad a la Autoridad Aeronautica para fines de aprobación?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromos proporcionó, en un plazo no superior a 90 (noventa) días, la revisión del programa y su respectiva presentación a la Autoridad Aeronáutica para fines de aprobación, siempre que:				
(1) determinado por el Administrador;				
(2) exigido por alguna modificación de las normas aplicables;				
(3) haya cambios operativos en el aeródromo que justifiquen la revisión de los procedimientos de seguridad;				
(4) haya cambios en la clasificación del aeródromo.				
ORIENTACIÓN: Chequee previamente en la Autoridad Aeronáutica (GTCA / GSAC / SIA) si el operador de aeródromo envió las revisiones para su aprobación. Comprobar la comprobación en el aeródromo auditado.				
Nota:				

1.2 PSOA, PCA, PSESCA e PSTAV			
1.6	RBAC 107	107.219(a)	El operador de aeródromo tiene conocimiento de las partes pertinentes del PSOA de los operadores aéreos en operación en el aeródromo?
SITUACIÓN ESPERADA: comprobación de que el operador de aeródromo tiene una copia de las partes pertinentes del PSOA de todos los operadores aéreos en funcionamiento en el aeródromo auditado que están obligados a mantener un PSOA de conformidad con el RBAC 108.			
ORIENTACIÓN: Puede aplicarse siempre que el operador de aeródromo no tenga copia de las partes pertinentes del PSOA de al menos 1 (un) operador aéreo con PSOA aprobado por la Autoridad Aeronáutica. La documentación puede estar en formato físico o digital. Observar que el operador de aeródromo debe tener una copia de las partes pertinentes del PSOA de operadores de taxi aéreo que operen vuelos internacionales y que tengan su base en el aeródromo auditado.			
Nota:			
1.7	RBAC 107	107.213(a)	¿El operador de aeródromos elabora, implementa y mantiene un Plan de Contingencia de AVSEC?
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo tiene un PCA que forma parte del PSA del aeródromo.			
ORIENTACIÓN: Verificar si el operador posee un Plan de Contingencia de AVSEC integrante del PSA.			
Nota:			
1.8	RBAC 107	107.213(b)	El operador de aeródromo mantiene el contenido del PCA actualizado, incluida la lista de contactos de emergencia y el registro de los tiempos de respuesta a los accionamientos de los recursos y órganos de seguridad necesarios para las acciones de respuesta de contingencia?
SITUACIÓN ESPERADA: El PCA presentado por el operador de aeródromo está actualizado.			
ORIENTACIÓN: Verificar si el PSA está con su contenido actualizado; Pruebe al menos 3 números telefónicos para evaluar si la lista de contactos de emergencia está actualizada; Preguntar al responsable de la AVSEC del aeródromo acerca de la verificación y registro de los tiempos de respuesta a los accionamientos de los recursos y órganos de seguridad necesarios para las acciones de respuesta de contingencia.			
Nota:			
1.9	RBAC 107	107.215(a) e (b)	El operador de aeródromo exige la elaboración, implementación y mantenimiento de un PSESCA por parte de empresas de servicios auxiliares y exploradores de área aeroportuaria, de acuerdo con el RBAC 107?
SITUACIÓN ESPERADA: El operador posee PSESCA de: (1) la provisión de servicios junta corporativa, situados dentro o fuera del campo de aviación, proporcionando curas de servicios a los operadores de aeronaves en el aeródromo; (2) empresas que operan terminales de carga o de correo, situados dentro o fuera del aeródromo, que destinen carga a operadores aéreos del aeródromo; y (3) organizaciones explotadoras de áreas, edificios o instalaciones que presenten las siguientes características: (i) cubran la divisa entre el lado del aire y el lado de la tierra o estén ubicadas dentro del lado del aire (en AC o ARS); y (ii) los controles de seguridad aplicados estén bajo la responsabilidad de la propia organización.			
ORIENTACIÓN: Verificar si el operador de aeródromo exige la elaboración, implementación y mantenimiento del PSESCA por parte de las entidades descritas arriba; Evaluar al menos 3 PSESCA aprobados por el operador de aeródromo y verificar si tienen el contenido mínimo establecido por el RBAC 107.			
Nota:			
1.10	RBAC 107	107.215(b)(4)	El operador de aeródromo, cuando sea necesario, exige la revisión del PSESCA por parte de los exploradores de áreas aeroportuarias?
SITUACIÓN ESPERADA: El operador solicita la revisión de la PSESCA cuando: (i) determinado por el operador del aeródromo o la Autoridad Aeronáutica; (ii) exigido por algún cambio en las normas aplicables; o (iii) hay cambios operativos que justifiquen la revisión de los controles de seguridad.			
ORIENTACIÓN: Verificar si recientemente ocurrió cualquier situación que necesitaría la revisión de determinado (s) PSESCA; En caso de que existiera esta situación, se pregunte si el operador de aeródromo adoptó las medidas apropiadas para la revisión de los PSESCA obsoletos.			
Nota:			
1.11	RBAC 107	107.215 (c)	El operador de aeródromo considera la existencia de PSESCA como condición condicionante para autorizar la explotación regular de áreas e instalaciones y establece instrumentos contractuales que tienen por objeto garantizar la elaboración y mantenimiento del PSESCA por parte del explorador de área aeroportuaria?
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo exige la elaboración de PSESCA para autorizar la explotación regular de áreas e instalaciones. Además, los contratos establecidos entre el operador de aeródromo y el explotador de área aeroportuaria poseen instrumentos para garantizar la elaboración y el mantenimiento del PSESCA.			
ORIENTACIÓN: Verificar la existencia de explorador de área aeroportuaria que no posea PSESCA elaborado y encaminado al operador de aeródromo. Verificar la existencia de contratos o acuerdos operativos, firmados entre operador de aeródromo y los explotadores de áreas aeroportuarias, que contengan instrumentos que tengan por objeto garantizar la elaboración y mantenimiento del PSESCA.			
Nota:			

1.12	RBAC 107	107.215 (d)	El operador de aeródromo supervisa el cumplimiento de las medidas de seguridad establecidas en los PSESCA adoptando, cuando sea necesario, penalidades a las entidades responsables del incumplimiento?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo supervisa el cumplimiento de las medidas de seguridad establecidas en los PSESCA, a través de inspecciones u otros medios de supervisión.				
ORIENTACIÓN: Verificar la existencia de documentos que demuestren que el operador de aeródromo supervisa el cumplimiento de las medidas de seguridad establecidas en los PSESCA; Verificar las medidas que el operador de aeródromo adopta cuando se comprueba irregularidades en los procedimientos o estructuras de los explotadores de áreas aeroportuarias.				
Nota:				
1.13	RBAC 107	107.217(a)	El operador de aeródromo elabora, implementa y mantiene un Plan de Seguridad de Transporte Aéreo de Valores (PSTAV)?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo que opera valores tiene un PSTAV, aprobado en una reunión extraordinaria de la CSA, con participación restringida a los participantes de estas operaciones, tales como los organismos de seguridad pública competentes, los operadores aéreos y las empresas de seguridad privada de transporte de valores .				
ORIENTACIÓN: Verificar la existencia del PSTAV; Comprobar el acta de la reunión de la CSA que aprobó el PSTAV.				
Nota:				
1.3 Selección, Designación, Reciclaje y Entrenamiento de profesionales para la ejecución de actividades AVSEC				
1.14	RBAC 107	110.11(a) e 107.25(a)	Para la elección de los profesionales que irán a desempeñar las actividades AVSEC, el operador de aeródromo realiza proceso de selección que contemple el mínimo previsto en el RBAC 110?	
SITUACIÓN ESPERADA: La selección de profesionales incluye: Verificación del perfil y capacidad para desempeño de las actividades AVSEC; Comprobación de la mayoría penal; Evaluación de antecedentes (identidad, experiencia previa y antecedentes criminales); Evaluación de salud física y mental para el desempeño pleno de las actividades AVSEC, comprobada por medio de examen médico.				
ORIENTACIÓN: Solicitar, aleatoriamente, la documentación de profesionales que desempeñan actividades AVSEC (orgánicos y tercerizados). Los archivos de los profesionales tercerizados pueden ser mantenidos en las instalaciones de la empresa tercerizada. El archivo es mantenido de forma física o digital. *Para detalles consultar ítem H.4 de la IS 107 y RBAC 110.				
Notas:				
1.15	RBAC 107	107.25(a)	El operador designa profesionales, a él legalmente vinculados, debidamente capacitados para ejecución de los procedimientos de seguridad en el aeródromos?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador posee una unidad administrativa o profesional responsable por la designación de los profesionales. Las designaciones son reflejadas en una lista actualizada de los profesionales que están reflejados en la ejecución de los procedimientos AVSEC bajo responsabilidad del operador de aeródromo. La lista posee las siguientes informaciones mínimas para cada operario: nombre, fecha de contratación, entidad responsable por la contratación, función que ejerce en el aeródromo, locales de actuación y capacitación del profesional con las respectivas valideces.				
ORIENTACIÓN: Verificar si la lista de los profesionales está actualizada, comparando, aleatoriamente, nombres de profesionales en actuación en el aeródromo con la lista suministrada por el operador; Verificar, aleatoriamente, si los profesionales (APAC, Vigilantes, entre otros) poseen las capacitaciones válidas necesarias para ejecución de las funciones para las cuales están designados.				
Nota:				
1.16	RBAC 107	107.25(b)	Hay designación de profesionales, legalmente vinculados al operador de aeródromo, capacitados para ejercer, exclusivamente, la función de Responsable por la AVSEC del aeródromo?	
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de acto de designación, realizado por el representante legal del operador de aeródromo. El acto contiene, como mínimo, la indicación de un profesional titular y un suplente, todos con la capacitación necesaria válida. Las informaciones de la designación están actualizadas en el Formulario de Datos AVSEC del Aeródromo (Apéndice Y del PSA). Los profesionales están legalmente vinculados al operador de aeródromo.				
ORIENTACIÓN: Verificar la existencia del acto de designación; Verificar si las informaciones están actualizadas en el Formulario de Datos AVSEC del Aeródromo; Verificar si las capacitaciones de los profesionales designados son adecuadas y válidas; Verificar la vinculación legal con el operador de aeródromo. Para aeródromos Clase AP-3, verificar que no es permitido el acúmulo de funciones por parte del Responsable AVSEC (Apéndice A de el RBAC 107).				
Notas:				

1.17	RBAC 110	110.73(a)(b)(c)	Los profesionales que desempeñan actividad AVSEC que no demuestran profesionalismo durante actividad de fiscalización o de control de calidad son encaminados para actividad de reciclaje?	
SITUACIÓN ESPERADA: El reciclaje de los profesionales que no demuestran profesionalismo durante actividad de fiscalización o de control de calidad consiste en una actividad práctica que busca enfatizar los conocimientos y técnicas que fueron identificados como frágiles en el desempeño del profesional. Las acciones de reciclaje son formalizadas por medio del Informe de Reciclaje (archivados por 5 años), con resumen de las actividades realizadas y la lista de presencia de los participantes. Después del reciclaje son realizadas nuevas evaluaciones en los profesionales, sin avisar y de forma discreta, en cantidad suficiente para garantizar que las fragilidades identificadas fueron sanadas.				
ORIENTACIÓN: Solicitar los Informes de Reciclaje que formalizan las acciones de reciclaje realizadas por el operador de aeródromo; Si no existen esos Informes, verificar si existen indicios de que el Reciclaje no es realizado en el aeródromo, observando la existencia de situaciones que deberían acarrear el encarrilamiento de profesionales a ese tipo de actividad, por ejemplo, reproches en pruebas AVSEC y eventuales apontamientos en inspecciones y auditorías internas. *Para detalles consultar ítem H.5 de la IS 107 y RBAC 110.				
Nota:				
1.18	RBAC 110	110.71(b)(c)(d)(e)	El adecuado Entrenamiento en Servicio al profesional que desempeña actividad AVSEC vinculada a la certificación en Inspección de Seguridad de la Aviación Civil es garantizado por el operador de aeródromo?	
SITUACIÓN ESPERADA: Un profesional es designado para realizar el acompañamiento y la evaluación del entrenamiento en servicio. Para la formalización del entrenamiento en servicio es utilizada la Ficha "de Evaluación", que declara el profesional en entrenamiento como "apto" o "no apto". Los registros son archivados por 5 años, como mínimo.				
ORIENTACIÓN: Solicitar, aleatoriamente, las fichas de evaluación de los entrenamientos en servicio para algunos APAC en actuación en el aeródromo; Verificar si todas las etapas del entrenamiento y partes de la ficha fueron llenadas adecuadamente; Entrevistar profesionales que sean responsables por entrenamiento y servicio y cuestionar como es realizado y evaluado el entrenamiento. *Para detalles consultar ítem H.6 de la IS 107 y RBAC 110.				
Nota:				
1.4 Evaluación de riesgo y de proyectos de reforma				
1.19	RBAC 107	107.17(a)	El operador de aeródromo elabora e implementa un proceso continuo de evaluación de riesgo, con el objetivo de orientar la planificación de la seguridad aeroportuaria?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo realiza la evaluación de riesgo del aeródromo como mínimo cada 12 meses. La evaluación tiene formato de informe y es archivada por, como mínimo, 5 años. Los informes son encaminados a los DPF. El responsable AVSEC, con el informe de evaluación de riesgo en mano es capaz de identificar las áreas, estructuras y procedimientos más críticos (mayor riesgo) para el mantenimiento de la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.				
ORIENTACIÓN: Verificar las evaluaciones de riesgo realizadas por el operador de aeródromo en los últimos 5 años; Verificar comprobante de envío de los informes al DPF; Cuestionar al responsable por la AVSEC del aeródromo acerca de los resultados de las evaluaciones de riesgo; Verificar si él es capaz de apuntar cuáles son las áreas, estructuras y procedimientos más críticos del aeródromo en relación a la AVSEC.				
Nota:				
1.20	RBAC 107	107.17(b)	El operador de aeródromo observa y contempla los aspectos de AVSEC en la elaboración de estudios y proyectos con fines de reforma, modernización o ampliación de la infraestructura e instalaciones aeroportuarias?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo realiza evaluaciones AVSEC de estudios y proyectos con fines de reforma, modernización o ampliación de la infraestructura e instalaciones aeroportuarias. Tales evaluaciones son documentadas a través de actas de reuniones o informes de evaluación que son archivados, física o electrónicamente, por como mínimo 5 (cinco) años.				
ORIENTACIÓN: Investigar o cuestionar la comunidad aeroportuaria acerca de reformas, modernizaciones o ampliaciones de las infraestructuras e instalaciones del aeródromo, capaces de interferir en aspectos AVSEC, que ocurrieron en los últimos 5 años. Si hayan existido, solicitar del operador de aeródromo comprobación de que fueron realizadas evaluaciones de los estudios o proyectos bajo la óptica de la AVSEC.				
Nota:				
1.5 Equipamientos de Seguridad				
1.21	RBAC 107	107.19(c)	El operador de aeródromo mantiene un inventario actualizado de los equipamientos de seguridad?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo mantiene, física o electrónicamente, un inventario actualizado con la descripción de todos los equipamientos de seguridad en utilización en el aeródromo, conteniendo para cada equipamiento, como mínimo, los siguientes datos: Modelo y fabricante del equipamiento; Número de serie; Data de adquisición; y Local actual de utilización.				
ORIENTACIÓN: Solicitar el inventario y verificar si posee los datos mínimos; Solicitar una copia o quitar foto del inventario o parte de él para verificación in loco durante la auditoría.				
Nota:				

1.22	RBAC 107	107.21(a)	El operador de aeródromo elabora e implementa un programa de pruebas y ensayos de los equipamientos de seguridad?	
SITUACIÓN ESPERADA: El programa de pruebas y ensayos engloba las siguientes informaciones mínimas: Cronograma de realización de pruebas y ensayos; Metodología empleada en las pruebas y ensayos de cada equipamiento; Resultado(s) esperado(s) para la condición de funcionamiento aceptable del equipamiento; Acciones correctivas a ser adoptadas en la identificación de deficiencias o desvíos de las características esperadas				
ORIENTACIÓN: Solicitar el programa de pruebas y ensayos de equipamientos; Verificar si el programa está en consonancia con las directrices suministradas para las pruebas de calibración, conforme dispuesto en el Anexo 1 del Apéndice F de la IS 107. *Consultar la IS 107 para mayores detalles				
Nota:				
1.23	RBAC 107	107.23(a)(3)	El operador de aeródromo elabora e implementa un programa de control de mantenimiento preventivo de los equipamientos de seguridad?	
SITUACIÓN ESPERADA: El programa de control de mantenimiento preventivo posee, como mínimo: Nombre, modelo y nº de serie de los equipamientos; Local de instalación en el aeródromo; Data de adquisición y fecha de garantía; Data del último mantenimiento con breve descripción del que fue realizado y responsable por el servicio; Data del próximo mantenimiento preventivo.				
ORIENTACIÓN: Solicitar el programa de control de mantenimiento preventivo; Verificar si el programa está actualizado y posee el contenido mínimo.				
Nota:				
2. Comisión de Seguridad Aeroportuaria - CSA y Comunicación sobre Asuntos AVSEC				
2.1	RBAC 107	107.37(a)	Existe Comisión de Seguridad Aeroportuaria constituida en el aeródromo?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo instituye la Comisión de Seguridad Aeroportuaria en el aeródromo.				
ORIENTACIÓN: Solicitar documentos que comprueben la existencia de la CSA, tales como, lista de miembros participantes, convocatoria y actas de reuniones.				
Nota:				
2.2	RBAC 107	107.37(a)(2)	Las reuniones de la CSA son realizadas, ordinariamente, cada 3 meses?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo realiza las reuniones de la CSA cada 3 meses, como mínimo.				
ORIENTACIÓN: Verificar las actas de las últimas 4 reuniones de la CSA.				
Nota:				
2.3	RBAC 107	107.37(a)	Las reuniones de la CSA son realizadas conforme establece el reglamento interno aprobado para la CSA?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo observa el reglamento de la CSA para ejecución de las reuniones de la CSA.				
ORIENTACIÓN: Verificar los documentos relacionados a las últimas 4 reuniones de la CSA (convocatorias de los miembros, controles de frecuencia y actas de reuniones); Verificar si los procedimientos adoptados por el operador de aeródromo reflejan el establecido en el reglamento interno de la Comisión.				
Nota:				
2.4	RBAC 107	107.37(a)(3) e (4)	El operador de aeródromo encamina a la Autoridad Aeronáutica la programación de reuniones de la CSA?	
SITUACIÓN ESPERADA: La programación de las reuniones ordinarias es comunicada a la Autoridad Aeronáutica con una antelación mínima de 60 días; La programación de las reuniones extraordinarias es comunicada a la Autoridad Aeronáutica con anticipación mínima de 15 días, ressaltadas las situaciones de urgencia, en las cuales la comunicación es realizada con la mayor anticipación posible.				
ORIENTACIÓN: Solicitar documentos que comprueben el envío de las programaciones a la Autoridad Aeronáutica.				
Nota:				
2.5	RBAC 107	107.37(a)(1) e 107.39(a)	El operador de aeródromo publicó las responsabilidades de la CSA?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador publicó un acto que tiene las responsabilidades de la CSA, conforme dispuesto en el ítem 107.39(a) del RBAC 107.				
ORIENTACIÓN: Verificar la existencia de documento del operador del aeródromo que establezca las responsabilidades de la CSA; Verificar si las responsabilidades engloban el dispuesto en el ítem 107.39(a) del RBAC 107.				
Nota:				

2.6	RBAC 107	107.41(a)	El operador de aeródromo mantiene un regimiento interno para regular el funcionamiento de la CSA?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo mantiene un reglamento interno para regular el funcionamiento de la CSA que incluye: forma de convocatoria de los miembros, control de frecuencia, desarrollo de los debates y deliberaciones, elaboración de acta y otros documentos necesarios al funcionamiento de la comisión.				
ORIENTACIÓN: Verificar la existencia del regimiento interno; Verificar si el regimiento está anexo al Formulario de Datos AVSEC del Aeródromo (PSA); Verificar si el regimiento posee los dispositivos mínimos necesarios para regular los trabajos de la CSA.				
Nota:				
2.7	RBAC 107	104.43(a)	El operador de aeródromo encamina DSAC a la Autoridad Aeronáutica, relatando sobre ocurrencias de actos o tentativas de interferencia ilícita o de situaciones que indiquen amenazas o vulnerabilidades en el sistema de seguridad?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo, cuando verifica ocurrencias de actos o tentativas de interferencia ilícita o de situaciones que indiquen amenazas o vulnerabilidades en el sistema de seguridad, encamina DSAC a la Autoridad Aeronáutica, relatando la situación observada.				
ORIENTACIÓN: Verificar en los sistemas de la Autoridad Aeronáutica si el operador de aeródromo envió DSAC a la Agencia en alguna oportunidad; Cuestionar el responsable por la AVSEC y otros miembros de la comunidad aeroportuaria acerca de ocurrencias relacionadas a la AVSEC el último año, así como buscar relatos de ocurrencias en las actas de las reuniones de la CSA; Verificar si esas ocurrencias generaron el envío de DSAC a la Autoridad Aeronáutica;				
Nota:				
2.8	RBAC 107	104.43(a)(1) e (2)	Las acciones correctivas implementadas para resolución de ocurrencias relatadas por medio de DSAC son sometidas a la apreciación de la CSA del aeródromo, para su evaluación y deliberación sobre la necesidad de adopción de acciones adicionales?	
SITUACIÓN ESPERADA: Las acciones correctivas adoptadas para resolución de ocurrencias relatadas por medio de DSAC son discutidas en el ámbito de la CSA. Las discusiones son oficializadas en el acta de reunión de la CSA. Las actas con esas discusiones son encaminadas a la Autoridad Aeronáutica.				
ORIENTACIÓN: Verificar si las actas de reuniones de la CSA relatan discusiones acerca de las acciones correctivas adoptadas para resolución de ocurrencias apuntadas por medio de DSAC; Verificar si las actas con esas discusiones son encaminadas a la Autoridad Aeronáutica.				
Nota:				
2.9	RBAC 107	107.43(b)	El operador de aeródromo realiza las comunicaciones sobre asuntos de AVSEC conforme la normativa vigente?	
SITUACIÓN ESPERADA: La comunicación cuyo contenido pueda comprometer la seguridad de la aviación civil es realizada utilizando medios estandarizados y pertinentes que prevengan su divulgación indebida. Los registros de comunicaciones y evidencias son archivados por como mínimo 12 meses. Las informaciones actualizadas acerca de la disponibilidad de órgano de seguridad pública en el aeródromo son encaminadas a la Autoridad Aeronáutica.				
ORIENTACIÓN: Cuestionar el responsable por la AVSEC sobre los procedimientos utilizados en las comunicaciones cuyos asuntos son reservados; Verificar por cuánto tiempo y la forma con que tales documentos son archivados ;Verificar si las informaciones presentadas en el Formulario de Datos AVSEC del aeródromo reflejan la actual disponibilidad de órgano de seguridad pública en el aeródromo.				
Nota:				
3. Control de Calidad AVSEC				
3.1	RBAC 107	107.211(c)(4) e 111.17(b)	El operador de aeródromo posee un PCQ/AVSEC que esté en consonancia con el PNCQ/AVSEC (RBAC 111) presentándolo a la Autoridad Aeronáutica como parte integrante del PSA?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo posee un Programa de Control de Calidad AVSEC que está en consonancia con los requisitos del RBAC 111				
ORIENTACIÓN: Verificar se o operador de aeródromo possui um Programa de Controle de Qualidade AVSEC; Verificar se o PCQ/AVSEC está de acordo com o exigido no RBAC 111.				
Nota:				
3.2	RBAC 107 e 111	107.25(c) e 111.49(a) (4)	Hay designación de profesional, legalmente vinculado al operador de aeródromo, capacitado para ejercer la función de Responsable por el PCQ/AVSEC del aeródromo?	
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de acto de designación, realizado por el representante legal del operador de aeródromo. El acto contiene, como mínimo, la indicación de un profesional que atienda a los criterios para designación como Auditor AVSEC. Las informaciones están actualizadas en el Formulario de Datos AVSEC del Aeródromo (Apêndice Y del PSA) El profesional es independiente en la ejecución de sus funciones con relación a la operaciones de las actividades AVSEC y está legalmente vinculado al operador de aeródromo.				
ORIENTACIÓN: Verificar la existencia del acto de designación; Verificar si las informaciones están actualizadas en el Formulario de Datos AVSEC del Aeródromo; Verificar si la capacitación del profesional designado es adecuada y válida; Verificar la vinculación legal con el operador de aeródromo.				
Nota:				

3.3	RBAC 111	111.35 e 111.47(d)	El operador de aeródromo realiza pruebas en el sistema de inspección de equipaje de mano y de detección de objetos metálicos, como mínimo 1 (una) vez por año, en cada módulo de inspección de personas y vehículos?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo posee informes que comprueban la realización de las pruebas AVSEC, atendiendo los patrones mínimos establecidos en el RBAC 111.				
ORIENTACIÓN: Solicitar al representante del operador de aeródromo los informes de las pruebas AVSEC referentes a los últimos 2 años; Verificar cuáles pruebas fueron realizadas y las fechas de las actividades.				
Nota:				
3.4	RBAC 111	111.47(a) e 111.69(a)	El operador de aeródromo realiza auditorías internas de seguridad, como mínimo cada 2 (dos) años, conforme establecido en el RBAC 111?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo posee informes que comprueban la realización de las auditorías internas AVSEC, atendiendo los patrones mínimos establecidos en el RBAC 111.				
ORIENTACIÓN: Solicitar al representante del operador de aeródromo los informes de las auditorías internas AVSEC de los últimos 2 años; Verificar si los informes presentan todas las áreas a ser evaluadas, con la opción de registrar no conformidad, observaciones, evaluación de desempeño y evaluación general.				
Nota:				
3.5	RBAC 111	111.47(b) e 111.71(a)	El operador de aeródromo realiza inspecciones internas de seguridad, como mínimo cada 6 (seis) meses, conforme establecido en el RBAC 111?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo posee informes que comprueban la realización de las inspecciones internas AVSEC, atendiendo los patrones mínimos establecidos en el RBAC 111.				
ORIENTACIÓN: Solicitar al representante del operador de aeródromo los informes de las inspecciones internas AVSEC de los últimos 3 años; Verificar si los informes presentan los segmentos pre seleccionados a ser evaluados, con la presentación de no conformidad referentes a la legislación.				
Nota:				
3.6	RBAC 111	111.47(c) e 111.73(a)	El operador de aeródromo realiza los ejercicios (ESAIA y ESAB) conforme establecido en el RBAC 111?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo posee informes que comprueban la realización de los ejercicios, atendiendo los patrones mínimos establecidos en el RBAC 111.				
ORIENTACIÓN: Solicitar al representante del operador de aeródromo los informes de los ejercicios de los últimos 2 años; Verificar si los informes presentan: (1) objetivo: presentación del objetivo del ejercicio, evidenciando cuáles los sistemas de seguridad de la aviación civil que serán evaluados por el ejercicio; (2) planificación: convocatoria de los órganos que participarán del ejercicio, describiendo la acción esperada de cada uno, conforme el objetivo del ejercicio, según los Programas de Seguridad, Planes de Contingencia y Emergencia, además de la legislación; (3) descripción: descripción detallada sobre la actividad realizada; y (4) resultado: presentación del resultado alcanzado, relatando si el objetivo fue alcanzado.				
Nota:				
4. Zoneamiento de Seguridad y Puntos Sensibles				
4.1	RBAC 107	107.55(a)	El operador de aeródromo estableció e implantó el zoneamiento de seguridad del área patrimonial y operacional, demarcando-lo en plantas de la casa de campo aeroportuario?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo posee plantas de la casa de campo aeroportuario que permiten la interpretación clara: de las delimitaciones del perímetro patrimonial y operacional; de los límites establecidos en áreas externas e internas de edificaciones o instalaciones; y de la diferenciación entre áreas civiles y militares.				
ORIENTACIÓN: Solicitar las plantas del zoneamiento de seguridad, que deben formar parte del PSA; Evaluar se es posible extraer todas las informaciones necesarias de las plantas; Verificar si el zoneamiento establecido en las plantas es observado en la práctica por la comunidad aeroportuaria. (Observar que algunos puntos podrán ser observados en la oficina de la Autoridad Aeronáutica, previamente la auditoría, si las plantas estén disponibles en la Agencia)				
Nota:				
4.2	RBAC 107	107.57(a) e (b)	El operador de aeródromo delimita, en los términos del RBAC 107, las áreas clasificadas como ARS y AC?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo delimita las ARS y AC en plantas; Las ARS deben englobar, como mínimo, las siguientes áreas: patios de aeronaves utilizados por la aviación comercial regular u operación charter, áreas de embarque de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, áreas de manipuleo y almacenamiento de equipajes, áreas de manipuleo y almacenamiento de carga y maleta postal conocidos, de provisiones, de materiales de limpieza o de otros elementos a ser direccionados a las aeronaves de la aviación comercial regular u operación charter. En aeródromos que poseen CSA, los límites de las ARS son aprobados en el ámbito de la Comisión.				
ORIENTACIÓN: Solicitar las plantas de demarcación de las ARS y AC; Evaluar si las ARS engloban las áreas de riesgo prioritario; Verificar si el zoneamiento establecido en las plantas es observado en la práctica por la comunidad aeroportuaria. (Observar que algunos puntos podrán ser observados en la oficina de la Autoridad Aeronáutica, previamente la auditoría, si las plantas estén disponibles en la Agencia)				
Nota:				

4.3	RBAC 107	107.59(a)	El operador de aeródromo estableció e implantó el zoneamiento de seguridad de la terminal de pasajeros?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo delimita en plantas las áreas públicas, ARS y AC de la terminal de pasajeros y establece el flujo de entrada, salida y circulación de pasajeros y operarios en las áreas restringidas de seguridad.				
ORIENTACIÓN: Solicitar las plantas de delimitación de las áreas de la terminal de pasajeros. Verificar si el flujo de entrada, salida y circulación de pasajeros y operarios en las áreas restringidas de seguridad es establecido por el operador de aeródromo.				
Nota:				
4.4	RBAC 107	107.61(a)	El operador de aeródromo estableció e implantó el zoneamiento de seguridad de la terminal de carga?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo delimita en plantas las áreas públicas, ARS y AC de la terminal de cargas y establece el flujo de entrada, salida y circulación de vehículos, personas y volúmenes de carga. Además de eso, el operador de aeródromo identifica, cuando aplicable, las áreas de aceptación, almacenamiento, transferencia, conferencia e inspección de volúmenes de carga.				
ORIENTACIÓN: Solicitar las plantas de bordeado de las áreas de la terminal de cargas. Verificar si el flujo de entrada, salida y circulación de personas, vehículos y volúmenes de carga es establecido por el operador de aeródromo. Observar se están bordeadas las diferentes áreas de procesamiento de la carga.				
Nota:				
4.5	RBAC 107	107.61(b)	El operador de aeródromo garantiza el adecuado zoneamiento de seguridad de la terminal de carga que está bajo responsabilidad de un explorador de área aeroportuaria?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo exige que el PSESCA del explorador posea, entre otros ítems, el zoneamiento de seguridad de la terminal de carga que está bajo responsabilidad del explorador de área aeroportuaria.				
ORIENTACIÓN: Solicitar el PSESCA del explorador de área aeroportuaria que opere TECA en el aeródromo y verificar se existe el zoneamiento de seguridad de la referida Terminal de Cargas, en los términos del RBAC 107.61(a).				
Nota:				
4.6	RBAC 107	107.63(a)	El operador de aeródromo estableció e implantó el zoneamiento de seguridad de las áreas de uso de los operadores de taxi aéreo y de la aviación general?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo delimita en plantas las áreas de uso de los operadores de taxi aéreo y de la aviación general, las cuales son separadas, en el espacio o el tiempo, de las áreas utilizadas por aeronaves de los demás operadores de la aviación comercial.				
ORIENTACIÓN: Solicitar las plantas de demarcación de las áreas de uso de los operadores de taxi aéreo y de la aviación general y verificar se tales áreas son separadas en el espacio o el tiempo, de las áreas utilizadas por aeronaves de los demás operadores de la aviación comercial. En el caso de criba sólo el tiempo, verificar si después de la utilización del área por operador de taxi aéreo o de la aviación general, la utilización de esta por un operador de la aviación comercial regular o charter es precedida de barrido del área.				
Nota:				
4.7	RBAC 107	107.63(b)	Si la criba entre la av. general/taxi aéreo y la aviación comercial no existe, son establecidos puntos de control en los patios, donde las aeronaves de taxi aéreo y de la av. general son sometidas a la verificación o inspección de seguridad en el desembarque de la tripulación y pasajeros?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo realiza verificación o inspección de seguridad de la aeronave con el objetivo de asegurar que ítems prohibidos lícitos sean mantenidos en el interior de la aeronave; La inspección es realizada por Agente de Protección de la Aviación Civil, bajo supervisión del fiscal de patio; La tripulación y los pasajeros que sean desembarcar en área restringida de seguridad son escoltados hasta la salida de la ARS.				
ORIENTACIÓN: Entrevistar fiscales de patio del aeródromo acerca de los procedimientos realizados cuando aeronave de la aviación general/taxi aéreo comparte el patio, en el espacio y el tiempo, con aeronaves de la aviación comercial; Si surge alguna oportunidad al largo de la auditoría, acompañar la realización de este procedimiento de seguridad.				
Nota:				
4.8	RBAC 107	107.65(a)	El operador de aeródromo identifica los puntos sensibles situados dentro y fuera del perímetro patrimonial del aeródromo?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo posee planta con localización de los puntos sensibles del aeródromo; Son considerados puntos sensibles, como mínimo, las instalaciones de auxilio a la navegación aérea, instalaciones de suministro de agua, energía eléctrica y combustible para aviación civil y pistas de pouso y despegue o pistas de taxi que pasen sobre vía pública.				
ORIENTACIÓN: Solicitar las plantas donde están imprimidos los puntos sensibles del aeródromo; Verificar se están contemplados los locales especificados arriba.				
Nota:				

4.9	RBAC 107	107.65(b) e (c)	El operador de aeródromo protege adecuadamente los puntos sensibles localizados dentro del perímetro patrimonial del aeródromo?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo implanta barreras de seguridad que sean capaces de disuadir y dificultar el acceso indebido a los puntos sensibles y mantiene vigilancia permanente en esos locales. La barrera de seguridad puede ser suprimida con ocasión de limitación operacional.				
ORIENTACIÓN: Verificar si las barreras físicas de los puntos sensibles dificultan el pasaje por cima, a través de la presencia alámbrica de concertina o alambre farpado en la parte superior, si son resistentes a la presión para doblar o cortarlas y se impiden que se pase por bajo, con su base fijada o rente al suelo; Verificar si el operador de aeródromo posee realiza la vigilancia permanente de los puntos sensibles. Se resalta que son instrumentos de vigilancia: CFTV, puesto de vigilancia, patrulla, iluminación y sistema de detección de intrusos. (Verificar Apéndice Y de la IS 107 - Parte 10)				
Nota:				
4.10	RBAC 107	107.65(d)	El operador de aeródromo protege adecuadamente los puntos sensibles localizados fuera del perímetro patrimonial del aeródromo?	
SITUACIÓN ESPERADA: Si el operador de aeródromo opere punto sensible localizado fuera del perímetro operacional, son observadas las mismas exigencias del ítem 4.9. Si existe punto sensible localizado fuera del perímetro del aeródromo, operado por terceros, el operador realiza gestión junto a la organización responsable para buscar el nivel de protección adecuado.				
ORIENTACIÓN: En el caso de punto sensible bajo responsabilidad del operador de aeródromo, verificar como en el ítem 4.9; En el caso de punto sensible bajo responsabilidad de terceros, verificar si el operador de aeródromo búsqueda coordinación con la organización responsable para garantizar la protección adecuada. Visitas al local del punto sensible, cambios de documentos y reuniones que traten de la protección del punto sensible son formas de comprobar la referida coordinación.				
Nota:				
Parte B - Verificación "in loco"				
5. Barreras de seguridad				
5.1	RBAC 107	107.67(a)	El aeródromo dispone de barreras físicas que impeden el acceso indebido al lado aire o la ARS?	
SITUACIÓN ESPERADA: Existen barreras físicas de seguridad en el perímetro operacional (lado aire) y sus subáreas, áreas controladas y áreas restringidas de seguridad. Las barreras son capaces de disuadir y dificultar el acceso no autorizado de personas.				
ORIENTACIÓN: Verificar la existencia de barrera física de seguridad en el perímetro operacional y en los límites de AC y ARS. Verificar si la barrera, al largo de toda su extensión, es capaz de dificultar el pasaje por cima; resistir la presión para doblarlas o cortarlas; e impedir que se pase por bajo.				
Nota:				
5.2	RBAC 107	107.67(a)(1)(iv)	Las barreras físicas se encuentran en buenas condiciones?	
SITUACIÓN ESPERADA: Las barreras son mantenidas en buenas condiciones operacionales, a través de pasa revista diaria de todo el perímetro y mantenimiento inmediato de puntos dañados.				
ORIENTACIÓN: Verificar si las barreras físicas están dañadas; Cuestionar los profesionales del aeródromo acerca de los procedimientos rutinarios de mantenimiento de las barreras.				
Nota:				
5.3	RBAC 107	107.67(a)(1)(ii)	Las barreras de seguridad disponen de avisos alertando en cuanto a la restricción de acceso las áreas aeroportuarias y a la aplicación de sanciones legales?	
SITUACIÓN ESPERADA: Las barreras poseen los siguientes avisos de alerta, a lo sumo, cada 300 metros: (1) "Prohibido el acceso no autorizado al área aeroportuaria"; (2) "Área de riesgo para la integridad física"; y (3) "El acceso no autorizado está sujeto a la aplicación de sanciones legales".				
ORIENTACIÓN: Verificar si los avisos de alerta están dispuestos al largo de la barrera de seguridad, conforme situación esperada.				
Nota:				
5.4	RBAC 107	107.67(a)(1)(v)	Las barreras de seguridad son instaladas y mantenidas dentro de una área libre de obstáculos que posibilita la realización de pasa revista para verificación de su integridad y que dificulta a escalada de intrusos?	
SITUACIÓN ESPERADA: La barrera de seguridad posee una área libre de obstáculos que permite la realización de rondas en el perímetro. La barrera no posee, en su proximidad, árboles o estructuras que facilitan su transposición por parte de intrusos.				
ORIENTACIÓN: Verificar si el área donde está implantada la barrera de seguridad está libre de obstáculos; Verificar si la realización de rondas es posible al largo del perímetro de la barrera.				
Nota:				

5.5	RBAC 107	107.61(a)(2)	En el caso de utilización de barrera natural, la solución adoptada por el operador de aeródromo es capaz de garantizar un nivel de seguridad equivalente al de una barrera física?	
SITUACIÓN ESPERADA: La utilización de obstáculos naturales para constituir barreras de seguridad observa el siguiente: (i) el nivel de seguridad ofertado por el obstáculo es equivalente al de los obstáculos artificiales; o (ii) son aplicadas medidas de seguridad complementarias para alcanzar la equivalencia con la barrera física.				
ORIENTACIÓN: Verificar si el operador de aeródromo es capaz de comprobar que la situación esperada es atendida; Observar que algunos obstáculos naturales pueden representar una barrera por sí sólo, mientras otros dependen de medidas complementarias (vigilancia, principalmente) para conseguir la equivalencia con las barreras físicas. El servidor deberá evaluar la capacidad de dificultar el acceso no autorizado que la solución adoptada por el operador de aeródromo posee.				
Nota:				
5.6	RBAC 107	107.61(a)(2)	En el caso de no ser posible la implantación de barreras de seguridad en determinado punto del perímetro de AC o ARS, el operador de aeródromo mantiene vigilancia permanente?	
SITUACIÓN ESPERADA: En los tramos donde no es posible la implantación de barreras de seguridad, el operador de aeródromo mantiene vigilancia permanente, de forma a garantizar la protección adecuada de los perímetros, previniendo, en especial, el acceso no autorizado a la ARS.				
ORIENTACIÓN: Verificar cuáles medios de vigilancia el operador de aeródromo utiliza para prevenir el acceso no autorizado a AC y ARS; Evaluar si las medidas de seguridad utilizadas son suficientes para detectar, en tiempo hábil, posibles invasiones a AC y ARS.				
Nota:				
5.7	RBAC 107	107.67(b)	Las Instalaciones o edificaciones sobre el perímetro de AC y ARS o adyacentes a esas áreas son protegidas contra el acceso no autorizado al área operacional a través de puntos de acceso, tales como ventanas, ductos, tuberías, techos o pasaje similar que pueda ser utilizada indebidamente?	
SITUACIÓN ESPERADA: Cada una de las aberturas accesibles del edificio o instalación están adecuadamente protegidas para prevenir el acceso no autorizado a las AC o ARS, siendo mantenidas cerradas y cerradas, cuando no están en uso, por medio de puertas, portones, barras, rejas o formas similares.				
ORIENTACIÓN: Recorrer los edificios e instalaciones del aeródromo y comprobar que las eventuales aberturas están adecuadamente protegidas para prevenir el acceso no autorizado a las AC o ARS.				
Nota:				
5.8	RBAC 107	107.67(c) e 107.81(b)	El acceso a infraestructuras que cruzan área o perímetro y que permitan ingreso a la ARS está protegido adecuadamente?	
SITUACIÓN ESPERADA: Las estructuras tales como las zanjas, los conductos y los túneles de servicio subterráneos se bloquean y periódicamente inspeccionados o protegidos por dispositivos de detección de intrusos.				
ORIENTACIÓN: Verificar las existencias de estructuras subterráneas que puedan permitir el acceso a la ARS; Comprobar si las posibles estructuras están protegidas contra el acceso indebido; Preguntar al operador de aeródromo como se realiza el monitoreo de las condiciones de los bloqueos en esos puntos.				
Nota:				
5.9	RBAC 107	107.67(d)	El operador de aeródromo utiliza recursos para dificultar la invasión de vehículos a la terminal de pasajeros.	
SITUACIÓN ESPERADA: En la terminal de pasajeros, delante de la vía de acceso de vehículos para embarque y desembarque de pasajeros, se instalan barreras con el objetivo de prevenir y dificultar la invasión de vehículos dentro del terminal. Las barreras pueden constituirse de barras de hierro o concreto armado, floreras de base rígida u otras soluciones de contención.				
ORIENTACIÓN: Verificar la presencia de barreras que previenen y dificultan la invasión de vehículos dentro de la terminal; Evaluar la protección que el TPS posee frente a un escenario de intento de invasión del Terminal con un vehículo. Obligatorio para las Clases AP-2 y AP-3 que operen vuelo internacional.				
Nota:				
6. Vigilancia y Supervisión				
6.1	RBAC 107	107.81(a)	El operador de aeródromo mantiene una vigilancia permanente del perímetro y del área operativa para garantizar su protección adecuada?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo mantiene una vigilancia permanente del perímetro y del área operativa mediante la utilización de recursos de vigilancia, según lo previsto en la Parte 7 del Formulario de Datos AVSEC del Aeródromo (Apéndice E de la IS 107).				
ORIENTACIÓN: Los recursos de vigilancia son: Puestos de Vigilancia, Patrullaje, CCTV, Iluminación y Sistema de Detección de intrusos; Verificar qué recursos el operador de aeródromo utiliza en la vigilancia del área operacional; Verificar que la situación esperada para la Clase del aeródromo.				
Nota:				

6.2	RBAC 107	107.81(a)	¿Los recursos de vigilancia se utilizan adecuadamente por el operador de aeródromo?	
SITUACIÓN ESPERADA: Los puestos de vigilancia se implantan en los lugares más susceptibles a accesos no autorizados; Las patrullas se realizan en horarios variados, haciéndolos imprevisibles; Las imágenes generadas por el sistema de CCTV poseen resolución adecuada y se archivan por 30 días como mínimo; La iluminación está funcionando.				
ORIENTACIÓN: Verificar la Clase del aeródromo y los recursos de vigilancia esperados para dicha Clase. Verificar como cada recurso es aplicado por el operador de aeródromo; Ex. Solicitar planillas con horarios de rondas, solicitar imágenes del CCTV de días anteriores a la auditoría, observar si la iluminación del área operacional está funcionando adecuadamente.				
Nota:				
6.3	RBAC 107	107.81(c)	¿El área operativa es supervisada adecuadamente?	
SITUACIÓN ESPERADA: Existen procedimientos para supervisar las áreas operativas, identificando la presencia de personas y vehículos sin sus credenciales y autorizaciones.				
ORIENTACIÓN: Preguntar al responsable AVSEC del aeródromo como se realiza la supervisión del área operacional; Solicitar los reportes que contengan las ocurrencias que indiquen vulnerabilidad en el sistema de seguridad (es decir, no conformidad a los requisitos o medidas de seguridad) que se han registrado en los últimos meses; Informar al responsable AVSEC que los registros de ocurrencias deben ser archivados y servir como base de datos fundamentales para el proceso de planificación de la seguridad aeroportuaria y evaluaciones de riesgo.				
Nota:				
6.4	RBAC 107	107.81(d)	¿Se inspeccionan los vehículos sospechosos dentro y cerca de las áreas operativas?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo tiene procedimientos para detectar vehículos sospechosos dentro y cerca de las áreas operativas. El operador de aeródromo inspecciona estos vehículos mediante el uso de APAC y, cuando sea necesario, acciona a los órganos de seguridad pública.				
ORIENTACIÓN: Entrevistar a funcionarios del aeródromo responsables de la vigilancia del área operativa y verificar si tienen los siguientes conocimientos básicos. Ejemplos: ¿Qué elementos caracterizan una situación de vehículo sospechoso? (Respuesta: Ausencia de credencial / autorización, Vehículo abandonado o trafe en área inadecuada, y Comportamiento operativo no esperado del conductor del vehículo). ¿Cuál es el procedimiento adoptado en el caso de un vehículo sospechoso? (Respuesta: Inspección del vehículo o accionamiento de los órganos de seguridad pública).				
Nota:				
7. Acreditación y Autorización				
7.1	RBAC 107	107.91(a)(1) e (2)	¿El operador de aeródromo mantiene un sistema de acreditación de personas y autorización de vehículos y equipos? ¿Existe un sector específico de la estructura administrativa del operador de aeródromo, responsable de la gestión del sistema de acreditación y autorización?	
SITUACIÓN ESPERADA: El aeródromo posee un sistema de acreditación administrado por un sector específico dentro de la estructura administrativa del operador de aeródromo.				
ORIENTACIÓN: Verificar la existencia de una estructura administrativa orientada a la gestión del sistema de acreditación del aeródromo.				
Nota:				
7.2	RBAC 107	107.81(b)(1)	Las áreas donde se manipula y archiva la documentación del sector de acreditación se clasifica como área controlada en la zonificación de seguridad?	
SITUACIÓN ESPERADA: Las áreas donde se maneja y archiva la documentación del sector de acreditación se clasifica como AC, siendo accedida solamente por el personal abarrotado en el sector de acreditación o de almacenamiento de documentación.				
ORIENTACIÓN: Verificar la clasificación de dicha zona en la zonificación aeroportuaria. Entrevistar a los empleados acerca de las reglas para acceder a las áreas de manejo y archivo de documentación.				
Nota:				
7.3	RBAC 107	107.91(b)(2)	Los antecedentes de los profesionales que actúan en el sector responsable de la gestión del sistema de acreditación y autorización se verifican regularmente?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo, a través del sector de seguridad aeroportuaria, verifica, previa y anualmente, los antecedentes de los profesionales que actúan en el sector responsable por la gestión del sistema de acreditación y autorización				
ORIENTACIÓN: Solicitar los comprobantes de la verificación de antecedentes más actuales de al menos 2 (dos) funcionarios del sector de acreditación; Observar si se realizan, como mínimo, anualmente.				
Nota:				

7.4	RBAC 107	107.91(c)(1)	Las reglas de conducta y procedimientos de control relativos al uso adecuado del sistema de acreditación y autorización, incluyendo sanciones aplicables, son divulgados a la comunidad aeroportuaria?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo elabora y divulga a la comunidad aeroportuaria, documentación que contiene las reglas de conducta y procedimientos de control relativos al uso adecuado del sistema de acreditación y autorización, incluyendo sanciones aplicables.				
ORIENTACIÓN: Las reglas abarcan, como mínimo, la previsión de registro de representantes para solicitar credenciales, el control de las credenciales de la entidad, la necesidad de comunicación de dispensa de personal, la devolución de las credenciales vencidas o canceladas, comunicación sobre las credenciales perdidas, extraviadas o robadas, la comunicación de aspecto desabonador comprobado que haya motivado la dispensa de personal, la fiscalización en cuanto a la obligatoriedad del porte de la credencial en lugar visible, en las ARS y AC. * Para más detalles, véase el apartado F.19.41.1 de la IS 107.				
Nota:				
7.5	RBAC 107	107.91(c)(2)	El operador de aeródromo mantiene un registro de entidades públicas y privadas presentes en el aeródromo y sus respectivos representantes (titular y hasta dos suplentes), autorizados a solicitar la emisión de credenciales y autorizaciones?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo produce y administra un registro de entidades y sus respectivos representantes, autorizados a solicitar la emisión de credenciales y autorizaciones al sector de acreditación.				
ORIENTACIÓN: El registro debe contener, como mínimo: a) Documentos y datos para identificación de la entidad y área de actuación en el aeródromo; b) en el caso de empresas prestadoras de servicios, copia de las partes pertinentes del contrato de servicio con el operador de aeródromo, operador aéreo o explotador de zona aeroportuaria, y que cada terminación del contrato se solicita la actualización de la documentación; c) Documento firmado por un representante legal de la entidad que indique a los representantes, titular y suplente (s), de la entidad ante el sector de acreditación; d) Término firmado por el representante titular de la entidad ante el sector de acreditación, dando conocimiento acerca de las reglas de conducta y procedimientos de control relativos al uso adecuado del sistema de acreditación y autorización; y e) Copia de documento legal de identificación de los representantes de la entidad, titular y suplente (s), para la verificación de las firmas. * Para más detalles, véase el apartado F.19.42.1 de la IS 107				
Nota:				
7.6	RBAC 107	107.91(c)(3)	¿El operador define los modelos de credenciales aeroportuaria y depósito de vehículos observando las características y mínimos mínimos para las actividades de identificación y vigilancia? ¿Existe un dispositivo que previene la falsificación de las credenciales?	
SITUACIÓN ESPERADA: Los modelos de credenciales a autorizaciones poseen las características e informaciones mínimas: Credenciales: Identificación del aeródromo; Nombre; Número de la credencial; RG o CPG; Identificación del empleador; Áreas en las que se permite el acceso; Fotografía reciente; Fecha de expedición y validez; y Dimensión mínima de 85mm x 55mm. Por lo menos una característica de seguridad (marca de agua, holograma, entre otros) que dificulte la falsificación de la credencial, en caso de que el aeródromo posea más de 1000 (mil) acreditados permanentes con acceso a las ARS. Autorizaciones: Identificación del aeródromo; Marca, modelo y color del vehículo; Número de autorización; Nombre de la entidad responsable del vehículo; Áreas en las que se permite el acceso; Registro o número de serie del vehículo; Punto de control de acceso por donde se permite el tránsito; Tipo de servicio (transporte de personas, transporte de carga, remolque, entre otros); y Fecha de expedición y validez.				
ORIENTACIÓN: Verificar si las credenciales y autorizaciones poseen el contenido mínimo; * Para más detalles, véase el apartado F.19.43.1 de la IS 107.				
Nota:				
7.7	RBAC 107	107.91(c)(5)	¿El operador de aeródromo controla y mantiene registro de los actos realizados en los procesos de concesión de credenciales o autorizaciones?	
SITUACIÓN ESPERADA: Los registros de los actos necesarios para el proceso de concesión de credenciales o autorización se mantienen mediante la adopción de los siguientes expedientes mínimos: Término de Concesión de Credencial o Autorización, Término de Denegación de Credencial o Autorización, Término de Cancelación de Credencial o Autorización, Término de Destrucción de Credenciales o Autorización y Término de Emisión de Vía Adicional de Credencial o Autorización.				
ORIENTACIÓN: Verificar si el operador de aeródromo utiliza los términos arriba mencionados en el proceso de acreditación; Los términos pueden ser emitidos y archivados en la forma física o digital; y Verificar si los términos se archivan por lo menos cinco años.				
Nota:				
7.8	RBAC 107	107.91(c)(6)	¿Se producen y archivan informes gerenciales con las informaciones de control y registro de credenciales y autorizaciones aeroportuarias?	
SITUACIÓN ESPERADA: Se producen y archivan informes gerenciales con los siguientes datos mínimos: Número de credenciales y permisos permanentes válidos en la fecha de emisión del informe, por área en que el acceso está permitido; b) número de credenciales y autorizaciones emitidas en el período, por entidad solicitante; c) número de credenciales y autorizaciones desestimadas en el período; d) número de credenciales y autorizaciones canceladas en el período; e) número de credenciales y autorizaciones vencidas en el período; f) número de credenciales y autorizaciones vencidas y no devueltas en el período; g) número de credenciales y autorizaciones destruidas durante el período; h) Número de vías adicionales de credenciales y autorizaciones emitidas en el período, citando el motivo para las emisiones, tales como, extravío, hurto, daño, entre otros; e) Número de credenciales y autorizaciones extraviadas, robadas o robadas, con fecha de				
ORIENTACIÓN: Solicitar e verificar os últimos relatórios gerenciais produzidos; Observar se os relatórios são mensais e anuais; Verificar se são arquivados por, no mínimo, cinco anos, de forma física ou eletrônica. *Para maiores detalhes, consultar o item F.19.47 da IS 107.				
Nota:				

7.9	RBAC 107	107.93(a)(b)(c)(d)	¿El proceso de concesión de credenciales y permisos permanentes obedece a todas las etapas formales? ¿Se exigen todos los documentos necesarios para la concesión de las credenciales y autorizaciones?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: Se observan los siguientes pasos: Solicitud formal; Evaluación de la documentación; Formalización del resultado de la evaluación; Emisión de la credencial / autorización; y Archivado. La credencial / autorización sólo se emite cuando el solicitante reenvía toda la documentación exigida por la normativa vigente. * Véase el ítem F.20.21 de la IS 107 para verificar la documentación exigida para personas y vehículos</p> <p>ORIENTACIÓN: Verificar, como mínimo, 05 (cinco) procesos de emisión de credenciales permanente y 03 (tres) procesos de concesión de autorización permanente; Verificar la presencia de todos los documentos requeridos.</p> <p>Entrevistar a los profesionales responsables de la evaluación de las documentaciones para verificar si conocen los procedimientos a seguir en casos de presencia de antecedentes, solicitantes extranjeros, autenticidad de documentos, entre otros. * Para más detalles, consultar los ítems F.20.31 al F.20.37 de la IS 107.</p> <p>Nota:</p>				
7.10	RBAC 107	107.93(b)(4)	¿El acreditado recibe informaciones acerca de las responsabilidades en cuanto al uso adecuado de la credencial y en cuanto a las posibles penalidades?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo repasa las informaciones por medio de la actividad de concientización con AVSEC y de la firma del término de responsabilidad, el cual el acreditado recibe una vía.</p> <p>ORIENTACIÓN: Verificar la existencia del término de responsabilidad; Verificar si son firmados por los acreditados; Si es posible, comprobar si la actividad de concientización con AVSEC trata del uso correcto de la credencial.</p> <p>Nota:</p>				
7.11	RBAC 107	107.93(b)(5)	La documentación requerida y producida durante el proceso de acreditación se archivará adecuadamente?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: La documentación se archivará por el período mínimo de 05 (cinco) años, a partir de la fecha de la formalización del resultado de la evaluación. El archivo puede ser realizado de forma física o electrónica. La ubicación del archivo es un protegido contra el acceso indebido. Cuando el archivo es electrónico existe copia de seguridad de los datos digitales, almacenada en local distinto de los originales. Para la clase AP-3, la ubicación del archivo tiene monitoreo a través de CCTV y protección contra incendios.</p> <p>ORIENTACIÓN: Visitar el área donde se archiva la documentación y evaluar las medidas de seguridad aplicadas. Entrevistar a los profesionales responsables de la acreditación y cuestionar los procedimientos utilizados para la gestión del archivo.</p> <p>Nota:</p>				
7.12	RBAC 107	107.93(f)	¿El proceso de concesión de credenciales o autorizaciones temporales sigue lo dispuesto en la normativa vigente?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: Se requiere la siguiente documentación mínima:</p> <p>Para personas: Formulario de solicitud relleno con los datos del solicitante, justificación para el acceso y la firma del representante de la respectiva entidad junto al sector de acreditación; Documento de identificación; Término de responsabilización de la persona con credencial permanente que acompañará al solicitante.</p> <p>Para vehículos y equipamientos: Formulario estándar de solicitud, relleno con los datos del vehículo, justificación para el acceso y firma del representante de la respectiva entidad junto al sector de acreditación; Documento del vehículo; y Término de ciencia de que el acceso y permanencia del vehículo o equipo en AC o ARS está condicionado a la designación de tren.</p> <p>ORIENTACIÓN: Verificar procesos de expedición de credenciales / autorización temporal; Verificar la presencia de todos los documentos requeridos.</p> <p>Entrevistar a los profesionales responsables de la evaluación de las documentaciones para verificar si conocen los procedimientos para la emisión de este tipo de credenciales / autorización. * Para más detalles, consultar los ítems F.20.51 y F.20.52 de la IS 107.</p> <p>Nota:</p>				
7.13	RBAC 107	107.93(f)(1)	El acceso especial / emergente se realiza conforme a la normativa vigente?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El acceso especial / emergencial es realizado para mantenimiento de emergencia, actuación de agente público de fiscalización y control o programación de visitas al área operacional. Este tipo de acceso a las ARS y AC sólo ocurre con acompañamiento de funcionario (s) del propio operador del aeródromo, de posesión de credencial permanente, previamente autorizado por el sector de acreditación.</p> <p>El funcionario responsable del control de acceso rellena formulario de acceso especial, que permanece archivado en el sector de acreditación, física o electrónicamente, por 1 (un) año, como mínimo.</p> <p>El formulario de acceso especial contiene la siguiente información mínima: Fecha de acceso; Nombre y número del documento de quien accede; Motivo del acceso; Nombre del profesional del operador de aeródromo responsable del seguimiento.</p> <p>ORIENTACIÓN: Verificar la existencia del formulario de acceso especial, solicitando los formularios referentes a los últimos meses; Preguntar cuáles son los funcionarios del operador del aeródromo autorizados a realizar el seguimiento en caso de acceso de emergencia y verificar si los funcionarios responsables del control de acceso conocen esa información.</p> <p>Nota:</p>				

7.14	RBAC 107	107.95(b)	¿El operador de aeródromo tiene medios para prevenir el uso indebido de credenciales y autorizaciones no devueltas, extraviadas, robadas o robadas?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: Existe una lista actualizada de las credenciales y autorizaciones válidas que estén en la situación de no devueltas, extraviadas, robadas o robadas. Cuando el control de acceso en el aeródromo no se realiza de forma automatizada, la lista está disponible de forma actualizada en los puntos de acceso a la AC y ARS. Cuando el control de acceso en el aeródromo se realiza de forma automatizada, el operador de aeródromo garantiza la actualización de la base de datos en el sistema.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Solicitar la lista actualizada de credenciales y autorizaciones válidas que estén en la situación de no devueltas, extraviadas, robadas o robadas; Comprobar cómo esta información se transfiere a los puntos de control de acceso; Comprobar en los puntos de acceso si la información está actualizada.</p>				
<p>Nota:</p>				
7.15	RBAC 107	107.95(c)	Los modelos de credenciales y autorización aeroportuaria se modifican de acuerdo con la legislación vigente?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: La alteración de los modelos ocurre de forma ordinaria cada 8 (ocho) años. Además, si el aeródromo no utiliza tecnología automatizada para el control de acceso, el cambio de los modelos se produce cuando el número de credenciales permanentes no devueltas, extraviadas, robadas o robadas supera el porcentaje del total de credenciales permanentes, según los siguientes parámetros: AP -0 y AP-1 (9%) / AP-2 (7%) / AP-3 (5%). La modificación del modelo permite una clara diferenciación entre el modelo antiguo y el nuevo.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Levantar en entrevistas cuando fue la última alteración de los modelos de credenciales y autorización; Analizar los informes gerenciales y verificar si se ha alcanzado el gatillo para cambiar el modelo de credencial / autorización en función del número de credenciales permanentes no devueltas, extraviadas, robadas o robadas. * Para más detalles, véase el ítem F.21.21 de la IS 107.</p>				
<p>Nota:</p>				
7.16	RBAC 107	107.95(d)(e)	¿Se respetan los plazos máximos de validez de las credenciales y autorizaciones?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: Plazos máximos de validez: Credencial Permanente (2 años); Credencial Temporal (90 días); Autorización Permanente (1 año); y Autorización Temporal (30 días).</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Verificar si se respetan los plazos máximos de validez; Preguntar a los funcionarios del sector de acreditación sobre los plazos máximos utilizados; A lo largo de la auditoría, observar las credenciales de los funcionarios y las autorizaciones de vehículos y verificar las fechas de validez.</p>				
<p>Nota:</p>				
7.17	RBAC 107	107.95(g)	La emisión de vías adicionales de credenciales y autorizaciones (2ª vía, 3ª vía, etc.) es sometida a control específico?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El proceso de emisión de vía adicional de credencial y autorización tiene justificación y evaluación criteriosa por parte del sector responsable de la concesión. Se rellena el Término de Emisión de Vía Adicional de Credencial o Autorización. Cuando la reincidencia en la solicitud de vía adicional el operador del aeródromo realiza, como mínimo, una de las siguientes acciones: comunica la ocurrencia al órgano de seguridad pública; o penaliza al acreditado oa la entidad responsable, a través de amonestación, multa, entre otros. * Para más detalles, véase el ítem F.21.51 de la IS 107.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Solicitar la presentación de procesos de emisión de vías adicionales de credenciales y autorizaciones (2ª vía, tercera vía, etc.); Verificar si la situación esperada es observada por el operador del aeródromo.</p>				
<p>Nota:</p>				
7.18	RBAC 107	107.95(f)	El sistema de acreditación y autorización se somete a inspecciones semestrales y auditorías cada 2 (dos) años, observando el programa de control de calidad AVSEC del aeródromo?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: Las inspecciones comprueban aspectos relacionados con el uso adecuado de las credenciales y autorizaciones y los procedimientos de identificación de personas y vehículos en los puntos de control de acceso. Las auditorías, comprueban la conformidad de todas las credenciales y autorizaciones permanentes válidas, comparando la base de datos del sector de acreditación con las listas de personas y vehículos en actuación en las AC y ARS del aeródromo. Estas listas son proporcionadas por los empresarios autorizados para solicitar la emisión de credenciales y autorizaciones.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Solicitar la presentación de los informes de inspección y auditoría de los últimos 2 años; Evaluar si los informes cubren las verificaciones mínimas exigidas, según la situación esperada.</p>				
<p>Nota:</p>				
7.19	RBAC 107	107.97(a)	¿Es necesaria la participación en la actividad de concientización con AVSEC para emisión de credenciales permanente con permiso de acceso a las áreas operacional del aeródromo?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: La actividad de concientización con AVSEC es proporcionada por el operador de aeródromo a través de una conferencia presencial, presentación por vídeo o módulo de enseñanza a distancia. Se requiere la participación en la actividad para emisión de credenciales permanente con permiso de acceso a las áreas operacional del aeródromo.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Verificar si la actividad de concientización con AVSEC está siendo proporcionada por el operador de aeródromo; Verificar si la actividad es un elemento obligatorio para la emisión de credenciales permanente con permiso de acceso a las áreas operativas.</p>				
<p>Nota:</p>				

7.20	RBAC 107	107.97(b)	¿El desarrollo y la conducción de la concientización con AVSEC se atribuye a un profesional debidamente certificado?	
SITUACIÓN ESPERADA: El profesional responsable del desarrollo y conducción de la concientización con AVSEC está certificado en uno de los siguientes cursos: Básico AVSEC; Inspección de Seguridad de la Aviación Civil; AVSEC para Operador de Aeródromo; AVSEC para el operador aéreo; o, o algún curso equivalente, según la tabla 110.101-1, del párrafo 110.101 (g), del RBAC 110.				
ORIENTACIÓN: Verificar la certificación del profesional responsable por el desarrollo y la conducción de la concientización con AVSEC;				
Nota:				
7.21	RBAC 107	107.97(d)(e)	¿Existe un registro de las personas que cumplieron la concientización con AVSEC, capaz de identificar a los profesionales, las respectivas firmas y la fecha de realización de la actividad?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo mantiene, física o electrónicamente, registro de las personas que cumplieron la actividad de concientización AVSEC, identificando el nombre de los profesionales, las respectivas firmas, la fecha de realización de la actividad y su validez.				
ORIENTACIÓN: Solicitar el registro al operador de aeródromo; • Ver, aleatoriamente, los datos de al menos 5 profesionales acreditados con acceso a las áreas operativas;				
Nota:				
7.22	RBAC 107	107.97(f)	La actividad de concientización con AVSEC aborda el contenido mínimo previsto en la normativa vigente?	
SITUACIÓN ESPERADA: Se abordan los siguientes temas: conceptos y principios generales de la AVSEC; las entidades aeroportuarias y sus responsabilidades por la seguridad; reglas de acreditación y control de acceso a las áreas operativas del aeródromo; y reglas de accionamiento del plan de contingencia del aeródromo.				
ORIENTACIÓN: Verificar si la actividad aborda el contenido mínimo; La forma de verificación varía de acuerdo con la forma en que la actividad se realiza (conferencia presencial, vídeo o módulo de enseñanza a distancia).				
Nota:				
8. Control de Acceso, Inspección de Seguridad y Equipamientos				
8.1	RBAC 107	107.101(a)(1)	El acceso de personas, vehículos y equipos a la AC y ARS sólo está permitido a través de los puntos de acceso formalmente instituidos?	
SITUACIÓN ESPERADA: Todos los puntos de acceso a la AC y ARS implementados en el aeródromo (puntos de control de acceso y puntos de acceso de emergencia) mapeados en plantas del sitio aeroportuario. Tales plantas son parte integrante del PSA, disponibles en el Formulario de Datos AVSEC del Aeródromo.				
ORIENTACIÓN: Verificar si todos los puntos de acceso fueron mapeados por el operador de aeródromo; Compruebe que la información del PSA esté actualizada.				
Nota:				
8.2	RBAC 107	107.103(b) e 107.105(c)	El acceso a través de los puntos de control de acceso a las AC y ARS es permitido solamente a las personas autorizadas y en las formas previstas en el RBAC 107?	
SITUACIÓN ESPERADA: El acceso está autorizado en las condiciones y formas establecidas en los párrafos 107.103 (b) y 107.105 (c) del RBAC 107. * Consultar el RBAC 107 para consultar las condiciones para que el acceso a las AC y ARS sea acompañado, supervisado o desatendido .				
ORIENTACIÓN: Entrevistar profesionales en actuación en los puntos de control de acceso y verificar si tienen conocimiento de la correcta aplicación de cada forma de acceso; Cuestionar sobre las condiciones para el acceso de personas con credenciales temporales y de funcionario público; Cuestionar el acceso a servicios de emergencia; Cuestionar en el acceso de vehículos sobre la necesidad de tren; Cuestionar otras situaciones prácticas si lo considera necesario.				
Nota:				
8.3	RBAC 107	107.101(a)(2)	Cuando están cerrados, los puntos de acceso presentan características de seguridad equivalentes a las barreras de seguridad?	
SITUACIÓN ESPERADA: Los puntos de acceso, incluso cerrados, poseen estructuras capaces de disuadir y dificultar el acceso no autorizado de personas y vehículos.				
ORIENTACIÓN: Verificar si la estructura de cada punto de acceso, cuando está cerrado, es capaz de dificultar el paso por encima; resistir la presión para romperla; y evitar que se pase por debajo				
Nota:				
8.4	RBAC 107	107.101(c)	¿Se protegen adecuadamente los puntos de acceso de emergencia?	
SITUACIÓN ESPERADA: Los puntos de acceso de emergencia tienen aviso de alerta en cuanto a la prohibición de uso fuera de situaciones de emergencia, monitoreo a través de CCTV, permanecen cerrados y cerrados por medio de dispositivos frangibles y, en el caso de puertas de emergencia en los TPS, tienen alarma que se activa en caso de apertura del punto de acceso.				
ORIENTACIÓN: Verificar si la estructura de cada punto de acceso, cuando está cerrado, es capaz de dificultar el paso por encima; resistir la presión para romperla; y evitar que se pase por debajo				
Nota:				

8.1 Control de acceso e inspección de seguridad de vehículos			
8.5	RBAC 107	107.101(b)	Se realiza la correcta identificación de personas, vehículos y equipos, para fines de control de acceso a las ARS y AC?
SITUACIÓN ESPERADA: La identificación se realiza a través de la actuación de profesional de seguridad o de forma automatizada que verifica la autorización de los vehículos y equipamientos y las credenciales de los ocupantes; El profesional responsable del control de acceso es capaz de reconocer el significado de los datos contenidos en las credenciales y autorizaciones (por ejemplo: áreas de acceso permitido, fecha de validez, entre otros); Preguntar sobre los procedimientos utilizados para evitar el uso de credenciales robadas, extraviadas y no devueltas.			
ORIENTACIÓN: Observar la realización de los procedimientos de identificación de personas y vehículos; Entrevistar a los profesionales de seguridad llenados en los puntos de control de acceso de vehículos y preguntar sobre los procedimientos utilizados. Anotar el nombre de los profesionales entrevistados en el caso de detección de alguna no conformidad.			
Nota:			
8.6	RBAC 107	107.103(a)	Los puntos de control de acceso de vehículos a las áreas controladas, cuando en operación, poseen los recursos materiales y humanos mínimos?
SITUACIÓN ESPERADA: Cada punto de control de acceso de vehículos a la AC tiene, como mínimo, 1 (un) APAC o Vigilante; Barrera física para control del flujo de personas / vehículos (puertas, cancelas, portones, entre otros); Teléfono o radio comunicador; Lista con los modelos de credenciales válidas (coloreadas); Lista de credenciales válidas que están extraviadas, robadas o robadas (cuando la identificación no es automática); Iluminación; Placa de aviso de alerta en cuanto al acceso controlado; Monitoreo por CCTV; [Alarma (para la clase AP-3)].			
ORIENTACIÓN: Verificar la existencia de la estructura mínima; Comprobar si la iluminación y los equipos de comunicación, vigilancia y alarma están funcionando.			
Nota:			
8.7	RBAC 107	107.105(a)	Los puntos de control de acceso de vehículos a las ARS, cuando en operación, poseen los recursos materiales y humanos mínimos?
SITUACIÓN ESPERADA: Cada punto de control de acceso de vehículos a la ARS posee los recursos humanos y materiales mínimos, de acuerdo con la Clase en la cual es encuadrado. * Para comprobar las características mínimas es necesario que el servidor vea el ítem F.26.17 de IS 107.			
ORIENTACIÓN: Verificar la existencia de la estructura mínima; Comprobar si la iluminación y los equipos de inspección, comunicación, vigilancia y alarma están funcionando.			
Nota:			
8.8	RBAC 107	107.105(c)	¿Los vehículos, equipos y personas son adecuadamente inspeccionados en los puntos de control de acceso de vehículos antes del ingreso en las ARS?
SITUACIÓN ESPERADA: Después de la etapa de identificación, los vehículos, equipos y personas son inspeccionados a través de los procedimientos de inspección descritos en el PSA del aeródromo o, en ausencia de PSA, en el Anexo 3 del Apéndice F de la IS 107.			
ORIENTACIÓN: Observar los procedimientos de inspección realizados; Verificar si se cumplen las disposiciones del PSA aprobado o, en ausencia de PSA, en el Anexo 3 del Apéndice F de la IS 107.			
Nota:			
8.9	RBAC 107	107.105(c)	La inspección de vehículo utilizado para transporte de provisión y servicio de a bordo a ARS, se realiza conforme a lo previsto en el RBAC 108?
SITUACIÓN ESPERADA: La cabina del vehículo y el conductor se inspeccionan conforme a los procedimientos normales de inspección. Para la verificación del compartimiento de carga, el número del sello del vehículo es comprobado por el operador del aeródromo, si se observa cualquier discrepancia con la documentación que no pueda ser esclarecida, o haya signos de violación del sello, se le niega el acceso a la ARS.			
ORIENTACIÓN: Observar los procedimientos de inspección realizados; Verificar si atienden la situación esperada.			
Nota:			
8.10	RBAC 107	107.105(c)	En los puntos de control de acceso de uso común a las personas ya los vehículos, ubicados entre área pública existe un canal de flujo exclusivo para personas y otro exclusivo para vehículos, equipos y sus conductores?
SITUACIÓN ESPERADA: En los puntos de control de acceso de uso común los recursos se asignan de manera que hay un canal de flujo exclusivo para personas y otro exclusivo para vehículos, equipos y sus conductores. El flujo segregado se establece con la implantación de una puerta de acceso exclusivo para personas, que puede ser adyacente a la puerta de acceso exclusivo para vehículos, equipos y sus conductores.			
ORIENTACIÓN: Si existe esta situación en el aeródromo, verificar la segregación de los flujos.			
Nota:			

8.2 Control de acceso e inspección de seguridad de empleados y acceso de materiales de servicio, mercancías y suministros				
8.11	RBAC 107	107.105(a)(1)	¿El operador de aeródromo proporciona un punto de control de acceso de uso exclusivo de funcionarios, tripulantes y personal de servicio?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo proporciona punto de control de acceso de uso exclusivo de funcionarios, tripulantes y personal de servicio para garantizar el flujo y segregación adecuados de empleados en general y pasajeros. * Obligatorio sólo para Clases AP-2 y AP-3.				
ORIENTACIÓN: Verificar la existencia de punto de control de acceso de uso exclusivo de funcionarios, tripulantes y personal de servicio				
Nota:				
8.12	RBAC 107	107.111(a)	Los módulos de inspección de seguridad de uso exclusivo de funcionarios, tripulantes y personal de servicio, cuando en operación, poseen los recursos materiales y humanos mínimos?	
SITUACIÓN ESPERADA: Cada módulo de inspección de uso exclusivo de funcionarios, tripulantes y personal de servicio posee los recursos humanos y materiales mínimos, respetando las condiciones para utilizar las alternativas de configuración de módulos de inspección. * Para comprobar las características mínimas es necesario que el servidor vea el Anexo 4 del Apéndice F de la IS 107.				
ORIENTACIÓN: Verificar los recursos humanos y materiales ofrecidos por el operador de aeródromo en los canales de inspección exclusivos de funcionarios; Verificar si los recursos se encuadran en alguna alternativa de módulo de inspección, conforme tabla de la IS 107; Verificar si la alternativa adoptada es aplicable para la Clase del aeródromo y sus condiciones operacionales.				
Nota:				
8.13	RBAC 107	107.111(a)	¿Los funcionarios, tripulantes y personal de servicio se inspeccionan adecuadamente antes de ingresar a las ARS?	
SITUACIÓN ESPERADA: Después de la etapa de identificación, las personas son inspeccionadas a través de los procedimientos de inspección descritos en el PSA del aeródromo o, en ausencia de PSA, en el Anexo 3 del Apéndice F de la IS 107.				
ORIENTACIÓN: Verificar si hay punto de acceso en el aeródromo que permite el ingreso en ARS sin inspección de seguridad; Observar los procedimientos de inspección realizados; Verificar si se cumplen las disposiciones del PSA aprobado o, en ausencia de PSA, en el Anexo 3 del Apéndice F de la IS 107.				
Nota:				
8.14	RBAC 107	107.105(d)	¿El acceso de materiales de servicio, mercancías o suministros a las ARS está sujeto a los controles de seguridad apropiados?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo especifica los puntos de control de acceso a la ARS por donde se permite el acceso de materiales de servicio, mercancías o suministros; Se inspeccionan materiales de servicio, mercancías o suministros dirigidos a la ARS;				
ORIENTACIÓN: Verificar si el operador de aeródromo especificó los puntos de control de acceso a la ARS por donde se permite el acceso de materiales de servicio, mercancías o suministros; Verificar si estos materiales son inspeccionados antes del ingreso en las ARS.				
Nota:				
8.15	RBAC 107	107.105(d)	El acceso a la ARS de artículos considerados prohibidos está sujeto a los procedimientos de seguridad adecuados?	
SITUACIÓN ESPERADA: El acceso a la ARS de artículos prohibidos solamente ocurre por personas previamente autorizadas por el sector de seguridad del aeródromo; Los elementos sólo ingresan a la ARS cuando son necesarios para la realización de tareas esenciales, tales como, mantenimiento, abastecimiento, provisiones y servicios de a bordo; El control de las autorizaciones para ingreso puede ser realizado a través de formulario estándar de autorización, emitido por el sector de seguridad del aeródromo; En el caso de accesos frecuentes, se puede disponer de autorización previa, por medio de una lista que detalle el nombre de los funcionarios y sus artículos prohibidos con los que pueden ingresar; El operador de aeródromo proporciona formulario en los puntos de control de acceso a ARS para registro del nombre funcionario, entidad responsable, tipo del ítem prohibido, fecha y hora de entrada y salida de la ARS. El permiso de acceso de determinados ítems prohibidos en ARS para ejecución de servicios no exime al portador de los ítems de la realización de la inspección de seguridad. Todas las bolsas, cajas de herramientas y sus compartimentos se inspeccionan para verificar la presencia de objetos no declarados.				
ORIENTACIÓN: Observar si los procedimientos detallados en la situación esperada son observados por los operadores de aeródromo. Si no es posible acompañar el acceso de ítems prohibidos durante la auditoría, entrevistar a los APAC y cuestionar sobre los procedimientos y controles utilizados para ingreso de ítems prohibidos en las ARS.				
Nota:				

8.3 Control de acceso e inspección de pasajeros			
8.16	RBAC 107	107.105(a)	Los puntos de control de acceso de pasajeros a las salas de embarque, donde se realiza la verificación de los billetes de embarque de los pasajeros y la identificación de acreditados, cuando en operación, poseen los recursos materiales y humanos mínimos?
SITUACIÓN ESPERADA: Cada punto de control de acceso de pasajeros a las salas de embarque posee, antes de los canales de inspección de seguridad, como mínimo, 1 (uno) APAC o Vigilante; Estructura para el control del flujo de personas; Teléfono o radio comunicador; Lista con los modelos de credenciales válidas (coloreadas); Lista de credenciales válidas que están extraviadas, robadas o robadas (cuando la identificación no es automática). * Los APAC comprometidos en la función I (control de flujo), en los puntos de control de acceso de pasajeros que posean sólo 1 (un) módulo de inspección de seguridad, pueden acumular la actividad de identificación de personas.			
ORIENTACIÓN: Verificar los recursos humanos y materiales ofrecidos por el operador de aeródromo en los puntos de control de acceso de pasajeros a las salas de embarque.			
Nota:			
8.17	RBAC 107	107.105(b)	Los puntos de control de acceso a ARS tienen avisos que contienen la relación de objetos que no pueden acceder a ARS?
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo ofrece avisos conteniendo la relación de objetos que no pueden acceder a la ARS; Las advertencias se instalan en lugares que permiten la fácil visualización por las personas que se inspeccionan; La lista de objetos que no pueden acceder a las ARS sigue lo dispuesto en los reglamentos de la Autoridad Aeronáutica (Resolución Autoridad Aeronáutica n° 207).			
ORIENTACIÓN: Verificar que las advertencias estén disponibles en función de la situación esperada.			
Nota:			
8.18	RBAC 107	107.121(a)	Los canales de inspección de pasajeros de pasajeros para acceder a las salas de embarque, cuando en operación, poseen los recursos materiales y humanos mínimos?
SITUACIÓN ESPERADA: Cada módulo de inspección de pasajeros posee los recursos humanos y materiales mínimos, respetando las condiciones para utilizar las alternativas de configuración de módulos de inspección. * Para comprobar las características mínimas es necesario que el servidor vea el Anexo 4 del Apéndice F de la IS 107.			
ORIENTACIÓN: Verificar los recursos humanos y materiales ofrecidos por el operador de aeródromo en los canales de inspección de pasajeros; Verificar si los recursos se encuadran en alguna alternativa de módulo de inspección, conforme tabla de la IS 107; Verificar si la alternativa adoptada es aplicable para la Clase del aeródromo y sus condiciones operacionales.			
Nota:			
8.19	RBAC 107	107.121(a)	¿Las personas son adecuadamente inspeccionadas en los módulos de inspección de pasajeros?
SITUACIÓN ESPERADA: Después de la etapa de identificación, las personas son inspeccionadas a través de los procedimientos de inspección descritos en el PSA del aeródromo o, en ausencia de PSA, en el Anexo 3 del Apéndice F de la IS 107.			
ORIENTACIÓN: Observar los procedimientos de inspección de seguridad a lo largo de, como mínimo, 20 minutos, en el horario de pico de embarque de pasajeros; Verificar si se cumplen las disposiciones del PSA aprobado o, en ausencia de PSA, en el Anexo 3 del Apéndice F de la IS 107.			
Nota:			
8.20	RBAC 107	107.121(a) e DAVSEC 02-2016	Durante la inspección de seguridad de pasajeros se están realizando los procedimientos de inspección aleatoria de acuerdo con la DAVSEC 2-2016?
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo realiza los procedimientos de inspección aleatoria obedeciendo los porcentuales mínimos establecidos en la DAVSEC 02-2016. * Verificar los porcentuales mínimos para inspección aleatoria de pertenencias de mano y búsqueda personal aleatoria que son aplicables al aeródromo auditado.			
ORIENTACIÓN: Observar los procedimientos de inspección de seguridad a lo largo de, como mínimo, 20 minutos, en el horario de pico de embarque de pasajeros; Verificar si se realizan los procedimientos de inspección aleatoria en las cantidades establecidas por la DAVSEC 02-2016.			
Nota:			
8.21	RBAC 107	107.121(a) e Portaria n.º 1155/SIA/2015	Los procedimientos diferenciados de inspección de seguridad se aplican conforme determinan los normativos vigentes?
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo conoce y aplica los procedimientos diferenciados de inspección de seguridad, aplicables a los medicamentos, películas fotográficas, animales domésticos, cenizas procedentes de la cremación de restos humanos, órganos, tejidos e instrumentos quirúrgicos esterilizados, células hematopoyéticas (médula ósea / sangre periférica movilizada), perros guía, niños de cuello, personas con necesidad de asistencia especial, diplomáticos y maletas diplomáticas y consulares. * En caso necesario, véase el apartado F.27.91 de la IS 107 y la Ordenanza n° 1155 / SIA / 2015.			
ORIENTACIÓN: Observar los procedimientos de inspección de seguridad a lo largo de, como mínimo, 20 minutos, en el horario de pico de embarque de pasajeros; Verificar si se realizan los procedimientos diferenciados de inspección; Si no es posible verificar en la práctica, entrevistar a los APAC y cuestionar sobre la aplicación de los procedimientos diferenciados de inspección.			
Nota:			

8.4 Equipos de Inspección				
8.22	RBAC 107	107.21(a)	El operador de aeródromo mantiene los equipos de seguridad calibrados, atendiendo a los requisitos dispuestos en el RBAC 107.	
SITUACIÓN ESPERADA: Los equipos de inspección de seguridad se calibran regularmente, en los términos del Programa de Pruebas y Ensayos de medición de equipos, o, en su defecto, del Anexo 1 del Apéndice F de la IS 107.				
ORIENTACIÓN: Solicitar el programa de pruebas y ensayos de medición de equipos; Verificar si el programa cumple con las directrices proporcionadas para las pruebas de calibración, según lo dispuesto en el Anexo 1 del Apéndice F de la IS 107. * Consultar la IS 107 para más detalles.				
Nota:				
8.23	RBAC 107	107.23(a)(2)	¿El operador de aeródromos adopta las medidas necesarias para garantizar la seguridad en caso de indisponibilidad o mal funcionamiento de equipos de inspección?	
SITUACIÓN ESPERADA: En caso de mal funcionamiento de equipo de inspección de seguridad, se interrumpe el uso del aparato colocando otro equipo similar en operación, adoptando procedimientos alternativos de inspección o un módulo de inspección de contingencia. El módulo de contingencia atiende una de las alternativas de módulo de inspección enumeradas en el Anexo 4 del Apéndice F de la IS 107, siempre priorizando la alternativa más completa, según la disponibilidad de recursos. La utilización del módulo de contingencia se produce por un máximo de 60 días. Se mantiene, por un año, registro de los días en que ocurrieron panes de equipos, describiendo los procedimientos alternativos que fueron adoptados en cada fecha.				
ORIENTACIÓN: Preguntar a los profesionales del aeródromo sobre los procedimientos adoptados en los casos de fallas de los equipos de inspección; Verificar si se realiza el registro de las paneles de equipos y medidas de contingencia adoptadas, conforme descrito en la situación esperada.				
Nota:				
9. Terminal de Pasajeros				
9.1	RBAC 107	107.81(f)	¿El operador de aeródromo mantiene una vigilancia permanente de la Terminal de Pasajeros para garantizar su protección adecuada?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo mantiene una vigilancia permanente del TPS mediante la utilización de recursos de vigilancia, según lo previsto en la Parte 8 del Formulario de Datos AVSEC del Aeródromo (Apéndice E de la IS 107).				
ORIENTACIÓN: Los recursos de vigilancia son: Puestos de Vigilancia, Patrullaje, CCTV, Iluminación y Sistema de Detección de intrusos; Verificar qué recursos el operador de aeródromo utiliza en la vigilancia del TPS; Verificar que la situación esperada para la Clase del aeródromo.				
Nota:				
9.2	RBAC 107	107.81(g)	Se realiza una exploración periódica de las áreas, instalaciones y objetos de la terminal de pasajeros en los que puedan ocultarse objetos sospechosos, armas, explosivos, artefactos QBRN o artículo peligroso?	
SITUACIÓN ESPERADA: La exploración se realiza, como mínimo semanalmente, en las áreas públicas, áreas controladas y áreas restringidas de seguridad. La exploración se realiza con ayuda de Lista de comprobación.				
ORIENTACIÓN: Solicitar comprobación de las exploraciones realizadas en las últimas 4 semanas o más; Comprobar la existencia de una lista de verificación; Entrevistar profesional responsable de realizar la exploración y cuestionar acerca de los procedimientos utilizados.				
Nota:				
9.3	RBAC 107	107.81(h)	¿El operador de aeródromo divulga a la comunidad aeroportuaria y al público en general la información sobre los procedimientos a ser adoptados en las situaciones de identificación de objetos sospechosos en las áreas públicas del TPS?	
SITUACIÓN ESPERADA: La información de seguridad se comparte en mensajes de concientización, a través de sistema de sonido, vídeo o de carteles / pósters disponibles en locales estratégicos del TPS.				
ORIENTACIÓN: Verificar si existe la divulgación de información acerca de los procedimientos en las situaciones de identificación de objetos sospechosos.				
Nota:				
9.4	RBAC 107	107.81(i)	Los artículos que se almacenan en depósitos de equipaje o guardamuebles destinados al público en general situados en el interior de la terminal de pasajeros o cerca de puntos sensibles se someten a la inspección de seguridad?	
SITUACIÓN ESPERADA: En los volúmenes instalados dentro del TPS o cerca de puntos sensibles, los artículos almacenados son sometidos a la inspección de seguridad.				
ORIENTACIÓN: Verificar si existen depósitos de equipaje o guardamuebles, destinados al público en general, situados en el interior del TPS o cerca de puntos sensibles; En caso positivo, verificar si la inspección de seguridad de los objetos a ser depositados se realiza adecuadamente.				
Nota:				

9.5	RBAC 107	107.81(j)	Las áreas de observación y otras áreas del TPS que proporcionan visión de las aeronaves estacionadas en el patio están sujetas a la vigilancia?	
SITUACIÓN ESPERADA: Las áreas del TPS que proporcionan visión de las aeronaves estacionadas en el patio son vigiladas por medio de CCTV o a través de vigilante.				
ORIENTACIÓN: Verificar la existencia de áreas del TPS que proporcionen visión de las aeronaves estacionadas en el patio; Comprobar cómo se realiza la vigilancia de estas áreas.				
Nota:				
9.6	RBAC 107	107.81(j)(1)	Las áreas que ofrecen visión y son próximas a aeronaves poseen protección para impedir el lanzamiento de objetos cerca de las aeronaves?	
SITUACIÓN ESPERADA: Las áreas poseen estructura capaz de impedir que un objeto arrojado obtenga éxito en alcanzar las proximidades de las aeronaves.				
ORIENTACIÓN: Visitar las áreas que ofrecen visión de las aeronaves y evaluar el nivel de protección en relación al lanzamiento de objetos.				
Nota:				
9.7	RBAC 107	107.81(k)	Las áreas públicas del TPS no ofrecen visión de las áreas e instalaciones destinadas a la inspección de seguridad de personas, incluyendo visión de las imágenes generadas por los equipos de rayos-x?	
SITUACIÓN ESPERADA: Existe protección visual de las áreas destinadas a la inspección de seguridad de personas, a través del propio diseño del canal de inspección, de la instalación de puertas automáticas o de biomasa opacos, u otro medio similar; El operador de aeródromo no permite realizar el registro de imágenes (fotos, filmaciones, entre otros) de los canales de inspección y procedimientos de inspección de seguridad, con excepción del DPF y Autoridad Aeronáutica.				
ORIENTACIÓN: Verificar si de las áreas públicas del TPS es posible observar los procedimientos que se están realizando en los módulos de inspección; Entrevistar a los empleados del canal de inspección y preguntar cuál es el procedimiento adoptado si alguien comienza a registrar imágenes de los módulos de inspección.				
Nota:				
9.8	RBAC 107	107.123(a)	¿Existen itinerarios establecidos que son observados por los operadores aéreos en la conducción de los pasajeros del área de embarque a la aeronave o de la aeronave al área de desembarque?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo define y divulga oficialmente a los operadores aéreos los recorridos a ser observados en la conducción de los pasajeros del área de embarque a la aeronave y de la aeronave al área de desembarque. Los recorridos utilizados para el embarque y desembarque de las aeronaves no permiten el contacto físico entre los pasajeros ya inspeccionados y las personas no inspeccionadas.				
ORIENTACIÓN: Solicitar que el operador de aeródromo indique los flujos de embarque y desembarque de pasajeros que se utilizan en el aeródromo. Comprobar si son los mismos utilizados por los operadores aéreos.				
Nota:				
9.9	RBAC 107	107.123(b)	El operador de aeródromo dispone de los recursos físicos necesarios para impedir el tránsito indebido de personas entre las áreas de embarque y el patio de aeronaves, adoptando medidas en coordinación con el operador aéreo?	
SITUACIÓN ESPERADA: Las puertas de acceso entre las áreas de embarque y el patio se construyen de forma que pueden ser bloqueadas cuando fuera de operación. En caso de que el aeródromo posea puentes de embarque, las puertas de acceso de éstas al patio de aeronaves también poseen cerraduras. En los casos de uso de puertas con cerraduras a través de cerradura convencional, candado o similar, el operador de aeródromo proporciona las llaves a los funcionarios, designados por los operadores aéreos, controlando la distribución y devolución de las mismas. El operador de aeródromo supervisa la utilización de los recursos físicos disponibles para los operadores aéreos.				
ORIENTACIÓN: Verificar si las puertas y puentes entre las áreas de embarque y el patio poseen cerradura, convencional o electrónica; Comprobar cómo se controla la distribución de claves a los operadores aéreos; Verificar que el operador de aeródromo supervisa el uso de estos accesos y las medidas que adopta en caso de utilización indebida por parte de los operadores aéreos.				
Nota:				
9.10	RBAC 107	107.125(a)(b)	El pasajero en tránsito o en conexión, proveniente de aeródromo cuya inspección de seguridad no es equivalente, es inspeccionado antes de acceder a las áreas de embarque?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo tiene procedimientos para que los pasajeros en tránsito o conexión sean inspeccionados cuando la inspección en el origen no es equivalente. El operador de aeródromo establece la posición (es) de estacionamiento para aeronaves procedentes de un aeródromo cuya inspección no es equivalente. El flujo utilizado por personas ya inspeccionadas o provenientes de aeródromos cuya inspección es equivalente no permite que haya contacto con personas no inspeccionadas o provenientes de aeródromo cuya inspección no es equivalente. El operador de aeródromo mantiene actualizada la lista de los aeródromos que tienen una inspección equivalente.				
ORIENTACIÓN: En caso posible, acompañar una operación de este tipo; Entrevistar a los profesionales del aeródromo y preguntarse cómo se realiza el procedimiento de desembarque de pasajeros procedentes de aeródromos cuya inspección de seguridad no es equivalente; Compruebe que la lista de los aeródromos que tienen una inspección de seguridad equivalente está actualizada.				
Nota:				

9.11	RBAC 107	107.127(a) e IAC 107-1005 RES	¿El operador de aeródromo adopta las medidas de seguridad para el embarque de pasajeros armados?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo mantiene al equipo responsable de implementar las medidas de seguridad en los puntos de control a las ARS actualizadas acerca del procedimiento utilizado para embarque de pasajero armado. El operador de aeródromo ofrece un lugar aislado, sin contacto visual con el medio externo y equipado con una caja de arena para desmontar el arma de fuego.				
ORIENTACIÓN: Visitar el lugar destinado al desmontaje de arma de fuego; Entrevistar los APAC en los módulos de inspección, verificando si ellos conocen los procedimientos para embarque de pasajero armado (en especial, los APAC deben conocer el indicativo insertado en el billete de embarque que permite el reconocimiento del pasajero armado).				
Nota:				
9.12	RBAC 107	107.129(a) e IAC 107-1005 RES	El operador de aeródromo adopta las medidas de seguridad para el embarque de pasajeros bajo custodia?	
SITUACIÓN ESPERADA: Existe un esquema discreto para el acceso del pasajero bajo custodia a la aeronave, evitando alarde y trastornos para los demás pasajeros. Este esquema es establecido por el operador de aeródromo en conjunto con los operadores aéreos y el órgano de seguridad pública responsable de las actividades de policía en el aeródromo.				
ORIENTACIÓN: Entrevistar a los profesionales del aeródromo responsables de la coordinación con los operadores aéreos y el órgano responsable de las actividades de policía en el aeródromo, verificando si ellos conocen los procedimientos para el embarque de pasajeros bajo custodia.				
Nota:				
10. Equipaje despachado				
10.1	RBAC 107	107.141(a)(b)	¿El operador de aeródromos adopta las medidas y garantiza los recursos físicos necesarios para la garantía de la protección del equipaje facturado?	
SITUACIÓN ESPERADA: Las áreas de manejo, consolidación, almacenamiento y puntos de transferencia de equipajes enviados sólo son accesadas por personas acreditadas e inspeccionadas. Las áreas destinadas al almacenamiento de equipajes despachados (largas conexiones, extravíos, entre otros) se separan del resto del área operativa por medio de señalización de demarcación. Las áreas de manejo de equipaje se iluminan. Las áreas de aceptación, selección, inspección y devolución de equipajes enviados son monitoreadas por medio de CCTV.				
ORIENTACIÓN: Verificar si las medidas de vigilancia y recursos físicos son adecuados para la protección del equipaje facturado, según la situación esperada. * Observar que los aeródromos de Clase AP-2 y AP-3 deben establecer un código de acceso específico en las credenciales de las personas autorizadas a acceder a las áreas de manejo, consolidación, almacenamiento o puntos de transferencia de equipaje facturado.				
Nota:				
10.2	RBAC 107	107.143(a)	El operador de aeródromo dispone de los recursos físicos necesarios para la realización de la inspección de equipaje facturado, incluyendo equipajes de tránsito o conexión?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo ofrece a los operadores aéreos los recursos físicos (áreas, mobiliario, equipos, entre otros) para realizar la inspección de seguridad del equipaje facturado conforme a la demanda del aeródromo. El operador de aeródromo conoce la demanda de inspección de equipajes despachados a la hora pico de movimiento del aeródromo.				
ORIENTACIÓN: Verificar si el aeródromo atiende vuelo que acarrea en la obligación de inspeccionar equipaje facturado; En caso positivo, verificar si el aeródromo tiene calculo actualizado de la demanda de inspecciones de equipaje; Recorrer las instalaciones donde se realizan las inspecciones de los equipajes y verificar si los recursos físicos suministrados a los operadores aéreos son suficientes para la demanda; Se recomienda entrevistar a los profesionales de los operadores aéreos y preguntar si los recursos proporcionados son adecuados para la realidad del aeródromo. * Para detalles consultar el ítem F.34 de la IS 107.				
Nota:				
10.3	RBAC 107	107.143(a)	¿El operador de aeródromo desarrolló un proyecto de inspección del equipaje facturado?	
SITUACIÓN ESPERADA: Para inspección de seguridad de equipaje facturado utilizando equipos de rayos-x o sistema automático de inspección de equipajes, el operador de aeródromo desarrolla un proyecto de inspección del equipaje facturado, con el siguiente contenido mínimo: Memorial descriptivo de los equipos de inspección utilizados con especificaciones; - Memorial descriptivo del sistema de transporte de equipajes, si existe; Flujoograma presentando las etapas del proceso de inspección y la capacidad del sistema; Procedimientos para el funcionamiento de los equipos e instalaciones; Tiempo estimado para la inspección; Croquis de las instalaciones que se utilizarán para la inspección, incluidos los lugares donde se realicen las inspecciones manuales; y Alternativas para inspección de equipajes en caso de indisponibilidad de equipos.				
ORIENTACIÓN: En caso de ser aplicable, solicitar el proyecto de inspección de equipajes despachados; Verificar si el proyecto tiene el contenido mínimo descrito en la situación esperada; Observar si los datos están actualizados de acuerdo con la realidad operacional del aeródromo. * Para detalles consultar los ítems F.34.41 al F.34.44 de la IS 107.				
Nota:				
10.4	RBAC 107	107.145(a)	El operador de aeródromo establece las áreas y los flujos destinados a la llegada, circulación y salida de equipajes despachados en tránsito o en conexión, indicando los recorridos y puntos de inspección?	
SITUACIÓN ESPERADA: Los flujos de equipaje enviados no permiten compartir el mismo espacio (no segregado) para guardar o guardar equipajes ya inspeccionados y equipajes no inspeccionados.				
ORIENTACIÓN: Recorrer las instalaciones a lo largo del flujo recorrido por los equipajes despachados; Verificar si el flujo establecido por el operador de aeródromo es observado por los operadores aéreos en la práctica operativa; Comprobar si la segregación entre equipajes inspeccionados y no inspeccionados está garantizada.				
Nota:				

11. Terminal de Cargas			
11.1	RBAC 107	107.81(l)	¿El operador de aeródromo mantiene una vigilancia permanente de las terminales de carga para garantizar su protección adecuada?
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo mantiene recursos de vigilancia para garantizar la protección del área pública de los terminales de carga y de los puntos de control de acceso a las AC y ARS de estas terminales. Los recursos de vigilancia permanente utilizados en los TECA siguen las directrices de la Parte 9 del Formulario de Datos AVSEC del Aeródromo (Apéndice E de la IS 107).			
ORIENTACIÓN: Los recursos de vigilancia son: Puestos de Vigilancia, Patrullaje, CCTV, Iluminación y Sistema de Detección de intrusos; Verificar qué recursos el operador de aeródromo utiliza en la vigilancia del TECA; Verificar que la situación esperada para la Clase del aeródromo.			
Nota:			
11.2	RBAC 107	107.161(a)	¿El proceso de aceptación de la carga bajo la responsabilidad del operador de aeródromo observa los procedimientos de seguridad mínimos?
SITUACIÓN ESPERADA: El funcionario responsable de la aceptación de la carga realiza los siguientes procedimientos: Comprueba si el volumen se caracteriza como carga conocida o desconocida; Cuestiona sobre la existencia de artículos peligrosos; Inspecciona visualmente el volumen para asegurarse de que no hay indicios de violación o adulteración; Comprueba si el volumen está identificado adecuadamente; y verifica el conocimiento aéreo, o documento de efecto equivalente, que permite identificar el remitente, el destinatario, el volumen de carga y sus características;			
ORIENTACIÓN: Entrevistar al profesional responsable de la aceptación de la carga y verificar si se observan todos los procedimientos de la situación esperada; Si es posible, acompañar el proceso de aceptación de volúmenes de carga. * Para detalles consultar el ítem F.37 de la IS 107.			
Nota:			
11.3	RBAC 107	107.161(a)	El operador de aeródromo establece los flujos para el procesamiento de los volúmenes de carga aceptados, garantizando la segregación de los mismos en función de su caracterización como carga conocida o desconocida?
SITUACIÓN ESPERADA: Los flujos para el procesamiento de los volúmenes de carga no permiten compartir el mismo espacio (no segregado) para procesar los volúmenes de carga conocidos y desconocidos, evitando la contaminación de los volúmenes.			
ORIENTACIÓN: Recorrer las instalaciones a lo largo del flujo recorrido por los volúmenes de carga; Verificar si el flujo establecido por el operador de aeródromo es observado por los operadores aéreos en la práctica operativa; Comprobar si la segregación entre los volúmenes de carga conocida y desconocida está garantizada.			
Nota:			
11.4	RBAC 107	107.163(a)	¿El operador de aeródromo adopta las medidas y garantiza los recursos físicos necesarios para la garantía de la protección de la carga y del correo?
SITUACIÓN ESPERADA: Son medidas empleadas para protección de la carga: zonificación de seguridad del TECA; Instalación de barreras de seguridad y vigilancia permanente del perímetro y del área operativa del TECA; Control de acceso a la AC y ARS del TECA; Disponer, en el área de recepción de los volúmenes de carga, avisos alertando sobre la importancia de declarar cualquier objeto peligroso contenido en un envío. Además, para protección de la carga conocida se emplean instrumentos para detección de violaciones (sellos o sellos), sistema electrónico de detección de violación, vigilancia constante a través de CCTV o vigilancia presencial.			
ORIENTACIÓN: Verificar si las medidas de vigilancia y los recursos físicos son adecuados para la protección de los volúmenes de carga.			
Nota:			
11.5	RBAC 107	107.165(a)	¿El operador de aeródromo proporciona los recursos físicos necesarios para la realización de la inspección de seguridad de carga y correo?
SITUACIÓN ESPERADA: El operador de aeródromo ofrece a los operadores aéreos los recursos físicos (áreas, mobiliario, equipos, entre otros) para realizar la inspección de seguridad del equipaje facturado conforme a la demanda del aeródromo. Son aceptables las siguientes alternativas para inspección de carga y correo: Inspección manual; Inspección con equipo de rayos x convencional; Inspección con equipos de detección automática de explosivos - EDS; Inspección con detector manual de metales - DMM (recomendado sólo para cargas orgánicas); Inspección con equipo detector de trazas explosivas - ETD; y la inspección mediante la utilización de perros rastreadores de explosivos. * No aplicable para instalaciones bajo explotación del operador aéreo.			
ORIENTACIÓN: Verificar si el aeródromo atiende el vuelo que entra en la obligación de inspeccionar volúmenes de carga; En caso positivo, recorrer las instalaciones donde se realizan las inspecciones de la carga y verificar si los recursos físicos ofrecidos a los operadores aéreos son suficientes para atender la demanda; Se recomienda entrevistar a profesionales de los operadores aéreos y preguntar si los recursos disponibles son adecuados para la realidad del aeródromo. * Para detalles consultar el ítem F.39 de la IS 107.			
Nota:			
11.6	RBAC 107	107.171(a)	Las operaciones de embarque y desembarque de valores siguen los procedimientos descritos en el Plan de Seguridad de Transporte Aéreo de Valores (PSTAV)?
SITUACIÓN ESPERADA: El aeródromo que opera transporte de valores tiene PSTAV como parte integrante del PSA. La realización de embarque y desembarque de valores sigue los procedimientos de seguridad preventivos y de respuesta a ocurrencias conforme al PSTAV.			
ORIENTACIÓN: Si es posible, acompañar una operación de embarque / desembarque de valores; Si no es posible, entrevistar a los profesionales responsables de tales operaciones y cuestionar cuáles son los procedimientos utilizados para el transporte de valores; Verificar si los procedimientos observados / informados son aquellos descritos en el PSTAV.			
Nota:			

12. Observaciones y recomendaciones de los servidores	
<i>[Inserción de observaciones y recomendaciones al regulado]</i>	

13. Informaciones Consolidadas de accidentes de infracción	
ITEM	ENCUADRE
1.1	

Resultado Consolidado por Área		
Item	Descripción	Resultado
1	Planos y Programas, Designación de Profesionales, Evaluación de Riesgo, Evaluación de Proyectos	
2	Comisión de Seguridad Aeroportuaria - CSA y Comunicación sobre Asuntos AVSEC	
3	Control de calidad AVSEC	
4	Zoneamiento de Seguridad y Puntos Sensibles	
5	Barreras de seguridad	
6	Vigilancia y supervisión	
7	Credenciamento y Autorización	
8	Control de Acceso, Inspección de Seguridad y Equipamientos	
9	Aspectos AVSEC de la Terminal de Pasajeros	
10	Seguridad del Equipaje Despachada	
11	Seguridad de la Carga y Maleta Postal	
Resultado Porcentual de Conformidad General		

CHECKLIST DE AUDITORÍA AVSEC EN OPERADOR AÉREO

FORMULARIO DE AUDITORIA AVSEC N° XX/GTCQ/GSAC/2017		
INSPECTOR (1)	INSPECTOR/SERVIDOR (2)	INICIO
OPERADOR AÉREO	AEROPUERTO-CIUDAD/UF-INDICATIVO OACI	TÉRMINO
RESPONSÁBLE AVSEC (1)	RESPONSÁBLE AVSEC (2)	

NOTAS APLICABLES

CUMPLE (C) - El operador aplica recursos materiales, humanos y / o procedimentales que demuestran el cumplimiento del requisito.

NO CUMPLE (N / C) - El operador no aplica todos los recursos necesarios que demuestran el cumplimiento del requisito.

NO APLICABLE (N / A) - El requisito no se aplica a las operaciones realizadas por el operador o no es objeto de evaluación de la auditoría.

NO VERIFICADO (N / V) - El requisito no fue verificado, evaluado o observado por el equipo de auditoría.

ID	NORMATIVO	ITEM	PERGUNTA	NOTA
Parte A - Análisis Documental				
1. Aspectos Administrativos, Designación de Profesionales, Plan de Contingencia y Control de Calidad				
1.1	RBAC 108	108.255 (a)	¿El Operador Aéreo adopta el Programa de Seguridad del Operador Aéreo (PSOA) definido por la Autoridad Aeronáutica (IS 108)?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo adopta los siguientes procedimientos:</p> <p>1- Adopta los medios y procedimientos previstos en el PSOA definido por la Autoridad Aeronáutica (IS 108), salvo aquellos que se refieren a requisitos no aplicables al operador aéreo, conforme Apéndice A del RBAC n° 108.</p> <p>2- Mantiene al menos una copia (física o digital) de PSOA (IS 108) en cada base operativa y garantiza que el acceso al programa esté restringido a las personas con necesidad de conocerlo. Las copias digitales sólo son distribuidas y de acceso a los profesionales involucrados en la aplicación de las medidas de seguridad, mientras que las versiones impresas se mantienen en armarios con sistema de bloqueo (cerradura, candado o similar).</p> <p>3. Proporciona las partes pertinentes del PSOA al operador de aeródromo en que opere, y a las entidades públicas y privadas de la comunidad aeroportuaria que necesiten conocer la información del programa, a efectos de la aplicación coordinada y eficaz de los procedimientos preventivos de seguridad y de los procedimientos de contingencia. La puesta a disposición de las partes pertinentes del PSOA se realiza por medio de una firma de término de recepción y responsabilidad por el mantenimiento del secreto de las informaciones, el cual es archivado por el operador aéreo a través de medio físico o digital.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Verificar la existencia y forma de guarda del PSOA (IS 108) en la base auditada.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Ausencia de copia del PSOA en la base de operación.</p> <p>EXCLUIDO: El requisito no es aplicable para las Clases I y IIA.</p>				
Observaciones				
1.2	RBAC 108	108.255(a)(1)	Si el Operador Aéreo implementa medidas adicionales de seguridad o procedimientos alternativos no previstos en la IS 108, hubo información y aprobación por la Autoridad Aeronáutica?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo presentó las medidas adicionales de seguridad y / o los procedimientos alternativos en relación a lo dispuesto en la IS 108 previamente a la Autoridad Aeronáutica con la debida justificación, los cuales fueron aprobados por la Autoridad Aeronáutica.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Verificar en la Autoridad Aeronáutica qué medidas adicionales y qué procedimientos alternativos, el operador aéreo sometió para su análisis y aprobación, antes de ir a la auditoría. Verificar durante la auditoría si se ejecuta el procedimiento no previsto en la IS 108 y no informado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Ejecución del procedimiento de seguridad no previsto en la IS 108 y no informado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica.</p> <p>EXCLUIDO: El requisito no es aplicable para las Clases I y IIA.</p>				
Observaciones:				
1.3	RBAC 108	108.255(c)	El Operador Aéreo conoce y cumple las medidas de AVSEC establecidas por el operador del aeródromo donde opera?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El Operador Aéreo cumple lo establecido por el Operador de Aeródromo en el PSA o por otros medios (CSA, Oficio fundamentado, etc.) de acuerdo con su clase AVSEC.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Verificar durante la auditoría si hay incumplimiento de medida AVSEC establecida por el operador del aeródromo donde opera.</p> <p>ELEMENTO MÍNIMO DE PRUEBA: Incumplimiento de medida AVSEC establecida por el Operador de Aeródromo en el PSA o por otros medios (CSA, Oficio fundamentado, etc.).</p>				
Observaciones:				

1.4	RBAC 108	108.13(c)	El operador aéreo sólo contrata los servicios de empresas de servicios auxiliares de transporte aéreo y otros explotadores de áreas aeroportuarias si éstos poseen un PSESCA aprobado por el operador de aeródromo (cuando sea obligatorio por legislación específica)?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo presenta los PSESCA de sus contratistas, cuando éstas estén obligadas a elaborar, implementar y mantener un PSESCA conforme RBAC 107, conteniendo el (los) acto (s) de aprobación por el operador de aeródromo. Ninguna empresa fue contratada sin PSESCA aprobado.				
ORIENTACIÓN: Verificar si el operador aéreo posee archivo (físico o electrónico) con copia de los PSESCA y documentos de aprobación de las empresas auxiliares de transporte aéreo o exploradores de áreas aeroportuarias que actúan como contratadas en beneficio del operador aéreo en la base respectiva. CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Empresa contratada sin PSESCA o con este no aprobado por el operador de aeródromo. EXCLUDENTE: Clases II-B y III aplicables cuando operan en ARS de aeródromos públicos.				
Observaciones:				
1.5	RBAC 108	108.225(a)(1)	¿El Operador Aéreo tiene un Plan de Contingencia establecido en el aeródromo y mantiene una lista actualizada de los contactos de emergencia necesarios para su activación?	
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de Plan de Contingencia establecido conforme modelo de la IS 108 o aprobado por la Autoridad Aeronáutica con lista actualizada de los contactos de emergencia para la activación del plan de contingencia para cada aeródromo donde opera.				
ORIENTACIÓN: Verificar la existencia de Plan de Contingencia, en el modelo de la IS 108 o aprobado por la Autoridad Aeronáutica, en la base de operación con la lista de contactos para el accionamiento de emergencia local presente en el Plan de Contingencia y verificar al menos 3 (tres) contactos telefónicos que se incluyen en el Plan para asegurarse de que están actualizados. CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Ausencia de copia del Plan de Contingencia en la base de operación o lista de contacto del Plan de Contingencia de la base de operación con números de teléfono y / o nombres de contacto obsoletos.				
Observaciones:				
1.6	RBAC 108	108.225(c)	¿El Operador Aéreo mantiene copia del Plan de Contingencia del operador del aeródromo donde opera y cumple con sus responsabilidades en materia de Contingencia?	
SITUACIÓN ESPERADA: En las acciones de contingencia, el operador aéreo debe: (1) actuar de conformidad con las acciones establecidas en el plan de contingencia, cuando reciben la información que motivan su uso; (2) aplicar procedimientos estandarizados de recepción, diseminación y tratamiento de información, preestablecidos por medio de flujos de accionamiento; (3) establecer sistemas de comunicación que garanticen que los procedimientos de difusión de información bajo su responsabilidad durante las acciones de contingencia sean eficaces, de modo que los órganos y personas competentes reciban la información en tiempo hábil, posibilitando la mitigación de las consecuencias o incluso la solución del acto de interferencia; (4) componer la Asesoría de Evaluación de Riesgo (AAR) e implementar las medidas adicionales de seguridad necesarias, de acuerdo con la evaluación de amenaza; (5) participar en los Grupos de Decisión y del Grupo Operativo para la gestión de crisis, cuando así lo solicite el operador de aeródromo; (6) recoger el mayor número posible de datos para subsidiar a AAR y demás grupos de gestión de crisis; (7) garantizar el secreto de las informaciones sobre los hechos generadores de la acción de contingencia y sus desdoblamientos, tales como tácticas empleadas por la persona o grupo responsable por el acto de interferencia ilícita o por el grupo responsable de combatir el acto; (8) apoyar a los grupos de gestión de crisis en la disponibilidad de suministros, equipos y recursos humanos necesarios, incluidos aquellos que estén al alcance exclusivo del operador aéreo; (9) garantizar que los funcionarios tengan conocimiento de sus responsabilidades en las acciones del plan de contingencia; (10) poner a disposición en cada base de operación un plan de contingencia actualizado, conteniendo los flujos de accionamiento y sus contactos; (11) participar en los ejercicios de AVSEC promovidos por los operadores de los aeródromos donde mantienen operaciones aéreas; y (12) mantener una copia del plan de contingencia del operador del aeródromo en el que opera.				
ORIENTACIÓN: Aplicar el requisito en situaciones reales de contingencia (fiscalización corriente). Si es posible, acompañar la realización de un Ejercicio en el aeródromo, verificando la participación del Operador Aéreo si el mismo actúa en el Ejercicio como el Operador Aéreo amenazado. La verificación en el Ejercicio será solamente para que las recomendaciones sean realizadas.				
Observaciones:				
1.7	RBAC 108	108.229(a)	¿El operador aéreo envía DSAC en el plazo máximo de 30 (treinta) días de su constatación?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo, cuando tiene conocimiento, comunica a la Autoridad Aeronáutica y, en su caso, al operador de aeródromo, evidencias de vulnerabilidades en el sistema de protección de la aviación civil o actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, por medio de DSAC en un plazo máximo de 30 días.				
ORIENTACIÓN: Verificar en el Sector de Gerencia AVSEC las evidencias de encaminamiento de DSAC en los últimos 12 meses.				

Observaciones:			
1.8	RBAC 108	108.229(d)	¿El Operador aéreo preserva los registros de comunicación de DSAC por lo menos 12 meses?
SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo mantiene los registros de comunicación relacionados con la DSAC y preserva las evidencias, en un plazo no inferior a 12 (doce) meses, con el fin de asesorar las investigaciones.			
ORIENTACIÓN: Verificar el archivo de comunicación de DSAC de la empresa y verificar previamente la situación de los DSAC relacionados al operador aéreo en la Autoridad Aeronáutica.			
Observaciones:			
1.9	RBAC 108	108.229(b)	¿El operador aéreo aplica el grado de confidencialidad a sus comunicaciones sobre materia AVSEC en función del contenido?
SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo demuestra que sus comunicaciones sobre AVSEC con las demás organizaciones asumen carácter reservado y que se realizan por medios adecuados a la situación, conforme a lo establecido en la IS 108.			
ORIENTACIÓN: Verificar indicios de que la comunicación sobre materia AVSEC recibe tratamiento según lo preconizado en el ítem B.36.50 de la IS 108.			
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Comunicación realizada sin el debido grado de confidencialidad.			
Observaciones:			
Contrato de Transporte Aéreo			
1.10	RBAC 108	108.25(c)	En el contrato de transporte aéreo emitido por el operador aéreo constan las informaciones relacionadas al transporte de materiales prohibidos y artículos recibidos de desconocidos como equipaje de mano y despachada?
SITUACIÓN ESPERADA: Constante en el contrato de transporte aéreo las informaciones y orientaciones del párrafo 108.25 (b) del RBAC 108: en el acto de la venta del billete aéreo debe estar informada la documentación que podrá ser aceptada como válida para el proceso de despacho del pasajero; los materiales considerados prohibidos en el equipaje de mano y en el equipaje facturado y; orientación al pasajero sobre rechazar el transporte de paquetes u objetos recibidos de desconocidos en el equipaje de mano y en el equipaje facturado.			
ORIENTACIÓN: Verificar el modelo de contrato de transporte aéreo ofrecido por el operador aéreo.			
ELEMENTO MÍNIMO DE PRUEBA: Copia del contrato evidenciando el incumplimiento del requisito.			
Observaciones:			
1.11	RBAC 108	108.25(c)	En el contrato de transporte aéreo emitido por el operador aéreo figuran las informaciones relacionadas con la inspección de seguridad?
SITUACIÓN ESPERADA: Constante en el contrato de transporte aéreo la información de que será negado el acceso a la ARS (y consecuente el embarque en la aeronave) en caso de rechazo en someterse a la inspección de seguridad o si está en posesión de material considerado prohibido.			
ORIENTACIÓN: Verificar el modelo de contrato de transporte aéreo ofrecido por el operador aéreo.			
ELEMENTO MÍNIMO DE PRUEBA: Copia del contrato evidenciando el incumplimiento del requisito.			
Observaciones:			
1.12	RBAC 108	108.29(a)	En el contrato de transporte aéreo emitido por el operador aéreo figuran las informaciones relacionadas con el transporte de armas de fuego en aeronaves?
SITUACIÓN ESPERADA: En todo contrato de transporte aéreo de pasajeros y equipajes, disponible al cliente en el momento de la compra del servicio, está prevista, de forma clara, la información de los procedimientos generales a ser adoptados por el pasajero para el transporte de arma de fuego, para embarque de pasajero armado y para despacho de arma de fuego, según IAC 107-1005 RES.			
ORIENTACIÓN: Verificar el modelo de contrato de transporte aéreo ofrecido por el operador aéreo.			
ELEMENTO MÍNIMO DE PRUEBA: Copia del contrato evidenciando el incumplimiento del requisito.			
Observaciones:			
1.13	RBAC 108	108.31(a)	En el contrato de transporte aéreo emitido por el operador aéreo figuran las informaciones relacionadas con el pasajero bajo custodia?
SITUACIÓN ESPERADA: En todo contrato de transporte aéreo de pasajero y equipaje, disponible al cliente en el momento de la compra del servicio, está prevista, de forma clara y en lengua portuguesa, la información de los procedimientos generales a ser adoptados para embarque de pasajero bajo custodia de autoridad policial, según IAC 107-1005 RES u otra que la sustituya.			
ORIENTACIÓN: Verificar el modelo de contrato de transporte aéreo ofrecido por el operador aéreo.			
ELEMENTO MÍNIMO DE PRUEBA: Copia del contrato evidenciando el incumplimiento del requisito.			

Observaciones:			
1.14	RBAC 108	108.33(a)(1)	En el contrato de transporte aéreo emitido por el operador aéreo figuran las informaciones relacionadas con el pasajero indisciplinado?
SITUACIÓN ESPERADA: En todo contrato de transporte aéreo de pasajero y equipaje, disponible al cliente en el momento de la compra del servicio, está prevista, de forma clara y en lengua portuguesa, la información sobre las medidas que serán tomadas por el operador aéreo para cohibir conductas típicas de pasajeros indisciplinados.			
ORIENTACIÓN: Verificar el modelo de contrato de transporte aéreo ofrecido por el operador aéreo. ELEMENTO MÍNIMO DE PRUEBA: Copia del contrato evidenciando el incumplimiento del requisito.			
Observaciones:			
1.15	RBAC 108	108.69(a)	En el contrato de transporte aéreo emitido por el operador aéreo figuran los procedimientos a ser adoptados para el despacho de arma de fuego o municiones en aeronaves?
SITUACIÓN ESPERADA: En todo contrato de transporte aéreo de pasajero y equipaje, disponible al cliente en el momento de la compra del servicio, está prevista, de forma clara y en lengua portuguesa, la información de los procedimientos generales a ser adoptados para el despacho de arma de fuego o municiones en aeronaves, según IAC 107-1005 RES u otra que la sustituya.			
ORIENTACIÓN: Verificar el modelo de contrato de transporte aéreo ofrecido por el operador aéreo. ELEMENTO MÍNIMO DE PRUEBA: Copia del contrato evidenciando el incumplimiento del requisito.			
Observaciones:			
Profesionales y Capacitación			
1.16	RBAC 108	108.13(g)	El Operador Aéreo mantiene a la Autoridad Aeronáutica actualizada sobre los profesionales designados (Responsables Locales y Suplentes, Responsables Nacionales y Suplentes y Responsable Nacional y Suplente por el PNCQ / AVSEC) en el plazo de hasta 30 días después de cualquier alteración?
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de documentación que comprueba comunicación a la Autoridad Aeronáutica en el plazo de hasta 30 días cualquier alteración realizada.			
ORIENTACIÓN: Verificar si el Operador Aéreo tiene comprobante de comunicación a la Autoridad Aeronáutica en el plazo de 30 días, como máximo, después de la alteración.			
Observaciones:			
1.17	RBAC 108	108.13(e)	¿Hay profesional designado para ejercer la función de Responsable Nacional por AVSEC, titular y suplente (s)?
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de documentación que comprueba la designación del profesional para la función.			
ORIENTACIÓN: Verificar en la Autoridad Aeronáutica si el Operador Aéreo informó la designación de profesional para ejercer la función de Responsable Nacional por la AVSEC. ELEMENTO MÍNIMO DE PRUEBA: Copia de documento de designación divergente a lo exigido.			
Observaciones:			
1.18	RBAC 108	108.13(e)	¿El profesional designado está capacitado para ejercer la función de Responsable Nacional por la AVSEC?
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de certificado de finalización y aprobación en curso de Supervisión en AVSEC o Gestión AVSEC o Auditor AVSEC (Res. 63) o AVSEC para Operador Aéreo (RBAC 110).			
ORIENTACIÓN: Verificar el documento que acredite la capacitación mínima (Certificado del curso de Supervisión en AVSEC o Gestión AVSEC o Auditor AVSEC (Res. 63) o AVSEC para Operador Aéreo (RBAC 110), válido y emitido por un centro de instrucción autorizado, y CHS comprobada a través del sitio AVSEC) del titular y suplente. Verificar si el certificado fue emitido sólo después de la divulgación del resultado por la Autoridad Aeronáutica referente a la aprobación en el examen de certificación. Comprobar posibles problemas en la inserción de información en el sitio AVSEC. ELEMENTO MÍNIMO DE PRUEBA: Copia del Certificado que acredite incumplimiento normativo o que esté vencido.			
Observaciones:			
1.19	RBAC 108	108.13(f)	¿Hay profesional designado para ejercer la función de Responsable Nacional por el PCQ / AVSEC, titular y suplente (s)?

SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de documentación que comprueba la designación del profesional para la función.			
ORIENTACIÓN: Verificar en la Autoridad Aeronáutica si el Operador Aéreo informó la designación de profesional para ejercer la función de Responsable Nacional por la AVSEC.			
ELEMENTO MÍNIMO DE PRUEBA: Copia de documento de designación divergente a lo exigido.			
Observaciones:			
1.20	RBAC 108	108.13(e)	¿El profesional designado está capacitado para ejercer la función de Responsable Nacional por el PCQ / AVSEC?
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de certificado de finalización y aprobación en curso de Supervisión en AVSEC o Gestión AVSEC o Auditor AVSEC (Res. 63) o AVSEC para Operador Aéreo (RBAC 110).			
ORIENTACIÓN: Verificar el documento que acredite la capacitación mínima (Certificado del curso de Supervisión en AVSEC o Gestión AVSEC o Auditor AVSEC (Res. 63) o AVSEC para Operador Aéreo (RBAC 110), válido y emitido por un centro de instrucción autorizado, y CHS comprobada a través del sitio AVSEC) del titular y suplente. Verificar si el certificado fue emitido sólo después de la divulgación del resultado por la Autoridad Aeronáutica referente a la aprobación en el examen de certificación. Comprobar posibles problemas en la inserción de información en el sitio AVSEC.			
ELEMENTO MÍNIMO DE PRUEBA: Copia del Certificado que acredite incumplimiento normativo o que esté vencido.			
Observaciones:			
1.21	RBAC 108	108.13(d)	¿Hay designación de profesional (a) para la función de Responsable local por AVSEC?
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de profesional (s) AVSEC responsable (i) s por la AVSEC a nivel local.			
ORIENTACIÓN: Verificar si existe (s) profesional (es) AVSEC responsable por la AVSEC a nivel local.			
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: No existe (s) profesional (s) AVSEC responsable (s) por AVSEC a nivel local.			
Observaciones:			
1.22	RBAC 108 RBAC 110	108.13(d) 110.69 (a)(1)	El/Los profesional (es) designado (s) están capacitados para ejercer la función de Responsable local por AVSEC?
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de certificado válido de aprobación en curso de Supervisión en AVSEC o Administración AVSEC o Auditor AVSEC (Res. 63) o AVSEC para Opel (RBAC 110) para el (los) profesional (es) designado (s) como responsable Local por AVSEC.			
ORIENTACIÓN: Verificar documento que compruebe la capacitación mínima (Certificado del curso AVSEC citados arriba) y validar a través del Sitio AVSEC (Consulta Habilitaciones).			
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Ausencia de certificación o Certificado de curso no correspondiente a la función o fuera de la validez.			
Observaciones:			
1.23	RBAC 108	108.13(d)(2)	¿Hay formalización de la designación del (de los) profesional (s) que ejercen la función de Responsable Local por AVSEC junto al operador del aeródromo?
SITUACIÓN ESPERADA: Documentación (documento o e-mail) que formaliza la indicación del (los) profesional (s) al operador del aeródromo.			
ORIENTACIÓN: Verificar documento o e-mail que compruebe la formalización del (los) profesional (es) junto al operador del aeródromo.			
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Ausencia de documento o e-mail que compruebe la formalización del (los) profesional (es) junto al operador del aeródromo.			
Observaciones:			
1.24	RBAC 108	108.13(d)(1)	¿Existe la presencia de al menos un profesional designado como Responsable local por AVSEC en los horarios en que la empresa tiene operación?
SITUACIÓN ESPERADA: Presencia de profesional responsable de AVSEC en todo el horario de operación del operador aéreo en el aeródromo.			
ORIENTACIÓN: Verificar la escala de trabajo del profesional o profesionales designados como Responsable local por AVSEC y certificar si existe la presencia de al menos uno en todos los horarios de operación.			
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Ausencia de profesional designado como Responsable local por AVSEC en horario de operación del operador aéreo en el aeródromo.			

Observaciones:				
1.25	RBAC 108	108.13(d)(1)	¿Existe la presencia de al menos un profesional designado como Responsable local por la AVSEC en las reuniones de CSA?	
SITUACIÓN ESPERADA: Presencia de profesional responsable de AVSEC en todas las reuniones de CSA coordinadas por el operador del aeródromo.				
ORIENTACIÓN: Verificar las copias de los registros de las 4 (cuatro) últimas reuniones de CSA y certificar si hubo la presencia de al menos un profesional designado como Responsable local por AVSEC.				
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Ausencia de profesional designado como Responsable local por AVSEC en una o más reuniones de CSA.				
Observaciones:				
1.26	RBAC 108	108.13(b)	¿Hay designación de profesionales responsables de ejecutar en los aeródromos los procedimientos de los controles de seguridad?	
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de profesionales AVSEC responsables de la ejecución de los procedimientos de seguridad establecidos en el RBAC 108.				
ORIENTACIÓN: Verificar si existe profesional (s) AVSEC responsable (s) por la ejecución de todos los procedimientos de seguridad establecidos en el RBAC 108.				
ELEMENTO MÍNIMO DE PRUEBAS: No existe profesional (es) AVSEC responsable (es) por la ejecución de uno o más procedimientos de seguridad. Identificar qué procedimiento no se está ejecutando.				
EXCLUDENTES: Clases II-B y III aplicables cuando operan en ARS de aeródromos públicos. Las clases IV-A se autorizará la designación de sólo 1 (un) profesional titular.				
Observaciones:				
1.27	RBAC 108	108.13(b) 110.69 (a)(1)	¿Los profesionales designados están capacitados para ejecutar en los aeródromos los procedimientos de los controles de seguridad?	
SITUACIÓN ESPERADA: Los profesionales AVSEC designados para la realización de los procedimientos de seguridad establecidos en el RBAC 108 están capacitados conforme a la función ejercida.				
ORIENTACIÓN: Solicitar nombre y CPF de los APACs, Supervisores, Atención a pax, Operaciones de Solo, Carga y personal del Mantenimiento (cuando los procedimientos AVSEC sean delegados para el personal del mantenimiento) que sean comprobados ejerciendo función en beneficio del operador aéreo durante la auditoría y verificar la certificación de sus habilitaciones en el sitio AVSEC. Verificar si la habilitación está de acuerdo con la función ejecutada conforme Tabla del Apéndice A del RBAC 110.				
ELEMENTO MÍNIMO DE PRUEBA: Documentos que demuestren el vencimiento de cualificaciones, cuando sea aplicable.				
Observaciones:				
1.28	RBAC 110	110.79 (b)	¿Hay registros mantenidos en archivo físico o digital de los documentos necesarios referentes a la selección y contratación de profesionales AVSEC?	
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de documentación referente al proceso selectivo incluyendo antecedentes penales, en medio físico o digital.				
ORIENTACIÓN: Verificar si la empresa mantiene registro del proceso selectivo, conforme a lo previsto en la sección 110.11, hasta 1 año después del cierre del profesional. El proceso de selección puede ser realizado en la empresa tercerizada, pero el operador de aeródromo debe ser capaz de comprobar que el proceso contempla como mínimo:				
a) verificación del perfil y capacidad para el desempeño de actividades AVSEC, verificación de la mayoría de edad y evaluación de antecedentes penales;				
b) verificación de condición física y mental para el desempeño pleno de las actividades AVSEC enumeradas en el Apéndice A del RBAC 110, a ser comprobado por medio de - examen médico (los cuales deben ser actualizados cada 24 meses);				
c) ser capacitado y poseer certificación AVSEC conforme a los criterios del RBAC 110.				
Observaciones:				

1.29	RBAC 110	110.75(a)	¿El Operador Aéreo presentó las características de cada modelo de aeronave que opera el profesional que desempeña las actividades de inspección o verificación de aeronaves, a fin de orientar su actuación?	
SITUACIÓN ESPERADA: El Operador Aéreo presentó las características de cada modelo de aeronave que opera al profesional que desempeña las actividades de inspección o verificación de aeronaves, a fin de orientar su actuación.				
ORIENTACIÓN: Verificar si el Operador Aéreo posee evidencias de la presentación de las características de cada modelo de aeronave que opera al profesional que desempeña las actividades de inspección o verificación.				
Observaciones:				
1.30	RBAC 110	110.79(a)(1)	¿El Operador Aéreo mantiene en archivo, registro de frecuencia para las acciones de presentación de aeronaves para sus funcionarios, por lo menos por cinco años?	
SITUACIÓN ESPERADA: Mantenimiento de registro de frecuencia de las acciones de presentación de aeronaves por lo menos cinco años.				
ORIENTACIÓN: Verificar si el Operador Aéreo presentó las características de sus aeronaves para sus empleados, principalmente para ejercer las actividades de inspección o verificación de aeronaves, según lo previsto en el Apéndice A - Actividades AVSEC y Certificaciones Exigidas - del RBAC 110. Debe haber registro de frecuencia de las acciones realizadas. Estos registros deben mantenerse por lo menos cinco años.				
Observación				
1.31	RBAC 110	110.79(a)(2)(3)	El Operador Aéreo mantiene registro de frecuencia y descripción de las actividades de reciclaje y de las declaraciones emitidas por el centro de instrucción que contengan los alumnos aprobados en curso de Formación en Inspección de Seguridad de la Aviación Civil, habilitándolos para el inicio del Entrenamiento en Servicio?	
SITUACIÓN ESPERADA: Mantenimiento de los registros de frecuencia y descripción de las actividades de reciclaje y de las declaraciones emitidas por el centro de instrucción para el inicio del Entrenamiento en Servicio.				
ORIENTACIÓN: Verificar si el Operador Aéreo tiene registro de frecuencia y descripción de las actividades de reciclaje. Verificar también si posee las declaraciones emitidas por el centro de instrucción para el inicio del Entrenamiento en Servicio.				
Observaciones:				
1.32	RBAC 110	110.79(a)(4)	¿El Operador Aéreo mantiene registro de las fichas de evaluación de los Entrenamientos en Servicio realizados?	
SITUACIÓN ESPERADA: Mantenimiento de los registros de las fichas de evaluación de los Entrenamientos en Servicio realizados por los alumnos aprobados en el curso de Formación en Inspección de Seguridad de la Aviación Civil o por aquellos que pretenden participar en el curso de Actualización en Inspección de Seguridad de la Aviación Civil.				
ORIENTACIÓN: Las certificaciones de Formación y Actualización en Inspección de Seguridad de la Aviación Civil incluyen entrenamientos teóricos (conducidos por el centro de instrucción) y prácticos (conducidos por el Operador Aéreo - organización con responsabilidad AVSEC). La certificación del curso de Formación en Inspección de Seguridad de la Aviación Civil comienza con el curso en el centro de instrucción y termina con el Entrenamiento en Servicio en la organización con responsabilidad AVSEC. La certificación de actualización en la inspección de seguridad de la aviación civil comienza con el entrenamiento en servicio en la organización con responsabilidad AVSEC y termina con el curso en el centro de instrucción (ítem D.6 de la IS 108 en 001 Revisión B). Verificar los Anexos 1 y 2 del Apéndice D - Programa de Instrucción AVSEC - PIAVSEC.				
Observaciones:				
Control de Calidad				
1.33	RBAC 111	108.225(c)(11) 111.19 (d)	El Operador Aéreo participa de Ejercicios AVSEC (ESAIA y ESAB) realizados por el Operador de Aeródromo en cada base en que opera, a través de un representante capacitado?	
SITUACIÓN ESPERADA: Presenta evidencias de participación de los Ejercicios AVSEC (ESAIA y ESAB) realizados por el operador de aeródromo, a través de un representante debidamente capacitado según el ítem 32 de la tabla del Apéndice A del RBAC 110 - curso válido de AVSEC para Operador Aéreo o equivalente de la Res.				

<p>ORIENTACIÓN: Verificar evidencia de la participación del representante capacitado en los últimos Ejercicios AVSEC (ESAIA y ESAB) realizados en el aeródromo. La evidencia puede ser un acta, informe u otro documento (físico o digital) referente a la realización de los Ejercicios donde se menciona la participación del representante del operador aéreo capacitado.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Ausencia de evidencia o evidencia sin la identificación de participación de representante del operador aéreo o participación de un representante no capacitado.</p>			
Observaciones:			
1.34	RBAC 111	111.53 (a) 111.55 (a)	El Operador Aéreo designa profesionales para la realización de las actividades de Control de Calidad AVSEC que atiendan los criterios para el ejercicio de la función de Auditor AVSEC?
<p>SITUACIÓN ESPERADA: Las actividades internas de Control de Calidad AVSEC (auditorías e inspecciones) son realizadas por profesionales que atiendan a los criterios para ejercer la actividad de Auditor de Seguridad de la Aviación Civil conforme a la sección 111.57 del RBAC 111, siendo ellas:</p> <p>(a) no tener antecedentes penales;</p> <p>(b) cumplir los requisitos para el desempeño de las actividades AVSEC previstas en el PNI/AVSEC;</p> <p>(c) Facilidad de comunicación oral y escrita;</p> <p>(d) Experiencia comprobada en el Área de Seguridad de la Aviación Civil Contra Actos de Interferencia Ilícita por al menos 3 (tres) años;</p> <p>(e) Estar habilitado para el desempeño de las actividades de control de calidad AVSEC conforme PNI/AVSEC (ítem 34 del Apéndice A del RBAC 110 - curso válido de AVSEC para Operador Aéreo o equivalente de la Res.63);</p> <p>(f) Firmar código de conducta del empleador responsabilizándose por el secreto de las informaciones resultantes en el desempeño de sus atribuciones y demás conductas exigidas.</p>			
<p>ORIENTACIÓN: Verificar a través de los registros de las actividades internas de Control de Calidad AVSEC (auditorías e inspecciones) los profesionales responsables de realizar la actividad y verificar si los mismos atienden los criterios para el ejercicio de la función de Auditor AVSEC conforme a la sección 111.57 del RBAC 111.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Realización de actividad interna de Control de Calidad AVSEC (auditoría o inspección) por profesional que no atiende los criterios para el ejercicio de la función de Auditor AVSEC.</p> <p>EXCLUDENTE: Clases II-B y IV-A aplicables para operación internacional; Clases V y VI aplicables para la operación regular</p>			
Observaciones:			
1.35	RBAC 111	111.19 (f) 111.47 (a)/(b)	¿El Operador Aéreo realiza actividades de Control de Calidad AVSEC internas (auditorías e inspecciones) en la frecuencia requerida?
<p>SITUACIÓN ESPERADA: Rutina de Auditorías AVSEC internas realizadas con intervalo de 2 (dos) años e Inspecciones AVSEC internas realizadas con intervalo de 6 (seis) meses.</p>			
<p>ORIENTACIÓN: Verificar si se realizan Auditorías AVSEC e Inspecciones AVSEC internas con la periodicidad exigida, a través de la verificación de los registros de las actividades.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Actividad realizada fuera de la periodicidad exigida.</p> <p>EXCLUDENTE: Clases II-B y IV-A aplicables para operación internacional; Clases V y VI aplicables para la operación regular.</p>			
Observaciones:			
1.36	RBAC 111	111.69 (a) 111.71 (a)	El operador aéreo mantiene registros de actividades de control de calidad AVSEC?
<p>SITUACIÓN ESPERADA: Presenta informes de actividades de Control de Calidad AVSEC internas realizadas (auditorías e inspecciones).</p>			
<p>ORIENTACIÓN: Verificar si el operador mantiene registros de la ejecución de las actividades de Control de Calidad AVSEC a través de informes de Auditorías e Inspecciones internas, que presenten los ítems de verificación fiscalizados en las actividades y las irregularidades identificadas.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Ausencia de informes referentes a las actividades internas de Control de Calidad AVSEC (auditorías e inspecciones).</p> <p>EXCLUDENTE: Clases II-B y IV-A aplicables para operación internacional; Clases V y VI aplicables para la operación regular.</p>			
Observaciones:			
Parte B - Verificaciones realizadas en el lugar de la auditoría			
2. Terminal de Passageiros - TPS			
Proceso de Despacho del Pasajero (check-in)			
2.1	RBAC 108	108.25(a)	En el acto de la venta del billete de paso, el operador aéreo informa al pasajero la documentación considerada válida para su proceso de despacho?

SITUACIÓN ESPERADA: Todas las formas de venta de pasaje ofrecidas por el Operador proporcionan claramente toda la información sobre la documentación necesaria para el embarque.			
ORIENTACIÓN: Verificar en todos los sistemas del Operador si se presentan las orientaciones previstas en la Resolución 400 u otra que la sustituya.			
Observaciones:			
2.2	RBAC 108	108.25(b)(1)	En la realización del check-in, el operador aéreo informa al pasajero sobre los materiales considerados prohibidos?
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de panel, cartel u otra herramienta, cerca del mostrador de atención, conteniendo informaciones básicas sobre los materiales considerados prohibidos, incluyendo fotos de algunos objetos para llamar la atención del pasajero. El funcionario pregunta si el pasajero está portando o almacenando en sus equipajes alguno de los materiales descritos en el panel explicativo disponible, informando que la entrada de tales materiales en la ARS no será autorizada en los canales de inspección.			
ORIENTACIÓN: Verificar, en la atención del check-in convencional, los mensajes informativos sobre los materiales considerados prohibidos y si el empleado pregunta al pasajero, si el mismo está portando alguno de los materiales descritos en el panel explicativo, o transportando algún ítem proporcionado por persona desconocida. La ayuda visual debe ser de fácil lectura.			
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Fotografía del área de los mostradores de atención ilustrando la falta de ayudas visuales o ayudas fuera de la especificación.			
Observaciones:			
2.3	RBAC 108	108.25(b)(2)	En la realización del check-in, el operador aéreo orienta al pasajero a rechazar el transporte de paquetes u objetos recibidos de desconocidos y sobre la preparación de su equipaje?
SITUACIÓN ESPERADA: Orientación al pasajero sobre la necesidad de rechazar el transporte de objetos o paquetes recibidos de desconocidos, preparar el propio equipaje y tener conocimiento de su contenido.			
ORIENTACIÓN: Verificar, en la atención del check-in convencional, las preguntas y orientaciones realizadas por funcionario del operador aéreo.			
Observaciones:			
2.4	RBAC 108	108.29(b)	El operador aéreo realiza el embarque del pasajero armado siguiendo los requisitos y procedimientos establecidos en la norma específica sobre la materia (IAC 107-1005 RES)?
SITUACIÓN ESPERADA: Realiza procedimiento para embarque de pasajero armado según IAC 107-1005.			
ORIENTACIÓN: Verificar si los procedimientos sobre embarque de pasajero armado y si el marco normativo específico son seguidos. Sólo los servidores con autorización pueden embarcar con armas sin municiones.			
Observación			
2.5	RBAC 108	108.31(b)	¿El operador aéreo realiza el embarque del pasajero bajo custodia siguiendo los requisitos y procedimientos establecidos?
SITUACIÓN ESPERADA: Realiza procedimiento para embarque de pasajero armado según IAC 107-1005.			
ORIENTACIÓN: Verificar si los procedimientos sobre embarque de pasajero armado y norma específica son seguidos.			
Observaciones:			
2.6	RBAC 108	108.33(a)(2)	¿Los pasajeros indisciplinados tienen su embarque negado?
SITUACIÓN ESPERADA: Al menos una de las medidas se toma de acuerdo con las características de lo ocurrido y utilizando la evaluación de riesgo de la empresa: (i) advertencia; (ii) denegación de embarque; (iii) contención forzada del pasajero; (iv) desembarque obligatorio.			
ORIENTACIÓN: Verificar si los procedimientos se ejecutan según lo descrito en el PSOA (IS 108).			
Nota: Según se define en el PNAVSEC, se entiende por pasajero indisciplinado el 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, por consiguiente perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto y/o abordaje de la aeronave.			

Observaciones:			
2.7	RBAC 108	108.25(h)	¿El operador aéreo garantiza la protección de los billetes, de las tarjetas de embarque, de las etiquetas de equipaje y demás documentos relacionados con el embarque que estén en su posesión?
SITUACIÓN ESPERADA: El manejo de billetes, tarjetas de embarque, etiquetas de equipaje, manuales y cualquier otro documento relacionado con el embarque se realiza fuera del alcance del público, para evitar el extravío o robo. Antes del cierre de la atención del check-in, el (los) funcionario (s) realiza el procedimiento estándar de verificación de mesas, cajones y compartimentos donde algún documento puede estar inadvertidamente abandonado. Después del uso de los documentos, éstos se guardan en un lugar cerrado, bajo la responsabilidad del operador aéreo.			
ORIENTACIÓN: Durante el proceso de atención y después del cierre del check-in, verificar los lugares de almacenamiento y manipulación de documentos relacionados al embarque de pasajeros. Verificar el lugar donde las tarjetas de embarque son recibidas por el operador antes del acceso a la aeronave (posibilidad de acceso a una tarjeta ya presentada y su reimpresión para embarque en el mismo vuelo).			
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Fotografía, copia o original de los documentos abandonados.			
Observaciones:			
Proceso de Despacho de Equipaje (check-in)			
2.8	RBAC 108	108.55(a)	¿El operador aéreo garantiza que sólo se aceptan los billetes de pasajeros identificados y de posesión de un contrato de transporte (billete aéreo) para el envío?
SITUACIÓN ESPERADA: El funcionario solicita al pasajero un documento de identificación válido para el embarque, en los términos de la Resolución Autoridad Aeronáutica n° 400/2016 (u otra que la sustituya), compatibilizando la información con los datos de la reserva y / o tarjeta de embarque.			
ORIENTACIÓN: Acompañar el despacho del equipaje en el mostrador de atención del operador aéreo.			
IMPORTANTE: En caso de que el Operador Aéreo utilice el servicio de despacho del equipaje en el autoservicio(self-service baggage drop) el operador aéreo, en el momento que recibe el equipaje, realiza la comprobación del documento de identificación del pasajero, datos de la etiqueta del equipaje y la respectiva tarjeta de embarque.			
Observaciones:			
2.9	RBAC 108	108.55(b)	Todos los volumen despachados como equipaje se identifican en el acto de aceptación?
SITUACIÓN ESPERADA: quien realiza la atención, identifica en el acto de la aceptación, cada volumen del equipaje a ser despachada, con etiqueta que resista al movimiento del equipaje, conteniendo: (i) nombre y último apellido del pasajero; (ii) número y fecha del vuelo; (iii) código OACI (o IATA) de los aeródromos de origen y de destino del pasajero; (iv) código OACI (o IATA) del propio operador aéreo.			
ORIENTACIÓN: Acompañar el despacho del equipaje en el mostrador de atención del operador aéreo.			
Observaciones:			
2.10	RBAC 108	108.55(c)	Sólo se aceptan equipajes transferidos de otro operador aéreo si están adecuadamente identificados?
SITUACIÓN ESPERADA: Los equipajes, provenientes de otro operador aéreo, poseen una etiqueta que resista al movimiento, conteniendo: (i) nombre y último apellido del pasajero; (ii) número y fecha del vuelo; (iii) código OACI (o IATA) de los aeródromos de origen y de destino del pasajero; (iv) código OACI (o IATA) del propio operador aéreo y conciliar con los datos de la reserva del pasajero, previamente enviados por el otro operador.			
ORIENTACIÓN: En caso de ocurrir durante el período de la fiscalización, verificar si hay algún equipaje no etiquetado y el patrón de la etiqueta emitida por cada operador que tu equipaje aceptado.			
Realizar un levantamiento al operador aéreo para determinar la cantidad de equipaje incluida en esta situación. Realizar la verificación de un número mínimo de equipajes (muestra mínima) entre los vuelos ocurridos durante el período de la fiscalización. Realizar el muestreo del número máximo de vuelos en que se produzca la situación.			
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Fotografía del equipaje / etiqueta que presenta la no conformidad.			
Observaciones:			

2.11	RBAC 108	108.55(c)(1)	¿El operador aéreo que transfiere el equipaje comunica previamente la información del pasajero y sus volúmenes transportados al operador que recibirá el equipaje?	
SITUACIÓN ESPERADA: Los datos de reserva se envían previamente a través de documentación entregada por empleado o electrónicamente, a través de sistema computacional, en los casos en que los sistemas de reserva sean compatibles y / o posibiliten la comunicación de los datos.				
ORIENTACIÓN: Verificar los registros documentales y / o el sistema utilizado. Acompañar al menos los procedimientos relacionados con un vuelo durante la fiscalización.				
Observaciones:				
2.12	RBAC 108	108.55(d)	Si se realiza un despacho remoto de equipaje, se aplican controles de seguridad desde el punto donde el equipaje se identifica y acepta para el transporte hasta el momento en que se coloca a bordo de la aeronave.	
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de controles de seguridad, tales como: un área segura y vigilada, que permita la ejecución adecuada de los procesos de recepción, manipulación y carga del equipaje en el vehículo que seguirá para el aeródromo. Existencia de controles de seguridad, tales como: (i) un empleado realiza inspección en el compartimiento de carga y retira cualquier material u objeto extraño de su interior; (ii) después del término de la carga, se utiliza un sello de seguridad numerado en la cerradura del compartimiento de carga. El número del sello se registra en la forma apropiada que sigue junto al conductor del vehículo. Existencia de controles de seguridad, tales como: (i) verificación por el operador del aeródromo del número del sello que consta en la cerradura del compartimiento de carga del vehículo y comparación con la documentación presentada por el conductor; (ii) si hay alguna discrepancia con la documentación que no pueda ser esclarecida, o haya signos de violación del sello, se niega la entrada del vehículo en la ARS; (iii) cuando la llegada del vehículo en el área de recepción, un funcionario comprueba la identificación del conductor y del vehículo; y rompe el sello de seguridad verificando su autenticidad; (iv) si constata algún signo de irregularidad o violación que caracteriza objeto sospechoso, los equipajes se mantienen dentro del vehículo y el funcionario acciona el plan de contingencia del operador aéreo.				
ORIENTACIÓN: Verificar el procedimiento existente para el envío remoto y los registros de control de calidad / certificación de dichos puntos. En caso de que los procedimientos queden a cargo de los responsables de cada punto, comprobar la muestra mínima necesaria de lugares a auditar. Verificar la infraestructura del área y acompañar el proceso de carga de los equipajes en el vehículo que seguirá hacia el aeródromo, así como su llegada al punto de acceso del aeródromo.				
Observación				
2.13	RBAC 108	108.61(a)(1)	El equipaje acompañado es transportado solamente con la confirmación de embarque del pasajero?	
SITUACIÓN ESPERADA: La tripulación realiza el conteo del número de pasajeros para asegurarse de que la cantidad de pasajeros esperada esté a bordo. A falta de algún pasajero, la tripulación realizará la verificación de la identificación y los billetes de embarque de cada pasajero a bordo, compatibilizándolo con el despacho operativo para detectar el (los) nombre (s) del (de los) pasajero (s) están a bordo. En el caso de la conciliación Física, el (los) empleado (s) solicita a cada pasajero que indique qué equipajes les pertenecen. Después de la indicación, el (los) empleado (s) verifica la identificación de los equipajes para confirmar la conciliación y procede a la carga en el compartimiento de la aeronave. En el caso de la conciliación por medio de Sistema Semi-Automático o Automático o Biométrico, el paso de cada pasajero en la puerta de embarque hacia la aeronave es registrado, manual o electrónicamente, con el uso o no de parte destacable de su billete aéreo.				
ORIENTACIÓN: Acompañar el proceso de verificación de los pasajeros en tránsito realizado por la tripulación de vuelo. Acompañar el proceso de embarque de los pasajeros en la aeronave.				
Observación				
2.14	RBAC 108	108.63(a)	¿El operador aéreo ofrece servicio de transporte de equipaje no acompañado? Si es así, el operador aéreo trata este tipo de equipaje como carga desconocida?	
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de conocimiento aéreo (AWB) y realización de los mismos procedimientos aplicables a cargas desconocidas a todo equipaje que utiliza ese servicio.				
ORIENTACIÓN: Verificar el archivo del operador aéreo que contenga la documentación referente al transporte de equipaje desatendida, de manera intencional. Acompañar el flujo de al menos un equipaje en esa situación (dejó de ser equipaje para convertirse en carga desconocida).				
CARACTERIZACIÓN DE NO-CONFORMIDAD: AWB con incorrección y / o Informe circunstanciado de que no pasó por el tratamiento correcto (como carga desconocida) conforme el DAVSEC de inspección de carga desconocida.				
Observaciones:				
2.15	RBAC 108	108.69(b)	¿El operador aéreo realiza el despacho de arma de fuego o municiones siguiendo los requisitos y procedimientos establecidos en normatización específica sobre la materia?	

SITUACIÓN ESPERADA: Realiza procedimiento para el despacho de arma de fuego y munición según IAC 107-1005.			
ORIENTACIÓN: Verificar si el contrato de transporte aéreo tiene procedimientos sobre despacho de arma de fuego y munición, y si el procedimiento y las normativas específicas son seguidas.			
EXCLUDENTE: Clases I y II-A aplicables sólo cuando operen en aeródromo público.			
Observación			
Proceso de Embarque e Desembarque de Passageiro			
2.16	RBAC 108	108.25(e)	¿El operador aéreo asegura que el recorrido de los pasajeros entre el área de embarque y la aeronave se realiza sin contacto con personas no inspeccionadas?
SITUACIÓN ESPERADA: El trayecto de embarque / desembarque recorrido por los pasajeros es supervisado por el funcionario (s) del operador aéreo, garantizando que: (i) todos los pasajeros realicen el recorrido entre la terminal y la aeronave (o viceversa); (ii) haya segregación adecuada entre pasajeros no inspeccionados o sometidos a inspección no equivalente; (iii) todos los pasajeros transitan por las vías internas de servicio demarcadas en el aeródromo.			
Orientación: Verificar el (los) trayecto (s) de desembarque recorrido (s) por los pasajeros. Después de la verificación, acompañar a los pasajeros de un vuelo doméstico y de un internacional.			
Observaciones:			
2.17	RBAC 108	108.25(e)	El operador aéreo asegura que el recorrido entre el área de embarque y la aeronave se realice obedeciendo al trayecto establecido por el operador del aeródromo?
SITUACIÓN ESPERADA: El trayecto de embarque recorrido por los pasajeros es supervisado por un funcionario (s) del operador aéreo, garantizando que: (i) todos los pasajeros identificados se embarquen en la aeronave indicada; (ii) no haya contacto con personas no inspeccionadas; (iii) haya segregación adecuada entre pasajeros de vuelos diferentes; (iv) todos los pasajeros transitan por las vías internas de servicio demarcadas en el aeródromo; y (v) ningún elemento / objeto sea dejado durante todo el trayecto.			
Orientación: Verificar el (los) trayecto (s) de embarque recorrido (s) por los pasajeros. Después de la verificación, acompañar a los pasajeros de un vuelo doméstico y de un internacional.			
Observaciones:			
2.18	RBAC 108	108.25(e)(1)	En caso de que algún pasajero inspeccionado entre en contacto con una persona no inspeccionada, el operador aéreo, en coordinación con el operador de aeródromo, garantiza que se realiza otra inspección antes del embarque en la aeronave?
SITUACIÓN ESPERADA: Detección de contaminación y toma de medidas a fin de que las ARS y las personas sean reubicadas.			
ORIENTACIÓN: Verificar si, en caso de contaminación, el Operador Aéreo en coordinación con el Operador de Aeródromo, toma todas las medidas para garantizar que las áreas y personas involucradas sean reinspeccionadas. Si se detecta que el pasajero no inspeccionado se encuentra en la aeronave, por ejemplo, se debe realizar la segregación de los pasajeros que aún no embarcaron, desembarque y reubicación de los pasajeros que estén en la aeronave, inspección de la aeronave e inspección de todas las áreas del trayecto recorrido hasta la aeronave.			
Observaciones:			
2.19	RBAC 108	108.25(f)	¿Tienen operadores disponibles representantes de áreas de embarque y desembarque para orientar y prestar asistencia a los usuarios potenciales, de forma o evitar situaciones que pueden tener una garantía o una facilitación?
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de funcionario del operador aéreo disponible para orientar y prestar la asistencia necesaria a sus pasajeros, para atender demandas y acontecimientos relacionados con la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita o la facilitación del transporte aéreo.			
ORIENTACIÓN: Verificar, en las áreas de embarque y desembarque, la presencia de funcionario del operador aéreo con esas atribuciones. Acompañar el embarque y el desembarque de los pasajeros de un vuelo doméstico y de un internacional.			
Observaciones:			

2.20	RBAC 108	108.25(f)(1)	¿El operador aéreo garantiza la protección de la (s) área (s) de embarque bajo su responsabilidad, impidiendo el acceso indebido a las áreas operativas del aeródromo?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo controla el acceso por la puerta de embarque que está bajo su uso, impidiendo el acceso al área operativa del aeródromo de personas no autorizadas durante el período en que está utilizando la puerta de embarque para el vuelo.				
ORIENTACIÓN: Verificar en las puertas de embarque en uso por el operador aéreo si el control de acceso está siendo realizado. Acompañar el embarque de un vuelo doméstico y de un internacional.				
Observaciones:				
2.21	RBAC 108	108.25(d)	Todos los pasajeros se identifican para el acceso a la aeronave?	
SITUACIÓN ESPERADA: El funcionario identifica, individualmente y antes del efectivo embarque en la aeronave, a todos los pasajeros a través de: (i) comparación con la foto de su documento de identificación; (ii) verificación de la correspondencia del nombre contenida en el documento con el billete aéreo (físico o electrónico); (iii) verificación de la fecha y del número del vuelo registrado en el billete aéreo (físico o electrónico); y (iv) evaluación de aspectos relacionados con la autenticidad del documento de identificación.				
ORIENTACIÓN: En el caso de identificación manual, verificar la atención durante el embarque de los pasajeros en la aeronave. En el caso de identificación por sistema biométrico, verificar el procesamiento durante el embarque de los pasajeros en la aeronave. Acompañar la identificación de la muestra mínima de pasajeros de un vuelo doméstico y de un internacional.				
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Registro del número del vuelo y de la puerta, más el número del billete de un pasajero o filmación del procedimiento.				
Observaciones:				
Pasajero en tránsito o en conexión				
2.22	RBAC 108	108.27(a)	El operador aéreo, en coordinación con el operador del aeródromo, garantiza que los pasajeros en tránsito o en conexión y sus respectivos equipajes de mano no entran en contacto con personas no inspeccionadas para el vuelo, realizando la supervisión de las zonas de circulación y de los corredores llegada y salida?	
SITUACIÓN ESPERADA: El trayecto recorrido por los pasajeros es supervisado por el funcionario (s) del operador aéreo, garantizando que: (i) todos los pasajeros se dirijan al área indicada; (ii) no haya contacto con personas no inspeccionadas; (iii) todos los pasajeros transitan por las vías internas de servicio demarcadas en el aeródromo.				
ORIENTACIÓN: Verificar el trayecto recorrido por los pasajeros en tránsito o en conexión. Después de la verificación, acompañar a los pasajeros de un vuelo doméstico y de un internacional.I.				
Observaciones:				

2.23	RBAC 108	108.27(c)	El operador aéreo garantiza que el pasajero en tránsito o en conexión procedente de un aeródromo cuya inspección de seguridad no sea equivalente al aeródromo de destino, se dirija al punto de inspección del aeródromo antes de acceder al área de embarque?	
SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo atiende las reglas de conectividad determinadas por el operador del aeródromo, sólo permitiendo el acceso de pasajeros al reembarque sin inspección, solamente, cuando el proceso de inspección del aeródromo de origen sea considerado equivalente al del aeródromo de destino, de acuerdo con la DAVSEC 01-2015.				
ORIENTACIÓN: Acompañar el proceso de desembarque de un vuelo, especialmente el flujo de los pasajeros en conexión proveniente de aeródromos cuya inspección de seguridad no es equivalente al aeródromo donde se realiza la inspección conforme a la DAVSEC 01-2015. Se debe observar si todos son inspeccionados antes del reembarque. El área donde la inspección se realiza no debe permitir la entrada de personas sin ser inspeccionadas (inclusive pax provenientes de aeropuertos equivalentes y funcionarios).				
Observaciones:				
2.24	RBAC 108	108.27(b)	¿El operador aéreo garantiza la retirada del equipaje de mano y las pertenencias abandonadas por pasajeros en tránsito o en conexión dentro de la aeronave y los somete a los controles de seguridad?	
SITUACIÓN ESPERADA: La tripulación, antes del próximo embarque, realiza la verificación de seguridad de la aeronave, realizando el reconocimiento de cada pertenencia con los pasajeros que permanecieron en la aeronave. Durante la verificación de seguridad, si se encuentra algún bulto cuyo pasajero no está a bordo, el funcionario del operador aéreo proporciona la realización de inspección de seguridad del bulto, según los medios disponibles en el aeródromo y, si se caracteriza como objeto sospechoso, acciona el plan de contingencia del operador aéreo.				
ORIENTACIÓN: El Inspector deberá dirigirse a la aeronave antes del inicio del desembarque y verificar la conciliación de las pertenencias de mano de todos los pasajeros que continúen en el vuelo. Deberá acompañarse al menos un vuelo por Operador Aéreo.				
EXCLUDENTE: Clases IV-A y IV-B sólo se aplican en situaciones de amenaza ámbar o roja.				
Observaciones:				
Proceso de Embarque y Desembarque del equipaje despachada				
2.25	RBAC 108	108.57(a)	¿Está protegido el equipaje facturado mientras está bajo su custodia?	
SITUACIÓN ESPERADA: El Operador mantiene constante vigilancia sobre el equipaje durante los procesos de espera, manipulación, carga y descarga en la aeronave.				
ORIENTACIÓN: Verificar el flujo del equipaje desde el momento de la aceptación hasta su embarque en la aeronave. Verificar el cumplimiento de todos los procedimientos de la IS relacionados con ese requisito o procedimientos alternativos analizados y aprobados por la Autoridad Aeronáutica.				
Observaciones:				
2.26	RBAC 108	108.57(b)	¿El operador aéreo garantiza, en coordinación con el operador del aeródromo, que sólo el personal autorizado y acreditado para esa actividad accede a las áreas para equipajes despachados?	
SITUACIÓN ESPERADA: Sólo personal autorizado y acreditado (con autorización de acceso y permanencia) accede al equipaje, las áreas de consolidación del equipaje y los puntos de transferencia de los equipajes. Hay un tipo de credencial exclusivo para estos profesionales y el acceso a esas áreas es controlado.				
Comprobar si sólo este personal tiene acceso al equipaje. Verificar el tipo de credenciales y si existen procedimientos diferenciados aplicados a esos profesionales (verificación de antecedentes, inspección y requisitos de selección diferenciados).				
Observaciones:				
2.27	RBAC 108	108.59(a)(1)	En vuelos internacionales, todos los equipajes despachados son inspeccionados?	
SITUACIÓN ESPERADA: Cada equipaje facturado para vuelos internacionales, incluso en tránsito y en conexión, es encaminado al área de inspección. Todos los equipajes son inspeccionados y el procedimiento de inspección empleado está de acuerdo con lo establecido en el PSOA. Todos los equipajes se inspeccionan por medio de uno de los métodos establecidos en el apartado B.9.2 de la IS 108.				
ORIENTACIÓN: Acompañar la inspección de los equipajes de un vuelo internacional.				
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Declaración objetiva y circunstanciada del inspector, detallando cómo acompañó y constató la no conformidad. Información del vuelo (número de vuelo, fecha, hora y nombre del pasajero referente al equipaje)				

Observaciones:			
2.28	RBAC 108	108.59(b)(1)	En caso de duda en relación con el contenido del equipaje facturado, después de la inspección de seguridad, el operador aéreo procede a las requisiciones o accionamientos necesarios?
SITUACIÓN ESPERADA: Siempre que haya duda en relación con el contenido del equipaje, el (los) personal (s) provee la solicitud del pasajero para acompañar, presencialmente o por medio de imágenes, la realización de la inspección manual de su equipaje. Cuando el pasajero no comparece el equipaje se considera sospechoso.			
ORIENTACIÓN: No hay.			
Observaciones:			
2.29	RBAC 108	108.59(b)(2)	En el caso de sospechas sobre material explosivo en el equipaje facturado, después de la inspección de seguridad, el operador aéreo procede a las requisiciones o accionamientos necesarios?
SITUACIÓN ESPERADA: Siempre que hay duda relacionada con características que indiquen la existencia de material explosivo, el funcionario mantiene el equipaje aislado, acciona el plan de contingencia del operador aéreo, que incluye accionamientos al sector de seguridad del aeródromo y al órgano de seguridad pública del aeródromo.			
ORIENTACIÓN: No hay.			
Observaciones:			
2.30	RBAC 108	108.63(b)(1)	El equipaje que, de manera no intencional, se vuelve desatendido durante su proceso de despacho, es identificado como tal, inspeccionado y protegido, antes de ser embarcado para el transporte en la aeronave?
SITUACIÓN ESPERADA: Antes del embarque y transporte del equipaje, si se realizan los siguientes procedimientos: a) se identifica el equipaje con etiqueta que contiene el mensaje "Equipaje desacompañado" el "Unaccompanied Baggage" el "Rush Bag"; b) se inspeccionará el equipaje: I- de forma manual; el, II- por los tiempos, bajo de los ángulos diferentes, en equipo de rayos x convencional; el, III- a través de equipos EDS; y c) se registra la inspección en el Formulario de Control de Equipajes Embarcados, que compone el Despacho AVSEC.			
ORIENTACIÓN: Verificar el archivo del operador aéreo que contenga la documentación referente al transporte de equipaje no acompañado, de manera no intencional. Acompañar el flujo de al menos un equipaje en esa situación (si no es posible por no ocurrir en el período de la fiscalización, solicitar que el Responsable AVSEC Local demuestre las etapas del procedimiento). Atendiendo al hecho de que ese documento es archivado en el Despacho AVSEC y que la norma establece que el mismo sea archivado por 30 días.			
Observación			
2.31	RBAC 108	108.65(a)	¿El equipaje extraviado es identificado e inspeccionado y el operador aéreo analiza las circunstancias que causaron la separación?
SITUACIÓN ESPERADA: El equipaje (s) extraviado (s) está (s) identificado (s) con etiqueta que contiene el mensaje que caracteriza el extravío, tales como: "Equipaje extraviado", "Mishandled Baggage" o "Rush Bag". El equipaje es inspeccionado como los demás equipajes acompañados y, en caso de ser despachada, se convertirá en un equipaje desatendido no intencional y pasará por los procedimientos correspondientes. Existencia de registro de las informaciones del equipaje, incluyendo las circunstancias o motivos que causaron la separación del pasajero o del tripulante de su equipaje.			
ORIENTACIÓN: Preguntar si hay algún equipaje extraviado en posesión del operador aéreo. Si es así, comprobar si el equipaje (s) está (n) identificado (s) adecuadamente y cuáles serán los procedimientos aplicados. Verificar el archivo / documento o sistema del sector de servicio de equipaje del operador aéreo. Verificar las medidas resultantes del análisis realizado.			
Observaciones:			

2.32	RBAC 108	108.65(b)	¿El operador aéreo, en coordinación con el operador del aeródromo, prevé áreas seguras para el almacenamiento de equipajes extraviados?	
SITUACIÓN ESPERADA: El area de servicio de equipaje del operador aéreo, realiza el almacenamiento del equipaje en área bajo la supervisión o control de acceso por funcionarios del operador aéreo. Si el operador del aeródromo ofrece servicio de protección de equipaje, el operador aéreo verifica si los procedimientos de identificación, registro de la información del equipaje en el sistema apropiado y el almacenamiento son atendidos por el operador del aeródromo periódicamente según programa de control de calidad.				
ORIENTACIÓN: Verificar el área designada para el almacenamiento de equipajes extraviados.				
Observaciones:				
3. Area Operacional				
Medidas de seguridad relativas a las provisiones de Bordo y Servicios de Bordo				
3.1	RBAC 108	108.95(a)	¿Hay infraestructura para el control de seguridad de las actividades de producción y almacenamiento de las provisiones de a bordo y de servicio a bordo?	
SITUACIÓN ESPERADA: Como condición previa para la contratación de empresa (s) de aprovisionamiento, el Responsable Nacional por la AVSEC del operador aéreo verifica la existencia de PSESCA del proveedor, que atienda a los requisitos del RBAC 108 y esté debidamente aprobado por el operador del aeródromo. Verificar si la empresa de aprovisionamiento contratada por el operador aéreo presenta: (1) la existencia de infraestructura implementada por el operador aéreo, propio o contratado curador de empresas, que impiden la introducción de objetos prohibidos, tales como barreras de seguridad (muros, vallas), sistema de circuito cerrado de televisión y los puestos de control de acceso con circuito cerrado de televisión y aparatos de comunicación, operados por profesionales habilitados para seguridad privada. (2) La producción, el almacenamiento y la preparación para el transporte de provisiones se realizan en un lugar con suficiente infraestructura, recursos humanos y procedimientos adecuados para impedir la entrada de personas no autorizadas y la introducción de armas, explosivos, artefactos QBRN o sustancias y materiales prohibidos en alguna de estas fases. (3) La infraestructura y los recursos humanos a los que se refiere el párrafo anterior incluyen: a) barreras de seguridad, tales como muros o vallas; b) Circuito Cerrado de Televisión (CCTV), abarcando al menos toda la zona de producción, almacenamiento y envío de los productos; c) guaritas de seguridad equipadas con CCTV y aparatos de comunicación; y d) profesionales habilitados para la seguridad privada.				
ORIENTACIÓN: Verificar la infraestructura del lugar donde se producen y almacenan las provisiones de a bordo y de servicio a bordo. CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Fotografía y / o metraje de la no conformidad.				
Observaciones:				
3.2	RBAC 108	108.95(a)	Los controles de seguridad se aplican en las actividades de producción y almacenamiento de las provisiones de abordó y de servicio de abordó?	
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de los siguientes procedimientos: (i) permiso de acceso de personas y funcionarios acreditados o previamente autorizados por el responsable; (ii) inspecciones de seguridad en los empleados, realizada de forma aleatoria y aleatoria, no siendo inferior al 10% (diez por ciento) del total de funcionarios por día; (iii) vigilancia diaria y aleatoria en el lugar en busca de vulnerabilidades, por medio de evaluación de imágenes y rondas; (iv) prohibición de acceso de personas acompañadas de bolsas, mochilas y otros accesorios / compartimentos que puedan contener objetos prohibidos en el área de producción, almacenamiento y preparación para el transporte.				
ORIENTACIÓN: Verificar los procedimientos adoptados en el lugar donde se producen y almacenan las provisiones de abordó y de servicio abordó. CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Fotografía y / o filmación de la no conformidad y declaración objetiva y circunstancial del inspector, detallando cómo constató la no conformidad.				
Observação				

3.3	RBAC 108	108.95(a)	Los controles de seguridad se aplican en las actividades de transporte de provisiones de abordaje y de servicio a bordo?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de los siguientes procedimientos: (i) inspección del compartimiento de carga; (ii) supervisión de la carga; (iii) utilización de lacre numerado en la cerradura del compartimiento; (iv) registro del número del sello en un documento apropiado, llevado junto al conductor; (v) la conducción del vehículo realizada bajo medidas de seguridad; (vi) verificación documental y de lacre en el punto de control de acceso de vehículos del aeródromo; (vi) verificación final del contenido por funcionario del operador aéreo, en el área de estacionamiento de la aeronave.</p> <p>(2) La preparación para el transporte de provisiones se realiza en un lugar con una infraestructura y recursos humanos suficientes y procedimientos adecuados para impedir la entrada de personas no autorizadas y la introducción de armas, explosivos, artefactos QBRN o sustancias y materiales prohibidos en alguna de estas fases .(3) En el caso de que la producción se realice en instalaciones fuera de la ARS o que no tengan divisa con la ARS del aeródromo, el transporte hasta la aeronave se realiza observando los siguientes procedimientos:</p> <p>a) antes de la carga en el compartimiento de carga del vehículo, un funcionario realiza una inspección en esta área y retira cualquier material u objeto extraño encontrado en su interior;</p> <p>b) la operación de carga es supervisada por el funcionario del fabricante de las provisiones;</p> <p>c) después del término de la carga, se utiliza un sello numerado en la cerradura del compartimiento. El número del sello se registra en la forma apropiada que sigue junto con el conductor del vehículo;</p> <p>d) el conductor o conductores no deja el vehículo abandonado, sin vigilancia, y no hace paradas no programadas (excepto para la presentación de documentos necesarios o en caso de emergencia). Antes de continuar el viaje, el (los) conductor (es) comprueba sellos, la integridad de sellos, y / o cerraduras.</p> <p>e) el número del sello del vehículo será comprobado por el operador del aeródromo en su acceso al área restringida de seguridad del aeródromo. Si hay alguna discrepancia con la documentación que no se puede aclarar, o hay signos de violación del sello, se le niega la entrada de las provisiones en el área restringida de seguridad.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: En el caso que la producción ocurre en instalaciones fuera de la ARS o que no tengan divisa con la ARS del aeródromo, verificar los procedimientos para transporte del local hasta el aeródromo.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Fotografía y / o filmación de la no conformidad y declaración objetiva y circunstancial del inspector, detallando cómo constató la no conformidad.</p>				
Observación				
3.4	RBAC 108	108.97(a)	Las provisiones de a bordo y de servicio a bordo se comprueban correctamente durante su proceso de embarque, utilizando formulario específico para el control de provisiones embarcadas?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: Sólo se autoriza el embarque de las provisiones de abordaje y de servicio a bordo en la aeronave para la que hayan sido destinadas y tras plena verificación, por un funcionario del operador aéreo, en cuanto a aspectos de lacre, integridad física y objetos sospechosos. Sólo después de este procedimiento los elementos son aceptados e identificados.</p> <p>PROCEDIMIENTO ESTÁNDAR: A la llegada de las provisiones en el área de estacionamiento de la aeronave, un funcionario del operador aéreo verifica si el vehículo está sellado, anota el número en el Formulario de Control de Provisiones Embarcadas (ver procedimientos de Despacho AVSEC) y compara con la numeración pre-informada por el proveedor. Después de la apertura del vehículo, el funcionario realiza una inspección visual en el interior del compartimiento de carga del vehículo, garantizando que no hay otro objeto o material aparte de los trolleys y eventuales materiales de servicio ya esperados. Si el empleado identifica algún recipiente violado, éste se mantiene dentro del vehículo y se realiza una inspección visual. Si se considera necesario, el funcionario acciona el plan de contingencia del operador aéreo.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Acompañar los procedimientos de recepción de las provisiones en el período de preparación de la aeronave para el vuelo. Verificar el documento que indica que los elementos se destinan a dicho vuelo.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Fotografía y / o filmación de la no conformidad y declaración objetiva y circunstanciada del inspector, detallando cómo constató la no conformidad.</p>				
Observaciones:				
3.5	RBAC 108	108.99(a)	La inspección de las provisiones de abordaje se realiza antes de que éstas se embarquen en la aeronave?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: Las provisiones identificadas y aceptadas por los funcionarios del operador aéreo se dirigen al punto de inspección del aeródromo para acceder a la ARS. Desde el punto de acceso a la aeronave, el transporte de las provisiones se realiza por funcionario (s) del operador aéreo, garantizando la vigilancia. (2) Según se define en el PNAVSEC, se entiende por provisiones a bordo todos los elementos, excepto alimentación, asociados al servicio de abordaje, como periódicos, revistas, auriculares, almohadas, mantas, kits de amenidades y otros artículos similares. (3) Una vez que las provisiones de a bordo son identificadas y aceptadas por el funcionario (s) del operador aéreo, se someten a la inspección de seguridad en el acceso a la ARS, y cuando se liberan, dirigidas al embarque en la aeronave, bajo constante vigilancia de funcionario (s) del operador aéreo.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Acompañar el acceso a la ARS, inspección y transporte de las provisiones a la aeronave.</p> <p>Obs.: Como se define en el PNAVSEC, se entiende por provisiones a bordo todos los elementos, excepto alimentación, asociados al servicio de a bordo, como periódicos, revistas, auriculares, almohadas, mantas, kits de amenidades y otros ítems similares. CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Declaración objetiva y circunstancial del inspector, detallando cómo acompañó y constató la no conformidad.</p>				

Observaciones:			
Medidas de seguridad relativas a la aeronave en el suelo			
3.6	RBAC 108	108.165(a)(1)(i)	¿El operador aéreo realiza la identificación de cada persona que se aproxime o embarque en la aeronave y la verificación de la necesidad de su presencia?
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de un funcionario, en el patio de estacionamiento, realizando la vigilancia constante de la aeronave, siendo responsable por la identificación de cualquier persona que se aproxime o desee embarcar en la aeronave y verificación de la necesidad de su presencia. En el caso de que la aeronave esté acoplada al puente de embarque, debe haber un funcionario en el punto de acceso del puente a la aeronave realizando las mismas acciones.			
ORIENTACIÓN: Acompañar el proceso de vigencia de la aeronave en el período previo al vuelo (en la fase en que la aeronave se encuentra estacionada y sometida a las actividades de preparación para el vuelo, tales como, limpieza, inspección, abastecimiento, mantenimiento, carga).			
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Declaración objetiva y circunstanciada del inspector, detallando cómo acompañó y constató la no conformidad.			
Observaciones:			
3.7	RBAC 108	108.165(a)(1)(ii)	¿El operador aéreo realiza verificación e inspección manual de todo material de servicio llevado a bordo o suministros de aviación que serán transportados por la aeronave?
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de un funcionario, en el patio de estacionamiento, realizando la vigilancia constante de la aeronave, siendo responsable por la verificación e inspección manual de cualquier material de servicio llevado a bordo o suministros de aviación que serán transportados por la aeronave. En el caso de que la aeronave esté acoplada al puente de embarque, debe haber un funcionario en el punto de acceso del puente a la aeronave realizando las mismas acciones.			
ORIENTACIÓN: Acompañar el proceso de vigilancia de la aeronave en el período pre-vuelo (en la fase en que la aeronave se encuentra estacionada y sometida a actividades de preparación para el vuelo, tales como, limpieza, inspección, abastecimiento, mantenimiento, carga).			
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Declaración objetiva y circunstanciada del inspector, detallando cómo acompañó y constató la no conformidad.			
Observaciones:			
3.8	RBAC 108	108.165(a)(2)	Después de la esterilización de la aeronave, el acceso sólo es permitido mediante inspección por medio de detector de metales?
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de un funcionario, en el patio de estacionamiento de la aeronave, realizando la vigilancia constante de la aeronave, siendo responsable por la inspección de las personas que necesiten acceder a la aeronave. En el caso de que la aeronave esté acoplada al puente de embarque, debe haber un funcionario en el punto de acceso del puente a la aeronave realizando las mismas acciones.			
ORIENTACIÓN: Durante la fase mencionada, acompañar el proceso de vigilancia de la aeronave. Si es posible fotografiar la situación.			
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Declaración objetiva y circunstanciada del inspector, detallando cómo constató la no conformidad.			
EXCLUDENTE: Clases II-B, III y IV no aplicables cuando realicen operaciones domésticas; no aplicable a los tripulantes y pasajeros del vuelo.			
Observaciones:			
3.9	RBAC 108	108.165(a)(3)	El acceso a la aeronave, desde el inicio del proceso de inspección o verificación de seguridad hasta el cierre de las puertas, es controlado y registrado por medio de ficha de control de acceso?
SITUACIÓN ESPERADA: Existencia de un funcionario, en el patio de estacionamiento de la aeronave, realizando la vigilancia constante de la aeronave, siendo responsable por la identificación y registro en el Formulario de Control de Acceso a la Aeronave, de los datos de cualquier persona que embarque en la aeronave o se mantenga próxima a la aeronave realizando los servicios necesarios. En el caso de que la aeronave esté acoplada al puente de embarque, debe haber un funcionario en el punto de acceso del puente a la aeronave realizando las mismas acciones.			
ORIENTACIÓN: Durante la fase mencionada, acompañar el proceso de vigilancia de la aeronave.			
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Copia de la ficha de control de acceso a la aeronave y declaración objetiva y circunstanciada del inspector, detallando cómo constató la no conformidad.			
EXCLUDENTE: Clases II-B, III y IV no aplicables cuando realicen operaciones domésticas.			
Observaciones:			
3.10	RBAC 108	108.165(a)(5)	¿El operador aéreo supervisa, bajo la óptica de la AVSEC, las actividades de limpieza de la aeronave?

<p>Situación esperada: (1) Un empleado realiza la inspección manual de los materiales de limpieza que necesita ser transportado y utilizado a bordo de los aviones o suministros que serán transportados por avión.</p> <p>(2) Si alguna puerta de la aeronave está conectada al puente de embarque, un empleado queda posicionado en el acceso a la aeronave por el puente de embarque, realizando el control de acceso.</p> <p>(3) Adicionalmente a la vigilancia, control de acceso a la aeronave e inspección de personas y objetos, el funcionario supervisa, bajo la óptica AVSEC, las actividades operacionales de limpieza de la aeronave.</p> <p>(4) Según el tipo de aeronave, la complejidad y el tiempo de suelo, el operador aéreo ofrece más de un empleado para realizar los controles de seguridad de la aeronave en el suelo, garantizando que se ejecuten todos los procedimientos preventivos de seguridad.</p>			
<p>ORIENTACIÓN: Acompañar los procedimientos de al menos un vuelo e identificar si hay funcionario realizando inspección manual de los ítems a ser llevados a bordo.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Declaración objetiva y circunstanciada del inspector, detallando cómo constató la no conformidad.</p>			
Observaciones:			
3.11	RBAC 108	108.165(a)(5)	¿El operador aéreo supervisa, bajo la óptica de la AVSEC, las actividades de abastecimiento de la aeronave?
<p>Situación esperada: (1) Si alguna puerta del avión está conectado al puente de embarque, un empleado se sitúa en el acceso a la pasarela de acceso a aeronaves, realizando el control de acceso.</p> <p>(2) Adicionalmente a la vigilancia (control de acceso a la aeronave e inspección de personas y objetos), el funcionario supervisa, bajo la óptica AVSEC, las actividades operacionales de abastecimiento de la aeronave.</p> <p>(3) Según el tipo de aeronave, la complejidad y el tiempo en tierra, el operador aéreo ofrece más de un funcionario para realizar los controles de seguridad de la aeronave en el suelo, garantizando que se ejecuten todos los procedimientos preventivos de seguridad.</p>			
<p>ORIENTACIÓN: Acompañar los procedimientos de al menos un vuelo e identificar si hay personal posicionado en el acceso a la aeronave realizando el control de acceso.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Declaración objetiva y circunstanciada del inspector, detallando cómo constató la no conformidad.</p>			
Observación			
3.12	RBAC 108	108.165(a)(5)	¿El operador aéreo supervisa, bajo la óptica de la AVSEC, las actividades de mantenimiento de la aeronave?
<p>Situación esperada: (1) Un empleado realiza la inspección manual de todo el material que necesita ser transportado y utilizado a bordo de los aviones o suministros que serán transportados por avión.</p> <p>(2) Si alguna puerta de la aeronave está conectada al puente de embarque, un empleado queda posicionado en el acceso a la aeronave por el puente de embarque, realizando el control de acceso.</p> <p>(3) Adicionalmente a la vigilancia, control de acceso a la aeronave e inspección de personas y objetos, el funcionario supervisa, bajo la óptica AVSEC, las actividades operativas de mantenimiento de la aeronave.</p> <p>(4) Según el tipo de aeronave, la complejidad y el tiempo en tierra, el operador aéreo ofrece más de un empleado para realizar los controles de seguridad de la aeronave en el suelo, garantizando que se ejecuten todos los procedimientos preventivos de seguridad.</p>			
<p>ORIENTACIÓN: Acompañar los procedimientos de al menos un vuelo e identificar si hay funcionarios supervisando todas las actividades.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Declaración objetiva y circunstanciada del inspector, detallando cómo constató la no conformidad.</p>			
Observaciones:			
3.13	RBAC 108	108.165(a)(5)	¿El operador aéreo supervisa, bajo la óptica de la AVSEC, las actividades de carga de la aeronave?
<p>Situación esperada: (1) Un empleado realiza la inspección manual de todo el material que necesita ser transportado y utilizado a bordo de los aviones o suministros que serán transportados por avión.</p> <p>(2) Si alguna puerta de la aeronave está conectada al puente de embarque, un empleado queda posicionado en el acceso a la aeronave por el puente de embarque, realizando el control de acceso.</p> <p>(3) Adicionalmente a la vigilancia, control de acceso a la aeronave e inspección de personas y objetos, el funcionario supervisa, bajo la óptica AVSEC, las actividades operacionales de carga de la aeronave.</p> <p>(4) Según el tipo de aeronave, la complejidad y el tiempo en tierra, el operador aéreo ofrece más de un empleado para realizar los controles de seguridad de la aeronave en el suelo, garantizando que se ejecuten todos los procedimientos preventivos de seguridad.</p>			
<p>ORIENTACIÓN: Acompañar los procedimientos de al menos un vuelo e identificar si hay un funcionario para realizar los controles de seguridad de la aeronave en tierra y garantizar la ejecución de los procedimientos preventivos de seguridad.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Declaración objetiva y circunstanciada del inspector, detallando cómo constató la no conformidad.</p>			

Observaciones:				
3.14	RBAC 108	108.165(b)(1)	¿El operador aéreo mantiene la aeronave que no está en servicio desacoplada de escaleras y / o puentes de embarque?	
SITUACIÓN ESPERADA: No hay acceso a la aeronave por medio de escaleras y / o puentes de embarque.				
ORIENTACIÓN: Verificar si existe acceso a la aeronave por medio de escaleras y / o puentes de embarque y si la aeronave está abierta y sin vigilancia. CARACTERIZACIÓN DE NO-CONFORMIDAD: Foto / Filmación y declaración objetiva y circunstancial del inspector, detallando cómo constató la no conformidad.				
Observaciones:				
3.15	RBAC 108	108.165(b)(1)	¿El operador aéreo mantiene la aeronave que no está en servicio cerrada y sellada o bajo vigilancia constante?	
SITUACIÓN ESPERADA: En el caso de aeronaves estacionadas y fuera de operación, todas las entradas y accesos posibles de la aeronave están cerrados y lacrado, o un funcionario permanece cerca de la aeronave realizando la vigilancia hasta el inicio de la próxima operación.				
ORIENTACIÓN: Verificar si el empleado identifica y registra a cualquier persona que se aproxime a la aeronave. Para efecto de actuación del funcionario, él considera como área próxima de la aeronave el perímetro de la posición de estacionamiento de la aeronave o el área cubierta por un círculo imaginario capaz de circundar toda la longitud y envergadura de la aeronave. CARACTERIZACIÓN DE NO-CONFORMIDAD: Foto / Filmación y declaración objetiva y circunstancial del inspector, detallando cómo constató la no conformidad. EXCLUDENTE: Clases I y II-A no es necesario el uso de lacre.				
Observaciones:				
3.16	RBAC 108	108.165(b)(2)	En caso de no haber vigilancia, los trenes de aterrizaje y demás puntos de acceso de aeronave que necesiten permanecer abiertos están protegidos con cubiertas especiales o inspeccionados visualmente antes de la operación de la aeronave?	
SITUACIÓN ESPERADA: El empleado bloquea y lacra todas las entradas y accesos posibles: I- los trenes de aterrizaje y demás puntos que necesiten permanecer abiertos (acceso a motores o paneles de inspección, por ejemplo) están protegidos con cubiertas especiales para ese propósito; o II- se inspeccionan visualmente antes del inicio de la próxima operación.				
ORIENTACIÓN: Verificar los procedimientos adoptados por el Operador Aéreo en ese caso, y si el tipo de cobertura utilizado ofrece el nivel de seguridad necesario.				
Observaciones:				
3.17	RBAC 108	108.165(b)(3)	Cuando la aeronave está bajo mantenimiento, incluso fuera del hangar, los funcionarios del mantenimiento pasan a ser los responsables directos por la vigilancia y control de acceso a la aeronave?	
SITUACIÓN ESPERADA: Cuando la aeronave está bajo mantenimiento, incluso fuera de hangar, los funcionarios del mantenimiento pasan a ser los responsables directos por la vigilancia y el control de acceso a la aeronave.				
ORIENTACIÓN: Verificar la capacitación de los empleados para la seguridad y protección de la aeronave durante el mantenimiento.				
Observaciones:				
3.18	RBAC 108	108.167(a)	¿El operador aéreo ejecuta la verificación de seguridad de la aeronave previamente a todos los vuelos en los que no se realiza la inspección de seguridad de la aeronave?	

<p>SITUACIÓN ESPERADA: La verificación de seguridad de la aeronave se realiza previamente a todos los vuelos del operador aéreo (excepto en aquellos en los que ya se realiza la inspección de seguridad de la aeronave) examinando cuidadosamente:</p> <p>a) los compartimentos de equipaje por encima y por debajo de los asientos;</p> <p>b) los vestuarios, lavabos y compartimentos de provisiones (galleys).</p> <p>c) los compartimentos de almacenamiento y vertederos;</p> <p>d) las zonas de descanso de la tripulación;</p> <p>e) los demás compartimentos en la cabina de pasajeros y en la cabina de la tripulación de vuelo, tales como, bolsillos de butacas y porta objetos.</p> <p>(f) y siguiendo una secuencia lógica tal como: desde la cabina de mando hasta el final de la aeronave; de puntos elevados para puntos inferiores; o del piso superior al inferior, etc.</p> <p>(g) y bajo la iluminación adecuada, utilizando fuentes de energía auxiliares en la aeronave cuando sea necesario.</p>			
<p>ORIENTACIÓN: Acompañar, dentro de la cabina, el proceso de desembarque de pasajeros de un vuelo y verificar los procedimientos adoptados por la tripulación.</p> <p>EXCLUDENTE: Clases II-B, III, IV-A y IV-B sólo se aplican a los vuelos internacionales.</p>			
Observaciones:			
3.19	RBAC 108	108.167(b)	El operador aéreo posee y utiliza check-list, por tipo de aeronave en servicio, para la actividad de verificación de la aeronave?
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El Operador Aéreo tiene listas de verificación (check-list) para la actividad de verificación de la aeronave que varían de acuerdo con las especificidades de cada tipo de aeronave utilizada, y cuyo registro sirve para guiar la ejecución de la actividad y garantizar que se verificaron todas las áreas necesarias.</p>			
<p>ORIENTACIÓN: Verificar los modelos del PSOA comparando con los modelos utilizados por la tripulación.</p> <p>EXCLUDENTE: Clases II-B, III, IV-A y IV-B sólo se aplican a los vuelos internacionales.</p>			
Observaciones:			
3.20	RBAC 108	108.169(a)(1)	El operador aéreo ejecuta la inspección de seguridad de la aeronave cuando ésta pasa por actividad de mantenimiento fuera del patio de aeronaves situado en ARS?
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El Operador Aéreo realiza la inspección de seguridad de la aeronave cuando ésta pasa por actividad de mantenimiento fuera del patio de aeronaves..</p>			
<p>ORIENTACIÓN: Verificar con el Gerente de seguridad si existen aeronaves en mantenimiento y acompañar la realización de la inspección de seguridad de la aeronave.</p>			
Observación			
96A38	RBAC 108	108.169(a)(2)	El operador aéreo ejecuta la inspección de seguridad de la aeronave cuando esta queda fuera de operación por un período superior a 6 (seis) horas, considerando el horario de calzo y descenso de la aeronave?
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El Operador Aéreo realiza la inspección de seguridad de la aeronave cuando ésta queda fuera de operación por período superior a 6 (seis) horas.</p>			
<p>ORIENTACIÓN: Levantar con el gerente de seguridad si hay aeronaves fuera de funcionamiento durante más de 6 horas. Acompañar la realización de una inspección de seguridad de al menos una aeronave.</p>			
Observaciones:			
3.22	RBAC 108	108.169(a)(3)	¿El operador aéreo ejecuta la inspección de seguridad de la aeronave cuando hay sospechas de que se ha producido un acceso indebido a la aeronave?
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El Operador Aéreo realiza la inspección de seguridad de la aeronave cuando hay sospechas de que se ha producido un acceso indebido a la aeronave.</p>			
<p>ORIENTACIÓN: Verificar si hay registros de hechos ocurridos y si hay protocolo de prueba interno sobre el caso.</p>			
Observaciones:			
3.23	RBAC 108	108.169(a)(4)	¿El operador aéreo ejecuta la inspección de seguridad de la aeronave cuando se constata la violación de los sellos?

SITUACIÓN ESPERADA: El Operador Aéreo realiza la inspección de seguridad de la aeronave cuando se constata violación de los sellos.			
ORIENTACIÓN: El inspector debe verificar los sellos de las aeronaves disponibles y si se observa alguna violación, observar qué procedimiento se adoptará. Acompañar la realización de inspección de seguridad de la aeronave en caso de ocurrir. CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Foto / Filmación y declaración objetiva y circunstanciada del inspector, detallando cómo constató la no conformidad.			
Observaciones:			
3.24	RBAC 108	108.169(b)	¿El operador aéreo tiene un formulario de inspección (check-list) para la actividad de inspección de la aeronave, de acuerdo con cada tipo de aeronave en servicio?
SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo tiene formularios de inspección (check-list) para la actividad de inspección de la aeronave, de acuerdo con cada tipo de aeronave en servicio.			
ORIENTACIÓN: Verificar los modelos del PSOA comparando con los modelos utilizados.			
Observaciones:			
3.25	RBAC 108	108.171 (a)(b)	¿El operador aéreo produce y firma el Despacho AVSEC del vuelo?
SITUACIÓN ESPERADA: El Despacho AVSEC debe ser producido con los siguientes formularios firmados, cuando sean aplicables para el vuelo: (1) el Formulario de control de acceso de la aeronave; (2) Formulario de verificación de seguridad de la aeronave; (3) Formulario de Inspección de Seguridad de la Aeronave; (4) Formulario de Control de Equipajes Embarcados; (5) Formulario de Localización de Equipajes Embarcados; y (6) Formulario de Control de Provisiones Embarcadas.			
ORIENTACIÓN: Verificar la muestra mínima de los despachos AVSEC archivados en la base y comprobar si están firmados (últimos 30 días). CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Copia de formulario no firmado.			
Observaciones:			
Medidas de seguridad relativas a la aeronave en vuelo			
3.26	RBAC 108	108.195(a)	¿El comandante realiza el briefing con la tripulación abordando asuntos relativos a actos de interferencia ilícita?
SITUACIÓN ESPERADA: El Comandante, en los preparativos del vuelo, excepto en vuelos que siguen con la misma tripulación, realiza briefing con la tripulación abordando asuntos relacionados a la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita (especialmente los siguientes aspectos): a) funcionamiento del sistema de apertura de las puertas de la cabina de mando; b) procedimientos y códigos de comunicación en situaciones de emergencia; c) los riesgos de manipulación de armas de fuego a bordo de la aeronave, en el caso de los pasajeros armados; y d) dudas procedimentales, definición de tareas y recomendaciones de acciones y postura a toda la tripulación.			
ORIENTACIÓN: Acompañar la realización del briefing de al menos un vuelo. ELEMENTO MÍNIMO DE PRUEBA: No hay.			
Observaciones:			
3.27	RBAC 108	108.197(a)(b)	Si la aeronave tiene una cabina segregada, el operador aéreo mantiene la puerta cerrada durante el vuelo, abriéndola sólo para entrada y salida de personal autorizado?
SITUACIÓN ESPERADA: La puerta de la aeronave permanece bloqueada durante todo el vuelo, siendo abierta apenas para la entrada y salida de personas autorizadas, a saber: la tripulación, funcionario del operador aéreo, representante de la autoridad de aviación civil o aeronáutica y representante técnico del fabricante de la aeronave o de sus componentes.			
ORIENTACIÓN: El cumplimiento del ítem deberá ser observado en los vuelos de tránsito para la inspección, cuando el desplazamiento ocurra por vía aérea. Si es posible comprar billetes de empresas diferentes en los vuelos de ida y vuelta y preferentemente reservar sillones en el pasillo de las 3 primeras filas. ELEMENTO MÍNIMO DE PRUEBA: Billeto aéreo comprobando la presencia del inspector en dicho vuelo.			

Observaciones:				
3.28	RBAC 108	108.199(a)	¿El operador aéreo, durante el vuelo, realiza los procedimientos para pasajeros armados y / o bajo custodia?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo debe garantizar la aplicación de controles de seguridad para pasajeros armados o bajo custodia durante el vuelo, siguiendo los siguientes requisitos:</p> <p>a) instruir al pasajero, antes del embarque, sobre las normas y reglamentos pertinentes al transporte de armas, incluida la retirada de la munición, la permanencia en el asiento designado en la tarjeta de embarque, la información de los asientos de otros pasajeros armados y de que no se le servirá bebida alcohólica;</p> <p>b) La persona bajo custodia debe embarcar antes de los demás pasajeros y desembarcar después de finalizado el desembarque;</p> <p>c) La persona bajo custodia debe ocupar asiento al final de la cabina de pasajeros, fuera de las salidas de emergencia, en filas con dos o más asientos y, como mínimo, con un policía de escolta sentado entre ella y el corredor de paso</p> <p>d) La persona bajo custodia debe estar siempre acompañada y mantenida bajo vigilancia, incluso en el uso de los sanitarios.</p> <p>e) El servicio de a bordo de la persona bajo custodia y escolta no debe contener bebidas alcohólicas ni utensilios metálicos o cuchillos.</p> <p>f) La escolta debe ser de conocimiento del comandante de la aeronave y de los tripulantes de cabina, con la indicación de los respectivos asientos.</p> <p>g) La escolta deberá ser en la proporción mínima de dos policías para cada preso.</p> <p>h) La escolta debe poseer equipos de contención a ser usados, si es necesario.</p> <p>i) En condiciones normales, la persona bajo custodia no debe ser esposada a ninguna parte de la aeronave, incluidos los asientos y las mesas.</p> <p>j) La escolta no puede cargar casete, gas lacrimógeno u otro gas similar paralizante, a bordo de la aeronave.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Conforme Parecer nº 123/2011/PGFPF/Autoridad Aeronáutica da Procuradoria Federal junto à Autoridad Aeronáutica, el rol de pasajeros autorizados a embarcar armados por prerrogativa de cargo es taxativo, no pudiendo extenderse a cualquier otra persona.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Billete aéreo comprobando la presencia del inspector en dicho vuelo.</p> <p>EXCLUDENTE: En el caso de la clase II-B, sólo se recomienda el requisito. Para las clases I, II-A, III y V el requisito no es aplicable.</p>				
Observaciones:				
4. Terminal de Carga - TECA				
Medidas de seguridad relativas a la carga, el correo postal y otros elementos				
4.1	RBAC 108	108.123(a)	Si el Operador Aéreo opera en Terminal de carga, elabora, implementa y mantiene un PSESCA específico?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo elabora, implementa y mantiene un PSESCA para cada Terminal de Carga que opera, independientemente de que Terminal esté ubicado dentro o fuera del área patrimonial del aeródromo y de ser operado directamente por él o por empresa contratada. El PSESCA es encaminado al operador de aeródromo para aprobación y el operador aéreo mantiene el PSESCA actualizado y aprobado en la base de operación.</p> <p>El PSESCA contiene como mínimo:</p> <p>(i) designación de profesional responsable de los procesos de AVSEC, debidamente capacitado, pudiendo este profesional ser el Responsable Local por la AVSEC de su base;</p> <p>(ii) medidas preventivas de protección de perímetro, personas y objetos (zonificación, barreras, vigilancia, control de acceso e inspección, cuando sean aplicables);</p> <p>(iii) medidas de contingencia, observando los requisitos del RBAC 107, del RBAC 108 y los planes de contingencia del operador aéreo y de aeródromo.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Verificar la existencia del PSESCA con las informaciones mínimas y comunicación de encaminamiento del PSESCA para el operador del aeródromo para fines de aprobación.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Ausencia de PSESCA específico para la Terminal de Carga operado por el operador aéreo, o PSESCA en desacuerdo con lo especificado.</p>				
Observaciones:				
4.2	RBAC 108	108.125(a)(1)	¿El operador aéreo, cuando acepte la carga o el correo, exige información documentada que identifique a las personas que entregan los volúmenes o correo?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El proceso de aceptación de bulto de carga o correo postal es realizado por el propio operador aéreo o por agente que actúe en su nombre. El funcionario responsable de la aceptación requiere información documentada que permita la identificación de las personas que entregan los bultos de carga o correo.</p>				

ORIENTACIÓN: Verificar la ejecución del procedimiento. CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Declaración objetiva y circunstancial del inspector, detallando cómo acompañó y constató la no conformidad.			
Observaciones:			
4.3	RBAC 108	108.125(a)(2)	¿El operador aéreo exige información documentada, física o electrónicamente, suficiente para caracterizar el volumen a ser recibido y procesado como carga conocida o carga desconocida? Y comprueba las condiciones del volumen?
SITUACIÓN ESPERADA: El funcionario responsable de la aceptación requiere información documentada, en formato físico o digital, suficiente para caracterizar el bulto a ser recibido y procesado como carga conocida o desconocida.			
ORIENTACIÓN: Verificar la ejecución del procedimiento y la caracterización de los ítems. CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Declaración objetiva y circunstancial del inspector, detallando cómo acompañó y constató la no conformidad.			
Observaciones:			
4.4	RBAC 108	108.125(a)(3)	¿El operador aéreo comprueba las condiciones del volumen de recepción?
SITUACIÓN ESPERADA: El funcionario responsable de la aceptación verifica las condiciones del volumen a ser recibido, para garantizar que los volúmenes con indicios de violación o adulteración sean identificados, notificados y denegados para embarque.			
ORIENTACIÓN: Verificar la ejecución del procedimiento y la caracterización de los ítems. CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Declaración objetiva y circunstancial del inspector, detallando cómo acompañó y constató la no conformidad.			
Observaciones:			
4.5	RBAC 108	108.125(a)(4)	El operador aéreo, al recibir la carga o correo, clasifica como carga conocida, carga desconocida o carga de alto riesgo?
SITUACIÓN ESPERADA: El funcionario responsable clasifica: (i) como carga conocida cuando procede de un expedidor reconocido, expedidor acreditado o agente de carga aérea acreditado, y está acompañado de una declaración de seguridad; (ii) el volumen se clasifica como carga de alto riesgo cuando existe información de inteligencia que indica que el volumen puede representar una amenaza; presenta signos de adulteración con anomalía que indique sospechosos o; sea entregada por entidad desconocida y tenga tal naturaleza que sólo las medidas de seguridad habituales no sean suficientes para detectar elementos prohibidos que puedan poner en peligro la aviación civil. El volumen de carga procedente del operador del aeródromo también puede clasificarse como carga conocida, siempre que el operador confirme por medio de informaciones documentales, la recepción por una de las entidades: expedidor reconocido, expedidor acreditado o agente de carga aérea acreditado, y está acompañado de Declaración de Seguridad.			
ORIENTACIÓN: Acompañar la identificación de la carga y verificación de las condiciones de los volúmenes. CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Foto y / o declaración objetiva y circunstanciada del inspector, detallando cómo acompañó y constató la no conformidad.			
Observaciones:			
4.6	RBAC 108	108.125(a)(5)	El Operador Aéreo procesa los volúmenes recibidos a través de flujos segregados, en función de su caracterización como carga conocida, carga desconocida o carga de alto riesgo, evitando la contaminación de los bultos?
SITUACIÓN ESPERADA: El Operador aéreo procesa los volúmenes recibidos a través de flujos segregados, en función de su caracterización como carga conocida, carga desconocida o carga de alto riesgo, evitando la contaminación de los volúmenes de carga.			
ORIENTACIÓN: Verificar el procesamiento de los volúmenes. Comprobar si evita la contaminación de los volúmenes de carga. CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Cargas con diferentes clasificaciones procesadas en un mismo flujo.			
Observaciones:			
4.7	RBAC 108	108.125(a)(6)	¿El operador aéreo emite un conocimiento aéreo de acuerdo con procedimientos específicos establecidos por la Autoridad Aeronáutica?

SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo, en la aceptación de la carga o correo, emite un conocimiento aéreo.			
ORIENTACIÓN: El Inspector deberá verificar algunos conocimientos aéreos emitidos por el operador aéreo de conformidad con los procedimientos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.			
Observación			
4.8	RBAC 108	108.125(b)	El operador aéreo certifica a la persona jurídica como expedidor reconocido mediante el procedimiento de aprobación del Programa de Seguridad del Expedidor Reconocido (PSER)?
SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo certifica a la persona jurídica como expedidor reconocido mediante la aprobación del Programa de Seguridad del Expedidor Reconocido (PSER), que incluye evaluación presencial de: seguridad aplicada a las áreas e instalaciones; seguridad aplicada a las personas; y la seguridad aplicada a la carga. Para que sea certificado como reconocido, el expedidor implementa medidas de seguridad que inviabilicen el acceso de objetos que puedan comprometer la seguridad de la aviación civil en los envíos de carga y correos dirigidos al transporte aéreo, incluyendo: (i) el control del área de producción, embalaje y almacenamiento de la carga, sea por circuito cerrado de TV, o vigilancia presencial; (ii) el control de acceso a las áreas de producción, embalaje y almacenamiento de la carga, garantizando que sólo las personas autorizadas tengan acceso a esas áreas, o bien estén debidamente cerradas cuando no estén en uso; (iii) la restricción de acceso de mochilas, maletas y cualquier material no necesario en las áreas de producción, embalaje y almacenamiento de cargas; (iv) la protección de las instalaciones de las edificaciones, por medio de barreras de seguridad y vigilancia; (v) el proceso de selección de profesionales, teniendo en cuenta los antecedentes sociales de la persona y; (vi) el embarque y transporte de la carga ocurra de acuerdo con los procedimientos descritos en B.22 de la IS 108-001-B; (vii) si el flujo de la carga aérea transfiere de la instalación del expedidor a otra, anterior a la terminal aeroportuaria, esta instalación también debe cumplir con los criterios citados anteriormente (B.19.51 de la IS 108-001-B), para mantener la condición de carga conocida.			
ORIENTACIÓN: Verificar el PSER, verificar las instalaciones del expedidor reconocido. Verificar si la seguridad aplicada a las áreas e instalaciones, a las personas y a la carga están de acuerdo con los mínimos operativos previstos en el PSER.			
Observaciones:			
4.9	RBAC 108	108.125(b)(2)	El Operador Aéreo realiza auditoría y pruebas en el expedidor reconocido, atendiendo a la frecuencia mínima de una auditoría cada 2 (dos) años y una prueba anual?
SITUACIÓN ESPERADA: Evidencias de auditoría realizada cada 2 (dos) años, como mínimo, y realización de una prueba anual.			
ORIENTACIÓN: Verificar los registros de realización de las actividades de auditoría y prueba en los expedidores reconocidos.			
Observaciones:			
4.10	RBAC 108	108.127(a)(1)	En vuelos internacionales, toda carga y correo no clasificado como carga conocida, y la carga y correspondencia clasificada como carga de alto riesgo se somete a la inspección de seguridad?
SITUACIÓN ESPERADA: En vuelos internacionales, el operador aéreo inspecciona todos los volúmenes de carga y maletines no clasificados como carga conocida y todos los volúmenes de carga y correspondencia clasificada como de alto riesgo. Los volúmenes de carga y de correo en tránsito, no clasificados como de alto riesgo, están exentos de inspección cuando acompañados de una declaración de seguridad emitida por el operador aéreo o la autoridad de aviación civil del Estado de origen, confirma que dicha carga fue objeto de inspección en el origen o forma parte de una cadena segura de la carga. En los casos de carga en tránsito o transferencia de un vuelo doméstico a un vuelo internacional, el operador realizará la inspección de la carga en el origen del vuelo doméstico o en el aeropuerto de transferencia, o bien, somete la carga a una cadena segura desde su origen, B.20.1.1 de la IS 108-001-B. Cuando no se clasifican con alto riesgo, los volúmenes de carga de hasta 6 (seis) milímetros de espesor y hasta 250 (doscientos cincuenta) gramos de masa total están exentos de inspección de seguridad. Las remesas de carga compuestas sólo por volúmenes con características citadas anteriormente también están exentas de inspección de seguridad. El operador aéreo inspecciona el 5% de los volúmenes de carga y correspondencia conocidos aleatoriamente.			
ORIENTACIÓN: Verificar si toda carga y correspondencia no clasificada como carga conocida y la carga y correspondencia clasificada como de alto riesgo son sometidas a la inspección de seguridad.			
Observaciones:			
4.11	RBAC 108	108.127(a)(2)	En vuelos domésticos, la cantidad de carga o de correo no clasificada como conocida se inspecciona tal como se define en DAVSEC?

<p>SITUACIÓN ESPERADA: En vuelos domésticos, el operador aéreo inspecciona como mínimo la cantidad de volúmenes establecida por la Autoridad Aeronáutica y comunicada por DAVSEC. En los casos de carga en tránsito o transferencia de un vuelo doméstico a un vuelo internacional, el operador realizará la inspección de la carga en el origen del vuelo doméstico o en el aeropuerto de transferencia, o bien, somete la carga a una cadena segura desde su origen, B.20.1.1.</p> <p>La inspección de seguridad de los volúmenes de carga y de correo se realiza por medios ofrecidos por el operador de aeródromo. El operador aéreo puede realizar la inspección de seguridad mediante la utilización de medios propios, observando los requisitos establecidos en normativa específica sobre la materia. En cuanto a la inspección de seguridad de la carga y correo, el operador aéreo mantiene la coordinación con el operador de aeródromo, incluyendo al menos las siguientes acciones: a) El operador aéreo mantiene al operador de aeródromo actualizado sobre su demanda por inspección de carga; b) el operador aéreo comunica al operador de aeródromo cualquier sospecha de mal funcionamiento de equipos de inspección puestos a disposición por el aeródromo; c) El operador aéreo comunica formalmente al operador de aeródromo la decisión de realizar una inspección de seguridad de carga y correo por medios propios.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Verificar si la inspección de seguridad de la carga o correspondencia de vuelo domestico se realiza en la cantidad definida por DAVSEC.</p>				
Observación				
4.12	RBAC 108	108.127(a)(3)	La inspección de seguridad de la carga y el correo postal considera el uso del método adecuado a la naturaleza de cada envío?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: La inspección de seguridad de los volúmenes de carga y correo se realiza preferentemente antes de la consolidación de los volúmenes y remesas para envío a las aeronaves. El operador aéreo realiza la inspección de los volúmenes de carga y de correo utilizando una de las formas enumeradas en el punto B.20.6 de la IS 108.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Acompañar la realización de inspección en carga o correo del operador aéreo y verificar la conformidad con el requisito.</p>				
Observación				
4.13	RBAC 108	108.127(a)(4)	¿El operador aéreo somete al proceso de inspección de seguridad la carga o correspondencia conocida de forma aleatoria?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo inspecciona, al azar, el 5% de los volúmenes de carga y correspondencia conocidos.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Verificar si el 5% de los volúmenes de carga y correspondencia conocidos son sometidos al proceso de inspección de seguridad, aleatoriamente.</p>				
Observaciones:				
4.14	RBAC 108	108.127(a)(5)	¿El operador aéreo, en el aeródromo de transferencia, somete a la inspección de seguridad la carga y la maleta que no hayan sido sometidas a un control de seguridad equivalente en el aeródromo de origen?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El Operador Aéreo somete a la inspección de seguridad la carga y la maleta que no hayan sido sometidas a un control de seguridad equivalente en el aeródromo de origen. El reconocimiento de los controles de seguridad equivalentes es determinado por la Autoridad Aeronáutica e informado a los operadores aéreos y operadores de aeródromos por medio de DAVSEC. Los procedimientos de inspección de seguridad figuran en los puntos B.20.3 a B.20.11 de la IS 108.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Verificar si el Operador Aéreo somete a la inspección de seguridad la carga y la maleta que no hayan sido sometidas a control de seguridad equivalente en el aeródromo de origen.</p>				
Observaciones:				
4.15	RBAC 108	108.127(b)	¿El Operador Aéreo somete a la inspección secundaria la carga o correo postal clasificados como de alto riesgo?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El Operador Aéreo somete la carga o el correo postal clasificados como de alto riesgo a una inspección de seguridad secundaria, que puede utilizar tecnologías diferentes de inspección de seguridad, suficiente para mitigar la amenaza relacionada. Los procedimientos de inspección de seguridad constan en la IS 108 Emd 01 Elementos B.20.100, B.20.101, B.20.102 y B.20.103.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Verificar si el Operador Aéreo somete a la inspección secundaria, que puede utilizar diferentes tecnologías de inspección de seguridad.</p>				

Observaciones:

4.16	RBAC 108	108.127(d)	¿El Operador Aéreo, en caso de duda con respecto al contenido de la carga o correo después de la inspección de seguridad, lo somete a inspección secundaria?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: En caso de duda con respecto al contenido de la carga o correo postal después de la inspección de seguridad, el envío debe someterse a una inspección de seguridad secundaria, que puede utilizar diferentes tecnologías de inspección de seguridad. Los procedimientos de inspección de seguridad figuran en la IS 108 Emd 01 Artículos B.20.200 a B.20.206. La carga o correspondencia se clasifica en uno de los 3 grupos: Grupo I - Sin Amenazas; Grupo II - Amenaza Posible y Grupo III - Amenaza obvia. Si la duda se mantiene después de la inspección de seguridad secundaria, la remesa debe considerarse sospechosa y tratada como tal.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Verificar si el Operador Aéreo somete a la inspección secundaria, que puede utilizar diferentes tecnologías de inspección de seguridad. Verificar si existe la clasificación del volumen en uno de los 3 grupos.</p>				
Observaciones:				
4.17	RBAC 108	108.129(a)	Toda carga y correo, cuando bajo responsabilidad del Operador Aéreo, ¿se almacenan en un entorno seguro y con vigilancia constante, protegido contra el acceso no autorizado?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo garantiza el envío seguro de los volúmenes mediante los siguientes procedimientos:</p> <p>a) todas las puertas o accesos al sector de recepción / entrega se mantienen cerrados y trabadas, cuando esté fuera de uso o sin vigilancia constante;</p> <p>b) los accesos o puertas de recepción / entrega están equipados con dispositivos de detección de intrusos u otro medio de protección contra la intrusión;</p> <p>c) las puertas destinadas al acceso de los vehículos no se utilizan para acceso peatonal;</p> <p>d) los accesos y puertas destinados al acceso de personas y vehículos están diseñados y localizados de forma que garanticen el total control de entradas y salidas;</p> <p>y</p> <p>e) en el área de recepción de los volúmenes se indican advertencias sobre la importancia de declarar cualquier objeto peligroso contenido en un envío.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Verificar el sector de despacho a fin de observar si todos los ítems atienden al objetivo del requisito.</p>				
Observaciones:				
4.18	RBAC 108	108.129(a)	Toda carga y correo, cuando bajo responsabilidad del Operador Aéreo , son despachados en un ambiente seguro y con vigilancia constante, protegido contra el acceso no autorizado?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA:</p> <p>El operador aéreo garantiza que:</p> <p>a) Todo volumen conocido se almacena en jaulas, compartimentos, salas o edificios que están protegidos contra el acceso no autorizado. El volumen que sea por sí solo seguro (sellado con sellos inviolables) puede almacenarse fuera de jaulas, compartimentos, salas o edificios, siempre que esté equipado con los sellos y permanezca bajo constante vigilancia.</p> <p>b) Se emplean instrumentos para la detección de violaciones (sellos) o sistema de detección de intrusos, o vigilancia constante por medio de uso de CCTV exclusivo o vigilancia presencial.</p> <p>c) Cuando se utilizan sellos para la protección de las remesas, la integridad de los mismos siempre se verifica antes del manejo del envío.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Verificar la (s) área (s) de almacenamiento a fin de observar si todos los ítems atienden al objetivo del requisito.</p>				
Observación				
4.19	RBAC 108	108.131(a)	¿El operador aéreo garantiza que la carga y la maleta no sufran interferencia indebida desde su retirada del área de almacenamiento en el aeródromo hasta su carga en la aeronave?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: Ausencia de interferencia en las cargas / correos durante el transporte. Cumplimiento de todos los procedimientos de la IS relacionados con ese requisito o procedimientos alternativos analizados y aprobados por la Autoridad Aeronáutica.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Acompañar el transporte de la carga y / o el correo y verificar los puntos vulnerables en el trayecto, además de los procedimientos adoptados por el Operador para garantizar que no haya interferencia.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Fotografía que caracteriza las vulnerabilidades encontradas.</p>				
Observaciones:				

4.20	RBAC 108	108.133(a)	Los funcionarios tratan como sospechosos cualquier volumen que se encuentra: sin identificación o presenta ruido o exalta olor fuerte o deja vagar alguna sustancia líquida, sólida o gaseosa no identificable como sustancia permitida para el transporte o aún presenta indicios de violación?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: Los empleados tratan como sospechoso cualquier volumen que se encuentra y presente una o más de las características siguientes:</p> <p>a) no tenga la identificación adecuada;</p> <p>b) esté abandonado o que no sea posible identificar al responsable de su protección;</p> <p>c) presente indicios de violación; o</p> <p>d) presentar ruido o exhalar olor fuerte o dejar vaciar alguna sustancia líquida, sólida o gaseosa no identificable como sustancia permitida para el transporte.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Verificar si algún elemento con esas características se observa en el terminal de cargas. En caso de ser encontrado por el inspector, el mismo debe cuestionar al responsable local sobre la sospechosa relacionada con dicho ítem.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Fotografía del artículo en el lugar donde fue identificado por el inspector.</p>				
Observaciones:				
4.21	RBAC 108	108.133(b)	¿El operador aéreo rechaza el embarque, mantiene la carga y la maleta sospechosas aisladas y acciona su plan de contingencia?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo rechaza el embarque de carga y correo sospechosos, manteniéndolos aislados y acciona su plan de contingencia.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Verificar la existencia de alguna carga o correo sospechoso en el terminal de carga. En caso de ser encontrado por el inspector, el mismo debe cuestionar al responsable sobre el aislamiento del área y el accionamiento del plan de contingencia.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Fotografía del artículo en el lugar donde fue identificado por el inspector.</p>				
Observaciones:				
4.22	RBAC 108	108.135(a)	¿El operador aéreo garantiza que el transporte de artículos peligrosos y de productos controlados siga la norma específica sobre la materia y se asegura la debida identificación, de artículos peligrosos y de productos controlados?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo garantiza que el transporte de artículos peligrosos y de productos controlados sigue la norma específica sobre la materia, asegurando la debida identificación y segregación de los demás volúmenes, a fin de imposibilitar el uso intencional de esos objetos en actos de interferencia ilícita.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Verificar la existencia de transporte de artículos peligrosos, así como su acondicionamiento y segregación en el terminal de cargas. En caso de ser encontrado por el inspector, el mismo debe cuestionar al responsable sobre la normatización específica, y verificar si la segregación impide el uso intencional de esos objetos para cometer actos de interferencia ilícita.</p> <p>CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Fotografía del ítem en el lugar donde fue identificado producto mal acondicionado, o vulnerable, al uso para cometer actos de interferencia ilícita.</p>				
Observaciones:				
4.23	RBAC 108	108.139(a)	¿El operador aéreo realiza el transporte de valores siguiendo procedimientos de seguridad previstos en un plan de seguridad específico para el transporte aéreo de valores del aeródromo?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo realiza el transporte de valores siguiendo procedimientos de seguridad previstos en un plan de seguridad específico para el transporte aéreo de valores del aeródromo.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Si el aeródromo realiza operación de transporte de valores, el Inspector deberá averiguar junto a la gerencia de seguridad si hay previsión de alguna operación en el período de inspección / auditoría, y, en caso positivo, solicitar previamente el PSTAV para acompañar la operación y evaluar los procedimientos.</p>				
Observación				
4.24	RBAC 108	108.139(a)	Los procedimientos de transporte aéreo de valores son compatibles con los valores transportados?	
<p>SITUACIÓN ESPERADA: Los procedimientos en el transporte aéreo de valores son compatibles con los valores transportados.</p>				
<p>ORIENTACIÓN: Si el aeródromo realiza operación de transporte de valores, el Inspector deberá averiguar junto a la gerencia de seguridad si hay previsión de alguna operación en el período de inspección / auditoría y en caso positivo, verificar si los procedimientos son compatibles con los valores transportados</p>				

Observaciones:			
4.25	RBAC 108	108.139(a)	¿El operador aéreo realiza la comunicación previa con los aeródromos involucrados?
SITUACIÓN ESPERADA: El operador aéreo realiza la comunicación previa con los aeródromos involucrados.			
ORIENTACIÓN: Si el aeródromo realiza operación de transporte de valores, el Inspector deberá averiguar junto a la gerencia de seguridad si hay previsión de alguna operación en el período de inspección / auditoría, y, en caso positivo, verificar cómo se realizó la comunicación previa entre aeródromos.			
Observaciones:			
4.26	RBAC 108	108.139(b)	¿El formulario de declaración de transporte aéreo de valores se rellena sin utilizar términos genéricos?
SITUACIÓN ESPERADA: En la declaración de transporte aéreo de valores se relaciona la descripción específica de la naturaleza y cantidad de la carga (valores o bienes de alto valor agregado).			
ORIENTACIÓN: Evaluar la muestra mínima de formularios y observar si el relleno es adecuado.			
NOTA: Aplicable para clase II-B cuando no haya transporte de pasajeros.			
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Copia de los formularios rellenos de forma inadecuada. Registros de vuelo, si se comprueba durante la operación.			
Observaciones:			
4.27	RBAC 108	108.139(b)	¿La declaración de transporte aéreo de valores se trata de forma sigilosa?
SITUACIÓN ESPERADA: La declaración de transporte aéreo de valores se trata de forma sigilosa.			
ORIENTACIÓN: Evaluar la muestra mínima de formularios y observar si el tratamiento de forma sigilosa es adecuado.			
NOTA: Aplicable para clase II-B cuando no haya transporte de pasajeros.			
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Copia de los formularios rellenos sin inscripción de sigilo o fotografías que demuestren publicidad de los formularios. Registros de vuelo, si se comprueba durante la operación.			
Observaciones:			
4.28	RBAC 108	108.139(c)	En las operaciones con origen en aeródromo brasileño, se rechaza el transporte aéreo de valores en forma de moneda nacional o extranjera?
SITUACIÓN ESPERADA: No se aceptan para el transporte valores en forma de moneda nacional o extranjera.			
ORIENTACIÓN: El inspector deberá acompañar la operación, solicitando la inspección de algunos volúmenes por medio de equipo de Rayos X. En caso de sospechas, deberá solicitar la apertura de los volúmenes en un lugar reservado para confirmar su contenido. Si la operación ocurre por el TECA, acompañar la inspección de los valores y verificar su documentación.			
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: No hay.			
EXCLUIDO: El transporte de valores en forma de moneda se permite para la Clase II-B cuando no se transportan pasajeros.			
Observaciones:			
4.29	RBAC 108	108.139(d)	En las operaciones domésticas el transporte de valores está limitado al equivalente a R \$ 630.000,00 (seiscientos treinta mil reales)?
SITUACIÓN ESPERADA: En las operaciones domésticas, el transporte aéreo de valores, en forma de tarjetas telefónicas, cheque de viaje, título al portador, vale comida, vale transporte, gemas coloridas, diamantes, joyas, oro, plata, platino y otros metales preciosos, no excede el equivalente a R \$ 630.000,00 (seiscientos treinta mil reales).			
ORIENTACIÓN: Evaluar la muestra mínima de AWB y observar si la suma de los valores en determinado vuelo no sobrepasa el límite determinado.			
CARACTERIZACIÓN DE NO CONFORMIDAD: Copia de los documentos que demuestren el transporte de forma irregular.			
Observaciones:			

Observaciones / recomendaciones generales del inspector al operador aéreo

CHECK LIST DE AUDITORIA EN CENTRO DE INSTRUCCION		
0/01/1900		
INFORME DE AUDITORIA	Nº /GTCQ/GSAC/2017	
SERVIDOR(A)	SERVIDOR(A)	INICIO
0	0	0/01/1900
COLABORADOR		TÉRMINO
FUNCIONÁRIOS DEL CENTRO DE INSTRUCCIÓN:		0/01/1900
NOTAS APLICABLES		
CUMPLE (C) -Lo regulado aplica recursos materiales, humanos y/o procedimentales que demuestran el cumplimiento del requisito.		
NO CUMPLE (N/C) -Lo regulado no aplica a todos los recursos necesarios que demuestran el cumplimiento del requisito.		
NO APLICABLE (N/A) - El requisito no se aplica a las operaciones realizadas por lo regulado o no es objeto de evaluación de auditoría.		
NO VERIFICADO (N/V) -El requisito no fue verificado, evaluado u observado por el equipo de auditoría.		

*EF: Elemento de Fiscalización (conforme Compéndio de EF's aprobado por la Portaria nº 3.829 de 22/12/2016, publicada no BPS de 23/12/2016)					
ID	REFERENCIAS NORMATIVAS	ITEM	EF*	PREGUNTA	NOTA
1 - Requisitos para desempeño de actividades AVSEC					
1.1	RBAC 110	110.11(a)(1)(ii); 110.63 (c); 110.63(d)	EF 1774; EF 1907	El Centro de Instrucción mantiene Registros de comprobación selección de profesionales que realizan actividades en su beneficio, referentes a minoridad penal (Menores de 16 años)?	
SITUACION ESPERADA: El Centro de Instrucción mantiene registros, físicos o digitales, de comprobación de selección de los profesionales que realizan actividades en su beneficio, referentes a minoridad penal, en cuanto el profesional mantiene relación de trabajo y de profesionales separados, hasta 1 año después de su cierre.					
ORIENTACIÓN: Verificar documento personal de identificación válido con fotografía, fecha de nacimiento y que posea fe pública. Ese registro puede ser presentado por el Centro de Instrucción en medio físico o digital. Verificar si el Centro de Instrucción mantiene registros de los profesionales que mantienen relación de trabajo y de profesionales separados, hasta 1 años después de su cierre.					
OBSERVACION:					
1.2	RBAC 110; RBAC 107; IS 107-001A; IS 107-001B; IS 110-001	110.11(a)(1)(iii); 110.63 (c); 110.63(d); RBAC 107.93 (c); F.20.21(a)(8) da IS 107-001A ou F.20.21(a)(8) da IS 107-001B; B.6.1(a) da IS 110-001	EF 1783; EF 1907	El Centro de Instrucción mantiene registros de comprobación de selección de los profesionales que realizan actividades en su beneficio, referentes a EVALUACIÓN DE ANTECEDENTES CRIMINALES?	
SITUACIÓN ESPERADA: El Centro de Instrucción mantiene registros, físicos o digitales, de comprobación de selección de los profesionales que realizan actividades en su beneficio, referentes a evaluación de antecedentes, en cuanto a profesional mantiene relación de trabajo o hasta 1 año después de su cierre.					
ORIENTACION: Para comprobación de evaluación de antecedentes criminales: PROFESIONALES SELECCIONADOS SOBRE LA VIGENCIA DEL IS 107-001B (a partir de 11/11/2016): Policía Civil Local del domicilio; Policía Federal; Justicia del Estado del domicilio; y Justicia Federal, todos válidos. PROFESIONALES SELECCIONADOS SOBRE LA VIGENCIA DEL IS 107-001A (a partir de 30/6/2016): Policía Civil local del domicilio; y Policía Federal, ambos válidos. Esos registros pueden ser presentados por el Centro de Instrucción en medio físico o digital. Verificar si el Centro de Instrucción mantiene registros de los profesionales que mantienen relación de trabajo y de profesionales separados hasta 1 año después de su cierre. OBS. Sobre el término "domicilio": conforme el Decreto Civil, no se restringe a residencia pudiendo abarcar también el lugar de trabajo.					
OBSERVACIÓN:					

1.3	RBAC 110; IS 110-001	110.39(d)(1); 5.5.3 da IS nº 110-00; B.6.1(b) de IS nº 110-001; 110.63(c); 110.63(d)	sin EF	El Centro de Instrucción mantiene registros de comprobación de selección de profesionales que realizan actividades en su beneficio, referentes a COMPROBANTE DE RESIDENCIA (conforme legislación específica sobre la materia), para fines de evaluación de antecedentes criminales?
-----	----------------------	--	--------	--

SITUACIÓN ESPERADA: el Centro de Instrucción mantiene registros, en medio físico o digital, de comprobación de selección de profesionales que realizan actividades en su beneficio, referentes a comprobar la residencia, conforme legislación específica sobre la materia, en cuanto al profesional que mantiene relación de trabajo o hasta 1 año después de su cierre.

ORIENTACION: Verificar los comprobantes de residencia de los profesionales. Ese registro puede ser presentado por el Centro de Instrucción en medio físico o digital. Verificar si el Centro de Instrucción mantiene registros de profesionales que mantienen relación de trabajo y de profesionales separados hasta 1 año después de su cierre.

OBSERVACION:

1.4	RBAC 110; IS 110-001	110.11(a)(1)(iii); 110.63(c); 110.63(d); B.6.1(c), B.6.1(e), B.6.1(f) de IS nº 110-001;	EF 1780; EF 1907	El Centro de Instrucción mantiene registros de comprobación de selección de los profesionales que realizan actividades en su beneficio, referentes a VERIFICACIÓN DE EXPERIENCIA PREVIA , para fines de evaluación de antecedentes?
-----	----------------------	--	---------------------	--

SITUACIÓN ESPERADA: el Centro de Instrucción mantiene registros, en medio físico o digital, de comprobación de selección de los profesionales que realizan actividades en su beneficio, referentes a verificación de experiencia previa. El centro de instrucción mantiene esos registros en cuanto el profesional mantiene relación de trabajo o hasta 1 año después de su cierre.

ORIENTACION: Verificar los comprobantes de experiencia previa de los profesionales (segundo a IS 110-001: cuestionario de entrevista, currículum vitae, test de conocimiento). Ese registro puede ser presentado por el Centro de Instrucción, en medio físico o digital. Verificar si el Centro de Instrucción mantiene registros de profesionales que mantienen relación de trabajo o hasta 1 año después de su cierre.

OBSERVACIÓN:

1.5	RBAC 110; IS 110-001	110.11(a)(2); 110.63(c); 110.63(d); B.6.1(d) da IS 110-001	EF 1786; EF 1907	El Centro de Instrucción mantiene registros de comprobación de selección de los profesionales que realizan actividades de selección de los profesionales que realizan actividades en su beneficio, referentes a CONDICION FISICA Y MENTAL?
-----	----------------------	--	---------------------	---

SITUACIÓN ESPERADA: el Centro de Instrucción mantiene registros, en medio físico o digital, de comprobación de selección de los profesionales que realizan actividades en su beneficio, referentes a la condición física y mental en cuanto el profesional mantiene relación de trabajo o hasta 1 año después de su cierre.

ORIENTACION: Para comprobar la condición física o mental del profesional, verificar el examen médico. Ese registro puede ser presentado por el Centro de Instrucción en medio físico o digital. Verificar si el Centro de Instrucción mantiene registros de profesionales que mantienen relación de trabajo y de profesionales separados hasta 1 año después de su cierre.

OBSERVACIÓN:

1.6	RBAC 110; IS 110-001	110.11(a)(2)(i); 110.63(c) y 110.63(d); B.6.1(d) de IS nº 110-001	EF 1789; EF 1907	El Centro de Instrucción mantiene registros de comprobación de selección de los profesionales que realizan actividades en su beneficio, referentes a ACTUALIZACIÓN DEL EXAMEN MÉDICO?
-----	----------------------	---	---------------------	--

SITUACIÓN ESPERADA: el Centro de Instrucción mantiene registros, en medio físico o digital, de comprobación de selección de los profesionales que realizan actividades en su beneficio, referentes a la actualización del examen médico, en cuanto el profesional mantiene relación de trabajo o hasta 1 año después de su cierre.

ORIENTACION: Para comprobar la actualización del examen médico, verificar los exámenes médicos actualizados. Ese registro puede ser presentado por el Centro de Instrucción en medio físico o digital. Verificar si el Centro de Instrucción mantiene registros de profesionales que mantienen relación de trabajo y de profesionales separados hasta 1 año después de su cierre.

OBSERVACIÓN:					
1.7	RBAC 110	110.15(a); Apéndice A de RBAC 110	EF 1798	¿El profesional en AVSEC posee, por lo menos, una de las certificaciones AVSEC correspondiente a las actividades que desempeña?	

SITUACIÓN ESPERADA: Para desempeñar las actividades enlistadas en el Apéndice A, en el territorio brasileño o en el espacio aéreo sobre el territorio, el profesional posee al menos, una de las certificaciones del Apéndice A, correspondiente a la actividad.

ORIENTACION: Verificar si los profesionales en AVSEC actuantes en el Centro de Instrucción (ex instructor AVSEC) poseen, como mínimo, una de las certificaciones AVSEC correspondientes a la actividad que desempeña (Apéndice A del RBAC 110).

OBSERVACIÓN:

1.8	RBAC 110	110.15(g); Apéndice B de RBAC 110	EF 1801	El Centro de Instrucción mantiene certificados del profesional que desempeña actividades AVSEC en su beneficio?	
-----	----------	-----------------------------------	---------	--	--

Situación esperada: El profesional que desempeña actividad en beneficio del Centro de instrucción tiene certificación válida para la actividad que desempeña.

ORIENTACION: Verificar si los profesionales en AVSEC actuantes en el Centro de Instrucción (ex instructor AVSEC) poseen certificados válidos para la actividad que desempeñan.

VALIDEZ DEL CERTIFICADO DE 2 AÑOS PARA LOS CURSOS DE FORMACION O ACTUALIZACIÓN: AVSEC para atención al pasajero; AVSEC para la carga aérea;

AVSEC para las operaciones de solo, AVSEC para tripulantes; AVSEC para vigiladores; Básico AVSEC; Inspector en Seguridad de aviación civil.

OBSERVACION:

1.9	RBAC 110	110.43(c); Apéndice B de RBAC 110; 110.17(a)(1)(i)	EF 1846	¿El Centro de Instrucción realiza la matrícula en CURSOS DE ACTUALIZACIÓN para alumnos que poseen el respectivo curso de Formación o Actualización válido hasta el primer día del curso de Actualización?	
-----	----------	--	---------	--	--

SITUACIÓN ESPERADA: El Centro de Instrucción realiza una matrícula en cursos de Actualización para alumnos que poseen el respectivo curso de Formación o Actualización válido hasta el primer día del curso de Actualización.

ORIENTACION: Verificar la documentación solicitada por el Centro de Instrucción para la matrícula de alumnos en cursos de Actualización, como la copia del certificado en Formación o Actualización, confirmando se éste tenía validez hasta el primer día del curso de Actualización planteado.

VALIDEZ DEL CERTIFICADO DE 2 AÑOS PARA LOS CURSOS DE FORMACION O ACTUALIZACIÓN: AVSEC para atención al pasajero; AVSEC para la carga aérea;

AVSEC para las operaciones de solo, AVSEC para tripulantes; AVSEC para vigiladores; Básico AVSEC; Inspector en Seguridad de aviación civil.

VALIDEZ DEL CERTIFICADO DE 3 AÑOS PARA LOS CURSOS DE FORMACION O ACTUALIZACIÓN: AVSEC para operador de aeródromo; AVSEC para operador aéreo; Instructor AVSEC.

OBSERVACION:

2 - El Centro de Instrucción dicta solamente los cursos AVSEC listados

2.1	RBAC 110	110.23(b)	EF 1803	El Centro de Instrucción dicta solamente los cursos AVSEC listados en el Manual de Procedimientos del Centro de Instrucción?	
-----	----------	-----------	---------	---	--

SITUACIÓN ESPERADA: el Centro de Instrucción dicta solamente los cursos AVSEC listados en el Manual de Procedimientos del Centro de Instrucción (MPCI) aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

ORIENTACION: Solicitar al Centro de Instrucción, por ejemplo, informe total de los cursos dictados, incluyendo las fechas y modalidades y comparando esos datos con la información contenida en el MPCI.

OBSERVACION:

2.2	RBAC 110	110.23(c); 110.25(a)	EF 1804	El Centro de Instrucción dicta ediciones del curso AVSEC integramente dentro de la validez de la autorización del Centro de Instrucción y en cumplimiento del RBAC 110?	
-----	----------	------------------------	---------	--	--

SITUACIÓN ESPERADA: el Centro de Instrucción dicta ediciones del curso AVSEC íntegramente dentro de la validez de la autorización del Centro de Instrucción y en cumplimiento del RBAC 110. En caso que el Centro de Instrucción deje de dictar el curso AVSEC por más de 12 meses, sus autorizaciones deberán ser revocadas.

ORIENTACION: Solicitar al Centro de Instrucción, por ejemplo, informe total de los cursos dictados, incluyendo las fechas y modalidades y comparando esos datos con la información contenida en el MPCl. En el caso que el Centro de Instrucción no tenga el dictado del Curso AVSEC por más de 12 meses, sus autorizaciones deberán ser revocadas.

OBSERVACION:

2.3	RBAC 110	110.23(d)	EF 1805	El Centro de Instrucción dicta cursos AVSEC en las modalidades presencial, semipresencial o a distancia , desde que está vigente el MPCl?	
-----	----------	-----------	---------	--	--

SITUACIÓN ESPERADA: el Centro de Instrucción dicta el curso AVSEC en las modalidades presencial, semipresencial o a distancia, desde que está vigente el MPCl aprobado por Autoridad Aeronáutica.

ORIENTACION: Solicitar al Centro de Instrucción, por ejemplo, informe total de los cursos dictados, incluyendo las fechas y modalidades y comparando esos datos con la información contenida en el MPCl.

OBSERVACION:

2.4	RBAC 110	110.23(d)(1)	EF 1806	El Centro de Instrucción dicta el curso Formación o Actualización en Inspecciones de Seguridad de la Aviación Civil obligatoriamente en la modalidad presencial?	
-----	----------	--------------	---------	---	--

SITUACIÓN ESPERADA: el Centro de Instrucción dicta el curso Formación o Actualización en Inspección en Seguridad de la Aviación Civil obligatoriamente en la modalidad presencial?

ORIENTACION: Solicitar al Centro de Instrucción, por ejemplo, informe total de los cursos dictados, incluyendo las fechas y modalidades y confirmar si el curso Formación o Actualización en Inspección de Seguridad de la Aviación Civil fue dictado en la modalidad presencial.

OBSERVACION:

2.5	RBAC 110	110.27(a)(3)	EF 1809	El Centro de Instrucción, como requisito para la obtención de la autorización, posee en su cuadro funcional, como mínimo, un responsable técnico , con certificado de instructor AVSEC válido?	
-----	----------	--------------	---------	---	--

SITUACIÓN ESPERADA: El responsable técnico del Centro de Instrucción posee certificado de Instructor AVSEC válido.

ORIENTACION: Verificar si el responsable técnico del Centro de Instrucción posee certificado de Instructor AVSEC válido.

OBS sobre cómo entender la GTCA y GSAC: El certificado de Instructor AVSEC válido del Responsable técnico, es necesario no solamente para que el Centro de Instrucción sea autorizado a funcionar sino también para mantener su funcionamiento post-autorización, considerando las diversas actividades que serán desempeñadas por el Responsable técnico, conforme al ítem 110.31 del RBAC110.

OBSERVACION:

2.6	RBAC 110; IS 110-001	110.31(a); C.5.1, Apéndice D, Apéndice E de IS 110-001	EF 1819	El responsable técnico desempeña actividades referentes a : Producción del grado curricular y planos de aula de los cursos AVSEC?	
-----	----------------------	--	---------	--	--

SITUACIÓN ESPERADA: El responsable técnico desempeña actividades referentes a: Producción de grado curricular y planos de aula de los cursos AVSEC.

ORIENTACION: Verificar si el Centro de Instrucción evidencia que el responsable técnico actúa en la producción del grado curricular y en los planos de aula de los cursos AVSEC.

Verificar si el Centro de Instrucción utiliza las propuestas de planos de aula (Apéndice E).

Para cada contenido programático y para validar las aulas de los instructores.

Verificar si el Centro de Instrucción, por medio del responsable técnico, produce y dispone de planos de aula diferenciados para los cursos de "Formación" y de los de "Actualización".

OBSERVACION:

2.7	RBAC 110	110.31(a)	EF 1820	¿El responsable técnico desempeña actividades referentes a: EVALUACIÓN DE MATERIALES PARA LA INSTRUCCIÓN?	
SITUACION ESPERADA: El responsable técnico desempeña actividades referentes a: evaluación de los materiales instruccionales, en cuanto a los criterios técnicos y buenas prácticas pedagógicas vigentes, antes de aprobarlos.					
ORIENTACION: Solicitar al Centro de instrucción evidencia de que el responsable técnico actúa en la evaluación de materiales instruccionales. Verificar si los materiales instruccionales utilizados en cada curso están conformes con los criterios técnicos y buenas prácticas pedagógicas vigentes.					
OBSERVACION:					
2.8	RBAC 110	110.31(a)	EF 1821	El responsable técnico desempeña actividades referentes a: SUPERVISIÓN DE INSTRUCTORES?	
SITUACIÓN ESPERADA: El responsable técnico desempeña actividades referentes a: evaluación de materiales para la instrucción, en cuanto los criterios técnicos y las prácticas pedagógicas estén vigentes antes de aprobarlos.					
ORIENTACION: Solicitar al Centro de Instrucción evidencias de que el responsable técnico actúa en la supervisión y orientación de los instructores en cuanto a los reglamentos vigentes, técnicas AVSEC y pedagogías actuales.					
OBSERVACION:					
2.9	RBAC 110	110.31(a)	EF 1822	El responsable técnico desempeña actividades referentes a: Mejora de la calidad de la Instrucción?	
SITUACIÓN ESPERADA: El responsable técnico desempeña actividades referentes a: creación de metodología y preparativos de mejora de la calidad de la instrucción impartida.					
ORIENTACIÓN: Solicitar al Centro de Instrucción evidencias de que el responsable técnico actúa en la creación de metodologías y en los preparativos de la mejora de la calidad de la instrucción impartida.					
OBSERVACION:					
2.10	RBAC 110	110.31(a)	EF 1823	El responsable técnico desempeña actividades referentes a: Validación de los resultados y análisis de recursos?	
SITUACIÓN ESPERADA: El responsable técnico desempeña actividades referentes a: validación de los resultados de los certificados de los alumnos y análisis de los recursos utilizados para los alumnos.					
ORIENTACIÓN: Solicitar al Centro de Instrucción evidencias de que el responsable técnico actúa en la validación de los resultados de las certificaciones de los alumnos y análisis de los recursos utilizados para los alumnos.					
OBSERVACION:					
2.11	RBAC 110	110.31(c)	EF 1824	El Centro de instrucción se responsabiliza por garantizar que solamente un instructor con certificación válida imparte cursos AVSEC?	
SITUACION ESPERADA: El Centro de instrucción se responsabiliza por garantizar que solamente instructor con certificación válida ministre cursos AVSEC.					
ORIENTACION: Solicitar al Centro de instrucción, por ejemplo, un informe total de los cursos ministrados con los nombres de los instructores, o listas de frecuencia de los alumnos firmados por los instructores, u otras evidencias. Verificar si los cursos AVSEC fueron impartidos por instructores con certificados válidos en la época de los respectivos cursos. VALIDEZ DE LA CERTIFICACION AVSEC: 3 años.					
OBSERVACION:					

2.12	RBAC 110; IS 110-001	110.31(d); Apéndice M, B.6.3(g) de IS 110-001; 110.63(b)(9); 110.63(d); 110.57(d)(2)	EF 1825; EF 1904; EF 1907; EF 1887	¿El Centro de Instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, los registros relativos a cada clase de curso AVSEC, referentes a: TERMINO DE RESPONSABILIDAD de los aplicadores de evaluaciones de desempeño y de recursos; y se responsabiliza por garantizar que sólo una persona que ha firmado un término de responsabilidad aplique la evaluación de desempeño y conduzca los recursos?	
------	----------------------	--	---	--	--

SITUACION ESPERADA: El Centro de Instrucción se responsabiliza por garantizar que sólo una persona que haya firmado un término de responsabilidad aplique la evaluación de desempeño y conduzca los recursos, los cuales deben ser realizados prioritariamente por el instructor que ministró el curso AVSEC; y para los casos de imposibilidad, puede haber indicación de otros profesionales. Estos términos de responsabilidad deben mantenerse archivados, por lo menos 5 años, en medio físico o digital.

ORIENTACION: Verificar, para cada curso analizado, la custodia del "Término de Responsabilidad en la aplicación de evaluación de desempeño e interposición de recursos" (Apéndice M de la IS nº 110-001). Verificar si quien firmó el Término, prioritariamente, fue el instructor que impartió el curso AVSEC.

OBSERVACION:

2.13	RBAC 110	110.31(e)(1)	EF 1826	¿Las clases de cursos AVSEC semipresenciales y de distancia son acompañadas por profesionales con certificación de Instructor AVSEC válida durante el período de vigencia de la clase de curso AVSEC?	
------	----------	--------------	---------	--	--

SITUACION ESPERADA: Las clases de cursos AVSEC semipresenciales y de distancia son acompañadas por profesionales con certificación de Instructor AVSEC válida durante el período de vigencia de la clase de curso AVSEC. Este seguimiento objetiva organizar el curso y promover la orientación y la interacción de los alumnos, a fin de auxiliar en la construcción del conocimiento y en el aclaramiento de dudas.

ORIENTACION: Solicitar al Centro de instrucción evidencia de que las clases de cursos AVSEC semipresenciales y la distancia son acompañadas por profesional con certificación de Instructor AVSEC válida durante el período de vigencia de la clase.

OBSERVACION:

2.14	RBAC 110; IS 110-001	110.33(a); Apéndice B; 110.63(b)(3); 110.63(d); Apéndice D de IS 110-001	EF 1827; EF 1898; EF 1907	¿El Centro de instrucción define el GRADO CURRICULAR de los cursos AVSEC según el contenido programático y las cargas horarias mínimas exigidas en el Apéndice B; y mantiene archivados, por lo menos 5 años, los registros de la cuadrícula curricular?	
------	----------------------	--	---------------------------------	---	--

SITUACION ESPERADA: El Centro de instrucción define la escala curricular de los cursos AVSEC según el contenido programático y las cargas horarias mínimas exigidas en el Apéndice B; y mantiene archivados, por lo menos 5 años, en medio físico o digital, los registros de la cuadrícula curricular.

ORIENTACION: Para cada curso analizado, consultar y / o tomar copias de las cuadrículas curriculares. Verificar la correspondencia entre esas cuadrículas curriculares y las informadas en el MPCl (conforme Apéndice D de la IS 110-001).

OBSERVACION:

2.15	RBAC 110	110.35(a)(1)	EF 1828	¿El Centro de Instrucción designa profesional con certificación de Instructor AVSEC válida para producir el material instruccional y los planes de clase utilizados en los cursos AVSEC, el cual registra su nombre, CPF, y la fecha de cierre de la edición del material?	
------	----------	--------------	---------	---	--

SITUACION ESPERADA: El material del curso AVSEC presencial, semipresencial o a distancia es producido por profesional con certificación de Instructor AVSEC válido durante la operación

ORIENTACION: Solicitar al Centro de Instrucción el material instruccional utilizado para los cursos AVSEC en análisis en la auditoría, y verificar el cumplimiento de las siguientes informaciones: material producido por profesional con certificación de Instructor AVSEC válida, con su nombre y CPF, y fecha de cierre de la auditoría edición del material.

OBSERVACION:

2.16	RBAC 110	110.35(b); Apéndice B	EF 1829	¿El Centro de instrucción mantiene material instruccional actualizado de acuerdo con las normas técnicas en vigor y con el contenido programático del curso definido en el Apéndice B?	
------	----------	--------------------------	---------	---	--

SITUACIÓN ESPERADA: El centro de instrucción mantiene material instruccional actualizado de acuerdo con las normas técnicas en vigor y con el contenido programático del curso definido en el Apéndice B del RBAC 110.

ORIENTACIONES: Solicitar al Centro de Instrucción el material instruccional más reciente, y que está siendo utilizado por los instructores. Analizarlo en cuanto a la actualización de normas y contenidos.

"Material instruccional" según el RBAC 110: "Material elaborado para un curso AVSEC, que puede incluir programas instruccionales informatizados, manuales de entrenamiento, apostillas, diapositivas y demás recursos pedagógicos utilizados para el mismo fin".

Según la IS-110, ítem 5.4.4.2.2: "Los datos contenidos en la subsección B.5 de la IS-110 sólo necesitan ser enviados a la Autoridad Aeronáutica en la primera evaluación del MPCl, con miras a la solicitud de autorización del CI, necesario el envío a cada actualización de referencias bibliográficas, documentos normativos o reglamentarios".

De acuerdo con el apartado 110.29 (b) (ii): "La Autoridad Aeronáutica supervisará el cumplimiento de las exigencias del ítem 110.35 (b) durante las actividades de fiscalización y control de calidad, pudiendo solicitar el envío del material instruccional utilizado en los cursos AVSEC en cualquier momento".

OBSERVACION:

2.17	RBAC 110	110.37(a)(1)(i)(ii)(iii) ; 110.37(a)(2)	EF 1830, EF 1831, EF 1832, EF 1833	El Centro de Instrucción utiliza, para el curso de Formación y Actualización en Inspección de Seguridad de la Aviación Civil y para su evaluación de desempeño, un sistema simulador de equipo de rayos X que atiende, como mínimo, los criterios establecidos en el RBAC 110?	
------	----------	--	---	--	--

SITUACION ESPERADA: El Centro de instrucción utiliza, para el curso de Formación y Actualización en Inspección de Seguridad de la Aviación Civil y para su evaluación de desempeño, un sistema simulador de equipo de rayos X que atiende como mínimo los siguientes criterios: 1000 (mil) imágenes de volúmenes que contengan: (i) diferentes modelos de equipaje de mano, despachados o de carga; (ii) diferentes tipos de amenazas, que incluyan objetos puntiagudos y cortantes, armas, bombas, explosivos, dispositivos explosivos improvisados y demás objetos prohibidos previstos en reglamentación específica de la Autoridad Aeronáutica; y (iii) el concepto de ninguna amenaza, amenaza obvia y posible amenaza. Para cada volumen, el sistema debe tener dos imágenes, la real y la correspondiente en rayos X. La imagen real debe resaltar los objetos que componen el volumen.

ORIENTACION: Verificar la correspondencia del equipo simulador de rayos X presentado durante la auditoría, con el presentado en el MPCl, que atienda los criterios establecidos en el RBAC 110.

OBSERVACION:

2.18	RBAC 110	110.37(b)	EF 1834	¿El concepto de amenaza, amenaza obvia y posible amenaza es explotado, por el sistema simulador de equipo de rayos X, de la forma establecida en el RBAC 110?	
------	----------	-----------	---------	--	--

SITUACION ESPERADA: El concepto de amenaza, amenaza obvia y posible amenaza es explotado, por el sistema simulador de equipo de rayos X, de la siguiente manera:

- (1) no es una amenaza: la imagen del volumen de rayos X no contiene artículos prohibidos y genera ninguna duda sobre su existencia, no justifica la realización de la inspección manual;
- (2) amenaza obvia: la imagen de rayos X presenta una amenaza clara, debiendo ser negado su embarque sin realización de inspección manual; y
- (3) posible amenaza: la imagen de rayos X genera dudas sobre la existencia de amenaza, justificando la realización de inspección manual. Aplicabilidad: curso Inspección de seguridad de la aviación civil.

ORIENTACION: Verificar la correspondencia de los conceptos explotados por el equipo simulador de rayos X presentado durante la auditoría, con aquellos presentados en el MPCL, que atiendan los criterios establecidos en el RBAC 110.

OBSERVACION:

3 - Ediciones de cursos AVSEC

3.1	RBAC 110; IS 110-001	110.41(c); B.6.3(c) da IS 110-001	EF 1837	¿Las clases de cursos AVSEC presenciales, semipresenciales y de distancia se limitan al máximo de 50 alumnos?	
-----	----------------------	-------------------------------------	---------	--	--

SITUACION ESPERADA: El Centro de instrucción mantiene archivados los registros de frecuencia de los alumnos, limitando las clases de cursos AVSEC presenciales, semipresenciales y a distancia al máximo de 50 (cincuenta) alumnos.

ORIENTACION: Para cada curso analizado, verificar las listas de frecuencias de los alumnos de clases de cursos presenciales, semipresenciales y a distancia, y verificar si cada clase fue limitada al máximo de 50 alumnos.

OBSERVACION:

3.2	RBAC 110; RBAC 107; IS 107-001A; IS 107-001B; IS 110-001	110.43(a)(1)(i); 110.43(a)(1)(iii); Apêndice B do RBAC 110; 107.93(c)(3); F.20.21(a)(8) da IS 107-001A, ou F.20.21(a)(8) da IS 107-001B; B.6.2(a) da IS 110-001; 110.63(b)(1); 110.63(d)	EF 1838; EF 1896; EF 1907	El Centro de instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, los registros relativos a cada clase de curso AVSEC, referentes a la EVALUACIÓN DE ANTECEDENTES CRIMALES, exigida para la matrícula en cursos de FORMACIÓN AVSEC.	
-----	--	--	---------------------------------	--	--

SITUACION ESPERADA: Para la matrícula en cursos de Formación, el Centro de instrucción realiza la evaluación de antecedentes penales de los profesionales, por medio de la presentación de los mismos atestados de antecedentes penales previstos para la acreditación ante el aeródromo, conforme reglamento específico de la Autoridad Aeronáutica. El profesional que posea una credencial de acceso al área restringida de seguridad (ARS) del aeropuerto en que trabaja puede presentarla como comprobante de verificación de antecedentes ya realizada. El Centro de instrucción mantiene estos registros archivados por al menos 5 (cinco) años, en medio físico o digital.

ORIENTACION: Para comprobación de la evaluación de antecedentes penales:

CURSOS REALIZADOS BAJO LA VIGENCIA DE LA IS 107-001B (a partir del 11/11/2016): Policía Civil del lugar de domicilio; La policía Federal; Justicia estatal del lugar de domicilio; y Justicia Federal, todos válidos.

CURSOS REALIZADOS BAJO LA VIGENCIA DE LA IS 107-001A (a partir del 30/6/2016): Policía Civil del lugar de domicilio; y la Policía Federal, ambos válidos. "Estos registros pueden ser presentados por el Centro de Instrucción en medio físico o digital.

ATENCIÓN AL ÍTEM C.2.1 DE IS 110-001: La credencial aeroportuaria para acceso a las ARS o a las áreas controladas es válida para sustituir la documentación de antecedentes. El centro de instrucción sólo reconoce los modelos de credenciales informadas, por medios oficiales, por los operadores de aeródromo o por la Autoridad Aeronáutica.

ATENCIÓN A los ÍTEM C.2.2 y C.2.3 de la IS 110-001 sobre: procedimientos en caso de sospechar la veracidad de la documentación de antecedentes. Aplicabilidad: Todos los cursos de FORMACIÓN AVSEC: AVSEC para atención al pasajero; AVSEC para carga aérea; AVSEC para operaciones de suelo; AVSEC para tripulantes; AVSEC para vigilantes; Básico AVSEC; Inspección de seguridad de la aviación civil; AVSEC para operador de aeródromo; AVSEC para el operador aéreo.

OBS. sobre el término "domicilio": conforme al Derecho civil, no se restringe a la residencia, pudiendo abarcar también el lugar de trabajo.

OBSERVACION:

3.3	RBAC 110; IS 110-001	110.39(d)(1); 5.5.3 de IS nº 110-01A; B.6.2(b) de IS nº 110-001; 110.63(b)(1); 110.63(d)	sin EF	¿El Centro de Instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, los registros relativos a cada clase de curso AVSEC, referentes al COMPROBANTE DE RESIDENCIA (conforme a la legislación específica sobre la materia), para fines de evaluación de antecedentes penales?	
-----	----------------------	--	--------	---	--

SITUACION ESPERADA: Para la matriculación en los cursos AVSEC, el Centro de instrucción exige de los profesionales el comprobante de residencia (conforme legislación específica sobre la materia), para fines de evaluación de antecedentes penales; y mantiene estos registros archivados por al menos 5 (cinco) años, en medio físico o digital.

ORIENTACION:

OBSERVACION:

3.4	RBAC 110; IS 110-001	110.43(a); Apéndice B de RBAC 110; B.6.2(d) de IS 110-001; 110.63(b)(1); 110.63(d)	EF 1839; EF 1896; EF 1907	¿El Centro de Instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, los registros relativos a cada clase de curso AVSEC, referentes a: CERTIFICADO DE CONCLUSIÓN DE NIVEL MEDIO , exigido para la matrícula en los cursos de Formación o Actualización en Básico AVSEC; Inspección de seguridad de la aviación civil; AVSEC para operador de aeródromo; y AVSEC para el operador aéreo?	
-----	----------------------	--	---------------------------	--	--

SITUACION ESPERADA: Para la matriculación en los siguientes cursos de Formación o Actualización, el Centro de instrucción requiere el certificado de finalización de nivel medio de los profesionales: Básico AVSEC; Inspección de seguridad de la aviación civil; AVSEC para operador de aeródromo; y AVSEC para el operador aéreo. Y el Centro de instrucción mantiene esos registros archivados por al menos 5 (cinco) años, en medio físico o digital.

ORIENTACION: Verificar si el Centro de Instrucción mantiene archivado, en medio físico o digital, el certificado de nivel medio de cada alumno de los siguientes cursos de Formación o Actualización: Básico AVSEC; Inspección de seguridad de la aviación civil; AVSEC para operador de aeródromo; y AVSEC para el operador aéreo.

OBSERVACION:

3.5	RBAC 110; IS 110-001	110.43(a); Apéndice B de RBAC 110; B.6.2(e) de IS 110-001; 110.63(b)(1); 110.63(d)	EF 1840; EF 1896; EF 1907	¿El Centro de Instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, los registros relativos a cada clase de curso AVSEC, referentes a: LICENCIA DE TRIPULANTE , requerida para la matrícula en el curso de Formación o Actualización en AVSEC para tripulantes?	
-----	----------------------	--	---------------------------	--	--

SITUACION ESPERADA: Para la matriculación en el curso de Formación o Actualización en AVSEC para tripulantes, el Centro de instrucción exige de los profesionales la licencia válida de tripulante, y mantiene esos registros archivados por lo menos 5 (cinco) años, en medio físico o digital.

ORIENTACION: Verificar si el Centro de Instrucción mantiene archivado, en medio físico o digital, el comprobante de licencia válida de tripulante, para matrícula de cada alumno en el curso de Formación o Actualización en AVSEC para tripulante. En el Apéndice I de la IS 110-001 se menciona "copia legible del Certificado de Habilitación Técnica (CHT)" como documento necesario para la matrícula, según el entendimiento del GSAC (mayo / 2017). y por otro lado, en el Apéndice B del RBAC 110 se menciona "Licencia válida de tripulante", lo que prevalece es esta última, que se trata de licencia expedida por la Autoridad Aeronáutica o por la ABUL, y que no presenta fecha de caducidad.

OBSERVACION:

3.6	RBAC 110; IS 110-001	110.43(a); Apéndice B del RBAC 110; B.6.2(f) de IS 110-001; 110.63(b)(1); 110.63(d)	EF 1841; EF 1896; EF 1907	¿El Centro de instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, los registros relativos a cada clase de curso AVSEC, referentes a: HABILITACIÓN PARA EJERCER ACTIVIDAD DE VIGILANTE , de acuerdo con la reglamentación del DPF, exigida para la matrícula en los cursos de Formación o Actualización en AVSEC para los vigilantes?	
-----	----------------------	---	---------------------------	---	--

SITUACION ESPERADA: Para la matrícula en el curso de Formación o Actualización en AVSEC para vigilantes, el Centro de instrucción exige de los profesionales la habilitación para ejercer la actividad de vigilante, de acuerdo con la reglamentación del Departamento de Policía Federal; y mantiene estos registros archivados por al menos 5 (cinco) años, en medio físico o digital.

ORIENTACION: Verificar si el Centro de instrucción mantiene archivado, en medio físico o digital, el comprobante de habilitación para ejercer la actividad de vigilante, conforme Departamento de Policía Federal (DPF), para matrícula de cada alumno en los cursos de Formación o Actualización en AVSEC para vigilantes.

OBSERVACION:					
3.7	RBAC 110; IS 110-001	110.43(a); Apéndice B del RBAC 110; B.6.2(g)(i) da IS 110-001; 110.63(b)(1); 110.63(d)	EF 1842; EF 1896; EF 1907	¿El Centro de instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, los registros relativos a cada clase de curso AVSEC, referentes al: CERTIFICADO DEL CURSO FORMACIÓN EN BÁSICO AVSEC , exigido para la matrícula en los siguientes cursos de Formación: Inspección de seguridad de la aviación civil, AVSEC para el operador de aeródromo, y AVSEC para el operador aéreo?	
SITUACION ESPERADA: Para la matriculación en los siguientes cursos de Formación, el Centro de Instrucción exige de los profesionales el certificado del curso de Formación en Básico AVSEC: Inspección de seguridad de la aviación civil; AVSEC para operador de aeródromo; AVSEC para el operador aéreo; y el Centro de instrucción mantiene estos registros archivados por al menos 5 (cinco) años, en medio físico o digital.					
ORIENTACION: Verificar si el Centro de Instrucción mantiene archivado, en medio físico o digital, el certificado del curso de Formación en Básico AVSEC (válido, o no, en la época de la matrícula), para matrícula de cada alumno en los siguientes cursos de Formación: Inspección de seguridad de la aviación civil; AVSEC para operador de aeródromo; AVSEC para el operador aéreo.					
OBSERVACION:					
3.8	RBAC 110; IS 110-001	110.43(a); Apéndice B do RBAC 110; B.6.2(h) da IS 110-001; 110.63(b)(1); 110.63(d)	EF 1843; EF 1896; EF 1907	¿El Centro de instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, los registros relativos a cada clase de curso AVSEC, referentes a: FICHAS DE EVALUACIÓN DEL ENTRENAMIENTO EN SERVICIO (emitidas por organización con responsabilidad AVSEC), que fueron requeridas por el Centro de instrucción para la matrícula en el curso de ACTUALIZACIÓN en Inspección de seguridad de la aviación civil?	
SITUACION ESPERADA: Para la matriculación en el curso de Actualización en Inspección de seguridad de la aviación civil, el Centro de instrucción exige de los profesionales la Ficha de Evaluación del Entrenamiento en Servicio, calificándolos como aptos; y mantiene estos registros archivados por al menos 5 (cinco) años, en medio físico o digital.					
ORIENTACION: Verificar si el Centro de Instrucción mantiene archivadas, en medio físico o digital, las Fichas de Evaluación del Entrenamiento en Servicio, requeridas para matrícula en el curso de ACTUALIZACIÓN en Inspección de seguridad de la aviación civil.					
OBSERVACION:					
3.9	RBAC 110; IS 110-001	110.43(a); Apéndice B del RBAC 110; B.6.2(j) da IS 110-001; 110.63(b)(1); 110.63(d)	EF 1844; EF 1896; EF 1907	¿El Centro de instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, los registros de matrícula de cada alumno, referentes a COMPROBACIÓN DE EXPERIENCIA PROFESIONAL MÍNIMA DE 6 MESES EN EL SISTEMA DE AVIACIÓN CIVIL , requerida para los siguientes cursos de Formación o Actualización: AVSEC para operador de aeródromo, y AVSEC para el operador aéreo?	
SITUACION ESPERADA: Para la matriculación en los cursos de Formación y Actualización de AVSEC para operador de aeródromo, y AVSEC para operador aéreo, el Centro de instrucción exige de los profesionales la comprobación de experiencia profesional mínima de 06 (seis) meses en el sistema de aviación civil; y el Centro de instrucción mantiene estos registros archivados por al menos 5 (cinco) años, en medio físico o digital.					
ORIENTACION: Verificar si el Centro de instrucción mantiene archivada, en medio físico o digital, copia legible de comprobante de experiencia profesional de, como mínimo, 6 meses en actividad relacionada con la aviación civil (Ex: carnet de trabajo, declaración de la empresa, contrato de la prestación de servicio, acto de la Administración Pública publicado en el Diario Oficial de la Unión, entre otros), exigido para matrícula de cada alumno en los siguientes cursos de Formación o Actualización: AVSEC para operador de aeródromo; y AVSEC para el operador aéreo.					
OBSERVACION:					
3.10	RBAC 110	110.45(a)	EF 1847	¿Las instalaciones utilizadas para dictrar clases presentan condiciones de espacio, mobiliario, iluminación, ventilación y acústica que no perjudican el proceso de aprendizaje del alumno?	
SITUACIÓN ESPERADA: Se utilizan instalaciones para ministrar clases que presentan condiciones de espacio, mobiliario, iluminación, ventilación y acústica que no perjudican el proceso de aprendizaje del alumno.					

ORIENTACIONES. Comprobar aspectos diversos sobre las instalaciones utilizadas para impartir clases. En el caso de que se produzca un cambio en la calidad de la información, se debe tener en cuenta que, en la mayoría de los casos, se trata de un problema de salud pública (por ejemplo: ruidos externos de la calle o de salas vecinas, ruidos internos de acondicionador de aire o ventilador); problemas de ventilación (temperatura muy alta o muy baja); problemas con la iluminación (habitación muy oscura o muy clara); problemas con el mobiliario (sillas inadecuadas o quebradas).

OBSERVACION:

3.11	RBA 110	110.45(b)	EF 1848	¿Las instalaciones utilizadas como sede del centro de instrucción presentan condiciones que propician la seguridad y el debido archivado y organización de los documentos exigidos en el RBAC 110?	
------	---------	-----------	---------	--	--

SITUACION ESPERADA: Las instalaciones utilizadas como sede del centro de instrucción presentan condiciones que propician la seguridad y el debido archivado y organización de los documentos exigidos en el RBAC 110.

ORIENTACION:

OBSERVACION:

3.12	RBAC 110; IS 110-001	110.47(a); B.6.2(c) da IS nº 110-001; 110.63(b)(4); 110.63(d)	EF 1849; EF 1899; EF 1907	¿El Centro de Instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, los COMPROBANTES DE RECEPCIÓN DE REGLAMENTO DEL CURSO por los alumnos, los cuales deben ser entregados a los alumnos hasta el primer día de clase?	
------	----------------------	---	---------------------------------	---	--

SITUACION ESPERADA: El Centro de Instrucción proporciona a los alumnos, hasta el primer día de clase, el reglamento del curso; y mantiene estos registros archivados por al menos 5 (cinco) años, en medio físico o digital.

ORIENTACION: Verificar si el Centro de instrucción mantiene archivado, en medio físico o digital, el comprobante de recepción, por los alumnos, del reglamento de curso.

3.13	RBAC 110	110.47(b)(1)(2)(3)(4) (5)(6)(7)(8)(9)(10)(11)	EF 1850; EF 1851; EF 1852; EF 1853; EF 1854; EF 1855; EF 1856; EF 1857; EF 1858; EF 1859; EF 1860; EF 1897	¿El Reglamento de cada curso contiene, como mínimo, la información establecida en el RBAC 110?	
------	----------	--	---	--	--

SITUACION ESPERADA: El Reglamento de cada curso contiene, al menos, la siguiente información: (1) los datos del centro de formación, incluida la dirección de la sede y su canal de comunicación con el estudiante para las quejas, sugerencias y felicitaciones; (2) nombre del responsable técnico; (3) indicación de la autorización del centro de instrucción y la dirección electrónica en la página de la Autoridad Aeronáutica en Internet donde consta la información sobre la validez de la autorización; (4) procedimientos de matriculación; (5) rejilla horaria; (6) criterios de aprobación del alumno, conforme Apéndice B de este Reglamento; (7) deberes del alumno; (8) procedimientos para la realización de la evaluación del rendimiento; (9) procedimientos para interponer un recurso de evaluación de desempeño; (10) referencia a este reglamento, indicando la dirección electrónica de la Autoridad Aeronáutica donde puede ser consultado; y (11) dirección electrónica y teléfono de la Autoridad Aeronáutica - "Hable con la Autoridad Aeronáutica".

ORIENTACION: Verificar si el reglamento de cada curso analizado durante la auditoría contiene la información necesaria. Se sugiere verificar la correspondencia del reglamento presentado durante la auditoría, y el presentado en el MPCÍ (Apéndice I), especialmente en relación a la cuadrícula horaria del curso.

OBSERVACION:					
3.14	RBAC 110; IS 110-001	110.49(a); C.5.1 e Apéndice E del IS 110-001; 110.63(b)(11); 110.63(d)	EF 1861; EF 1906; EF 1907	¿El Centro de instrucción mantiene metodología de evaluación de la instrucción impartida, conforme descrita en el MPCl, referente a la actualización de las propuestas de PLAN DE CLASE ?	

SITUACION ESPERADA: El Centro de Instrucción mantiene metodología de evaluación de la instrucción impartida, capaz de identificar fallas y generar aumento, garantizando la calidad mínima de la instrucción, conforme al MPCl. En relación a la propuesta de plan de clase (Apéndice E), el Centro de instrucción la mantiene actualizada con la normativa AVSEC vigente, y la utiliza para cada contenido programático para balizar las clases de los instructores. El Centro de instrucción mantiene los registros de estos planes de clase, en medio físico o digital.

ORIENTACION: Verificar si, para cada curso impartido, el Centro de instrucción mantiene archivados, en medio físico o digital, registros de los planes de clase, conforme descritos en el MPCl.

OBSERVACION:					
3.15	RBAC 110; IS 110-001	110.49(a); B.6.4(a), C.5.2, C.5.4, C.5.9(a) e Apéndice P de IS 110-001; 110.63(b)(11); 110.63(d)	EF 1861; EF 1906; EF 1907;	¿El Centro de Instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, registros de las acciones de mejora de calidad de la instrucción impartida, conforme descritas en el MPCl, referentes a EVALUACIÓN DE REACCIÓN ?	

SITUACION ESPERADA: El Centro de Instrucción mantiene metodología de evaluación de la instrucción ministrada conforme descrita en el MPCl: al final de la última clase de toda turma presencial ministrada, el instructor del curso entrega el Formulario para evaluación de reacción, para ser llenado por los alumnos (Apéndice P). En el caso de cursos impartidos en EAD, se utilizan las mismas cuestiones del formulario para evaluación de reacción (Apéndice P), pero conforme a la metodología de desarrollo del curso. El Centro de instrucción mantiene estos Formularios archivados por al menos 5 (cinco) años, en medio físico o digital.

ORIENTACION: Verificar si, para cada curso impartido, el Centro de instrucción mantiene archivados, en medio físico o digital, registros del Formulario para evaluación de reactivo, relleno por los alumnos, conforme establecido en el MPCl.

OBSERVACION:					
3.16	RBAC 110; IS 110-001	110.49(a); B.6.4(b), C.5.5, C.5.9(b) e Apéndice Q del IS 110-00; 110.63(b)(11); 110.63(d)	EF 1861; EF 1906; EF 1907;	El Centro de instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, registros de las acciones de mejora de calidad de la instrucción impartida, conforme descritas en el MPCl, referentes a los RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE REACCIÓN (tabulación de resultados) ?	

La situación esperada: El Centro de instrucción mantiene la metodología de evaluación de la instrucción impartida como se describe en el MPCl: El resultado de las evaluaciones de reacción es tabulado, generando una banda de datos única (Apéndice Q), que es firmado por el Responsable Técnico. El Centro de instrucción mantiene estas tabulaciones de resultados archivadas por al menos 5 (cinco) años, en medio físico o digital.

Orientación: Verificar si, para cada curso impartido, el Centro de instrucción mantiene archivados, en medio físico o digital, registros de la tabulación de resultados de las evaluaciones de reacción, conforme establecido en el MPCl.

OBSERVACION:					
3.17	RBAC 110; IS 110-001	110.49(a); B.6.4(c), C.5.6, C.5.9(c) e Apéndice R del IS 110-001; 110.63(b)(11); 110.63(d)	EF 1861; EF 1906; EF 1907;	El Centro de instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, registros de las acciones de mejora de calidad de la instrucción ministrada, conforme descritas en el MPCl, referentes al PLAN DE ACCIONES CORRECTIVAS ?	

SITUACION ESPERADA: El Centro de instrucción mantiene metodología de evaluación de la instrucción ministrada conforme descrita en el MPPI: El responsable técnico realiza un plan de acción correctiva para cada causa de problema identificado, o para oportunidad de mejora, utilizando el Formulario de acciones correctivas (Apéndice R). El Centro de instrucción mantiene esos planes de acciones correctivas archivados por como mínimo 5 (cinco) años, en medio físico o digital.

Orientación: Verificar si, para cada curso impartido, el Centro de instrucción mantiene archivados, en medio físico o digital, registros del plan de acciones correctivas, cuando sea aplicable, conforme establecido en el MPPI.

OBSERVACION:

3.18	RBAC 110; IS 110-001	110.49(a); B.6.4(d), C.5.7, C.5.9(d) e Apéndice L del IS 110-001; 110.63(b)(11); 110.63(d)	EF 1861; EF 1906; EF 1907;	El Centro de instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, registros de las acciones de mejora de calidad de la instrucción impartida, conforme descritas en el MPPI, referentes a la EVALUACIÓN DEL INSTRUCTOR?	
------	----------------------	--	----------------------------	---	--

SITUACION ESPERADA: El Centro de Instrucción mantiene metodología de evaluación de la instrucción impartida como se describe en el MPPI: El responsable técnico, o un instructor, realiza el acompañamiento de clases, evaluando la clase impartida por el instructor, y rellenando la evaluación del instructor (Apéndice L). El Consejo el instructor se evalúa en la siguiente frecuencia: una clase cada 10 (diez) cursos impartidos. El Centro de instrucción mantiene estos registros de evaluación de los instructores archivados por al menos 5 (cinco) años, en medio físico o digital.

Orientación: Verificar si, para cada curso impartido, el Centro de instrucción mantiene archivados, en medio físico o digital, registros de evaluación de instructor, conforme establecido en el MPPI.

OBSERVACION:

4 - Certificación de profesionales AVSEC

4.1	RBAC 110	110.51(c)(1)	EF 1862	¿El instructor AVSEC es el responsable del registro de frecuencia de los alumnos en el curso?	
-----	----------	----------------	---------	--	--

Situación esperada: El instructor AVSEC es el responsable del registro de frecuencia de los alumnos en el curso, conforme MPPI.

Orientación: Consultar el procedimiento descrito en el MPPI sobre responsabilización del instructor AVSEC por el registro de frecuencia de los alumnos, y verificar su cumplimiento por el Centro de instrucción.

OBSERVACION:

4.2	RBAC 110; IS 110-001	110.51(c); Apéndice B; B.6.3(c), da IS 110-001; 110.63(b)(5); 110.63(d)	EF 1863; EF 1906; EF 1907	¿El Centro de instrucción verifica la FRECUENCIA INTEGRAL del alumno en el curso como un criterio de aprobación, y mantiene archivados, por lo menos 5 años, los registros de frecuencia?	
-----	----------------------	--	---------------------------	--	--

SITUACION ESPERADA: El Centro de instrucción verifica la frecuencia INTEGRAL del alumno en el curso como un criterio de aprobación; y mantiene archivados los registros de frecuencia, por lo menos 5 (cinco) años, en medio físico o digital. **Aplicabilidad para los siguientes cursos de Formación o Actualización:** AVSEC para atención al pasajero; AVSEC para carga aérea; AVSEC para operaciones de suelo; AVSEC para tripulantes; AVSEC para vigilantes.

ORIENTACION: Verificar si, para cada curso impartido, el Centro de instrucción mantiene archivados, en medio físico o digital, los registros de frecuencia de los alumnos. Comprobar en las listas de frecuencias si el Centro de instrucción controla la frecuencia INTEGRAL obligatoria para la aprobación de los alumnos. Tomar copia o fotografiar las listas de frecuencias.

OBSERVACION:

4.3	RBAC 110; IS 110-001	110.51(c); Apéndice B; B.6.3(c), da IS nº 110-001; 110.63(b)(5); 110.63(d)	EF 1864; EF 1906; EF 1907	El Centro de instrucción verifica la FRECUENCIA MÍNIMA IGUAL O SUPERIOR A 80% de la carga horaria en el curso como un criterio de aprobación, y mantiene archivados, por lo menos 5 años, los registros de frecuencia?	
-----	----------------------	---	---------------------------	---	--

SITUACION ESPERADA: El Centro de instrucción comprueba la frecuencia del alumno, igual o superior al 80% de la carga horaria del curso, como un criterio de aprobación; y mantiene archivados los registros de frecuencia, por lo menos 5 (cinco) años, en medio físico o digital. **Aplicabilidad para los siguientes cursos de Formación o Actualización:** Básico AVSEC; Inspección de seguridad de la aviación civil; AVSEC para operador de aeródromo; AVSEC para el operador aéreo.

Orientación: Verificar si, para cada curso impartido, el Centro de instrucción mantiene archivados, en medio físico o digital, los registros de frecuencia de los alumnos. Comprobar en las listas de frecuencias si el Centro de instrucción controla la frecuencia mínima igual o superior al 80% de la carga horaria del curso, para la aprobación de los alumnos. Tomar copia o fotografiar las listas de frecuencias.

OBSERVACION:

4.4	RBAC 110; IS 110-001	110.51(c)(2); B.6.3(c) da IS 110-001; 110.63(b)(5); 110.63(d)	EF 1865; EF 1906; EF 1907	Para los cursos presenciales, el Centro de instrucción afiere la frecuencia de los alumnos a cada turno de clase, que corresponde a 4 (cuatro) horas-clase ; y mantiene archivados, por lo menos 5 años, los registros de frecuencia?	
-----	----------------------	---	---------------------------------	--	--

SITUACION ESPERADA Para los cursos presenciales, el Centro de instrucción afiere la frecuencia de los alumnos a cada turno de clase, que corresponde a 4 (cuatro) horas-clase; y mantiene archivados los registros de frecuencia, por lo menos 5 (cinco) años, en medio físico o digital.

ORIENTACION: Verificar si, para cada curso impartido, el Centro de instrucción mantiene archivados, en medio físico o digital, los registros de frecuencia de los alumnos. Comprobar, en las listas de frecuencias de los cursos presenciales, si el Centro de instrucción controla la frecuencia a cada turno de clase, que corresponde a 4 horas de clase. Tomar copia o fotografiar las listas de frecuencias.

OBSERVACION:

4.5	RBAC 110; IS 110-001	110.51(c)(3); B.6.3(c) del IS110-001; 110.63(b)(5); 110.63(d)	EF 1866; EF 1906; EF 1907	Para los cursos semipresenciales o a distancia , el Centro de instrucción afiere la frecuencia para registrar la evolución del alumno, correspondiendo a una frecuencia para cada ítem del contenido programático; y mantiene archivados, por lo menos 5 años, los registros de frecuencia?	
-----	----------------------	---	---------------------------------	---	--

Situación esperada: Para los cursos semipresenciales o a distancia, el Centro de Instrucción debe medir la frecuencia para registrar la evolución del alumno, correspondiendo a una frecuencia para cada ítem del contenido programático; y mantiene archivados, por lo menos 5 años, los registros de frecuencia.

Orientación: Verificar si, para cada curso semipresencial o la distancia impartida, el Centro de Instrucción mantiene archivados, en medio físico o digital, los registros de frecuencia de los alumnos, conforme procedimiento descrito en el MPCL. Tomar copia o fotografiar las listas de frecuencias.

OBSERVACION:

4.6	RBAC 110; IS 110-001	110.51(g); B.6.3(e) da IS 110-001; 110.63(b)(7); 110.63(d)	EF 1867; EF 1906; EF 1907	Para el curso de Formación en Inspección de Seguridad de la Aviación Civil, el Centro de instrucción emite declaración al profesional tras la conclusión de las partes teórica y práctica del Centro de Instrucción, habilitándolo para el inicio del Entrenamiento en servicio; y mantiene archivados, por lo menos 5 años, los registros de la emisión?	
-----	----------------------	---	---------------------------------	--	--

SITUACION ESPERADA: Para el curso de Formación en Inspección de Seguridad de la Aviación Civil, el Centro de instrucción emite declaración al profesional tras la conclusión de las partes teórica y práctica del centro de instrucción, habilitándolo para el inicio del Entrenamiento en servicio; y el Centro de instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, en medio físico o digital, los registros de emisión de esas declaraciones.

ORIENTACION: Verificar si, para cada curso de Formación en Inspección de Seguridad de la Aviación Civil impartido, el Centro de Instrucción mantiene archivados, en medio físico o digital, registros de emisión de las declaraciones a los alumnos aprobados, habilitándolos para el inicio del Entrenamiento en servicio.

OBSERVACION:

4.7	RBAC 110	110.51(h)(1)	EF 1869	En el caso de la Certificación de Formación en Inspección de Seguridad de la Aviación Civil, el Centro de instrucción INFORMA A LA Autoridad Aeronáutica , en hasta 12 meses, el "apto" o "no apto" del Entrenamiento en Servicio, conforme evaluación de la organización con responsabilidad AVSEC?	
-----	----------	--------------	---------	---	--

SITUACION ESPERADA: En el caso de la certificación de Formación en Inspección de Seguridad de la Aviación Civil, informa a la Autoridad Aeronáutica, en hasta 12 (doce) meses, el "apto" o "no apto" del Entrenamiento en Servicio, conforme evaluación de la organización con responsabilidad AVSEC (operador de aeródromo, operador aéreo, o agente de carga aérea acreditado).

ORIENTACION: Consultar el procedimiento descrito en el MPCJ para que el Centro de instrucción informe a la Autoridad Aeronáutica, en hasta 12 meses, el "apto" o "no apto" del Entrenamiento en Servicio, conforme evaluación de la organización con responsabilidad AVSEC; comprobar su cumplimiento por el Centro de Instrucción.

OBSERVACION:

4.8	RBAC 110; IS 110-001	110.53(a); B.6.3(d) da IS 110-001; 110.63(b)(6); 110.63(d)	EF 1871; EF 1906; EF 1907	El Centro de Instrucción utiliza pruebas indicadas por la Autoridad Aeronáutica, en las evaluaciones de desempeño teórico de las certificaciones AVSEC; y mantiene archivados, por lo menos 5 años, 1 ejemplar de cada evaluación aplicada, y las hojas de respuestas de todos los alumnos?	
-----	----------------------	--	---------------------------	---	--

Situación esperada: El Centro de instrucción utiliza pruebas indicadas por la Autoridad Aeronáutica, en las evaluaciones de desempeño teórico de las certificaciones AVSEC; y mantiene archivados, por lo menos 5 años, en medio físico o digital, 1 ejemplar de cada evaluación aplicada, y las hojas de respuestas de todos los alumnos?

Orientación: Verificar si el Centro de Instrucción mantiene archivado 1 (un) ejemplar de cada evaluación de desempeño aplicada y hojas de respuestas de todos los alumnos. Si es posible, recoger ese ejemplar (s) y compararlos con las evaluaciones de desempeño que fueron enviadas al Centro de instrucción por medio del e-mail exámenes.

OBSERVACION:

4.9	RBAC 110; IS 110-001	110.53(b); B.6.3(d) da IS 110-001; 110.63(b)(6); 110.63(d)	EF 1873; EF 1906; EF 1907	El Centro de Instrucción utiliza evaluaciones de rendimiento en la SEGUNDA LLAMADA diferente de las utilizadas en la primera llamada; y mantiene archivados, por lo menos 5 años, 1 ejemplar de cada evaluación aplicada, y las hojas de respuestas de todos los alumnos?	
-----	----------------------	--	---------------------------	--	--

SITUACION ESPERADA: El Centro de instrucción utiliza evaluaciones de rendimiento en la segunda llamada diferentes de las utilizadas en la primera llamada; y mantiene archivados, por lo menos 5 años, en medio físico o digital, 1 ejemplar de cada evaluación aplicada, y las hojas de respuestas de todos los alumnos.

ORIENTACION: Verificar si el Centro de instrucción mantiene archivado 1 (un) ejemplar de cada evaluación de desempeño aplicada y hojas de respuestas de todos los alumnos. Si es posible, recoger ese ejemplar (s) y compararlos con las evaluaciones de desempeño que fueron enviadas al Centro de Instrucción por medio del e-mail exámenes.

OBSERVACION:

4.10	RBAC 110	110.53(c); 110.53(c)(2)	EF 1874	¿El Centro de Instrucción produce y encamina a la Autoridad Aeronáutica cuestiones inéditas de evaluaciones de desempeño, en el plazo de 90 días después de la solicitud de la Autoridad Aeronáutica?	
------	----------	----------------------------	---------	---	--

SITUACION ESPERADA: El Centro de Instrucción produce y encamina a la Autoridad Aeronáutica cuestiones inéditas de evaluaciones de desempeño, cuando solicitado por la Agencia, en el plazo de 90 (noventa) días.

ORIENTACION: Consultar la GTCA si se han hecho peticiones al Centro de instrucción para la producción y encaminamiento de cuestiones inéditas de evaluaciones de desempeño. En caso positivo, verificar con el Centro de instrucción el cumplimiento del plazo de 90 días después de la solicitud de la Autoridad Aeronáutica.

OBSERVACION:

4.11	RBAC 110	110.55(a)	EF 1877	¿El Centro de Instrucción aplica la 2ª llamada de evaluación de desempeño teórica al alumno que no sea aprobado, o que no comparezca a la evaluación de desempeño teórico?	
------	----------	-----------	---------	---	--

SITUACION ESPERADA: El alumno que no sea aprobado o no comparezca a la evaluación de desempeño teórico tiene derecho a una segunda llamada, definida en la cuadrícula horaria presente en el reglamento del curso.

ORIENTACION: Verificar los procedimientos adoptados por el Centro de instrucción para la aplicación de la 2ª llamada de la evaluación de desempeño teórica. Consulte la lista de frecuencia y / o notas de los alumnos, y verificar si los alumnos reprobados en la primera llamada tienen nota de la segunda llamada.

OBSERVACION:					
4.12	RBAC 110	110.55(b)	EF 1878	La segunda llamada de evaluación de desempeño teórica ocurre en hasta 15 días después de la fecha de realización de la primera llamada?	
SITUACION ESPERADA: La segunda llamada de evaluación de desempeño teórica ocurre en hasta 15 (quince) días después de la fecha de realización de la primera llamada.					
ORIENTACION: Verificar los procedimientos adoptados por el Centro de instrucción para el control del plazo de 15 días para la realización de la 2ª llamada de la evaluación de desempeño teórica.					
OBSERVACION:					
4.13	RBAC 110; IS 110-001	110.57(d); B.6.3(h) del IS 110-001; 110.63(b)(10); 110.63(d)	EF 1884; EF 1906; EF 1907	El Centro de Instrucción ofrece un modelo de la evaluación de desempeño aplicada, su plantilla y un FORMULARIO DE INTERPOSICIÓN DE RECURSO , para los alumnos que deseen interponer recurso; y el Centro de Instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, esos Formularios?	
SITUACION ESPERADA: El Centro de Instrucción ofrece un modelo de evaluación de desempeño aplicada, su plantilla y un FORMULARIO DE INTERPOSICIÓN DE RECURSO, para los alumnos que deseen interponer recurso; y el Centro de Instrucción mantiene estos Formularios archivados, por lo menos 5 años, en medio físico o digital.					
ORIENTACION: Verificar si el Centro de Instrucción mantiene archivados, en medio físico o digital, los Formularios de interposición de recursos rellenos por los alumnos.					
OBSERVACION:					
4.14	RBAC 110	110.57(f); B.6.3(h) de IS 110-001; 110.63(b)(10); 110.63(d)	EF 1889; EF 1906; EF 1907	El responsable técnico del Centro de instrucción analiza los recursos interpuestos a la evaluación de desempeño teórico, en el plazo máximo de hasta 10 días, respondiendo sólo si fue deferido o no; y el Centro de Instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, los registros de esas respuestas?	
SITUACION ESPERADA: El responsable técnico del Centro de Instrucción analiza los recursos interpuestos a la evaluación de desempeño teórico, en el plazo máximo de hasta 10 días, respondiendo sólo si fue deferido o no; y el Centro de instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, en medio físico o digital, los registros de esas respuestas.					
ORIENTACION: Verificar si, para cada curso impartido, el Centro de instrucción mantiene archivados, en medio físico o digital, los registros de las respuestas del responsable técnico a los recursos interpuestos por los alumnos.					
OBSERVACION:					
4.15	RBAC 110; IS 110-001	110.57(f)(2); B.6.3(h) de IS nº 110-001; 110.63(b)(10); 110.63(d)	EF 1890; EF 1906; EF 1907	En el caso de un recurso juzgado procedente por el responsable técnico del Centro de Instrucción, o en el caso de que el alumno no esté de acuerdo con su dictamen, el Centro de Instrucción remite a la Autoridad Aeronáutica el formulario del recurso y la JUSTIFICATIVA PRELIMINAR DEL RESPONSABLE TÉCNICO con el propósito de obtener un dictamen definitivo de la Autoridad Aeronáutica? ¿El Centro de Instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, esos registros?	
SITUACION ESPERADA: En el caso de recurso juzgado procedente por el responsable técnico del Centro de Instrucción, o en el caso de que el alumno no esté de acuerdo con su dictamen, el Centro de Instrucción remite a la Autoridad Aeronáutica el formulario del recurso y la JUSTIFICATIVA PRELIMINAR DEL RESPONSABLE TÉCNICO con el propósito de obtener un dictamen definitivo de la Autoridad Aeronáutica. ¿El Centro de instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 años, en medio físico o digital, esos registros?					
ORIENTACION: Verificar si el Centro de Instrucción mantiene archivados, en medio físico o digital, los registros de encaminamiento a la Autoridad Aeronáutica de la justificación preliminar del responsable técnico en cuanto a la procedencia de recurso interpuesto.					
OBSERVACION:					

5 - Documentación del Centro de Instrucción

5.1	RBAC 110; IS 110-001	110.61(b)	EF 1892	¿El Centro de instrucción emite declaración de participación en curso AVSEC para los alumnos que la requieran, en el plazo máximo de hasta 10 días después de la solicitud?	
-----	----------------------	-----------	---------	--	--

SITUACION ESPERADA: El Centro de Instrucción emite una declaración de participación en curso AVSEC para los alumnos que la requieran, en el plazo máximo de hasta 10 (diez) días después de la solicitud.

ORIENTACION: Consultar el procedimiento descrito en el MPCl de emisión de declaración de participación en curso AVSEC; verificar su cumplimiento por el Centro de Instrucción.

OBSERVACION:

5.2	RBAC 110	110.61(c)(3)	EF 1893	¿El Centro de Instrucción entrega el certificado AVSEC al profesional en hasta 30 días después de su disponibilidad por la Autoridad Aeronáutica?	
-----	----------	----------------	---------	---	--

SITUACION ESPERADA: El Centro de instrucción entrega el certificado AVSEC al profesional en hasta 30 (treinta) días después de su disponibilidad por la Autoridad Aeronáutica.

ORIENTACION: Consultar el procedimiento descrito en el MPCl de entrega del certificado AVSEC al profesional en hasta 30 días después de su puesta a disposición por la Autoridad Aeronáutica; verificar su cumplimiento por el Centro de Instrucción.

OBSERVACION:

5.3	RBAC 110	110.63(a); 110.39(a)	EF 1894; EF 1895; EF 1835	Durante toda la vigencia de su autorización, el Centro de instrucción mantiene archivado el MPCl aprobado por la Autoridad Aeronáutica con todas las actualizaciones; y también mantiene archivado el material instruccional de los cursos, con todas las actualizaciones?	
-----	----------	-------------------------	---------------------------------	--	--

SITUACION ESPERADA: Durante toda la vigencia de su autorización, el Centro de Instrucción mantiene archivado el MPCl aprobado por la Autoridad Aeronáutica con todas las actualizaciones; y también mantiene archivado el material instruccional de los cursos, con todas las actualizaciones.

ORIENTACION: Solicitar al Centro de Instrucción: el MPCl aprobado por la Autoridad Aeronáutica, y el material instruccional de los cursos, con todas las actualizaciones.

OBSERVACION:

5.4	RBAC 110	110.63(b)(2); B.6.3(b) da IS 110-001; 110.63(d)	EF 1897; EF 1907	¿El Centro de Instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 (cinco) años, los registros relativos a cada clase de curso AVSEC, referentes a GRADUACION HORARIA ?	
-----	----------	--	---------------------	---	--

SITUACION ESPERADA: El Centro de instrucción mantiene archivados, por lo menos 5 (cinco) años, en medio físico o digital, los registros relativos a cada clase de curso AVSEC, referentes a la rejilla horaria.

ORIENTACION: Verificar si, para cada curso impartido, el Centro de instrucción mantiene archivado, en medio físico o digital, el Reglamento del curso, el cual debe contener la Rejilla horaria.

OBSERVACION:

6 - Fiscalización de Autoridad Aeronáutica

6.1	RBAC 110	110.91(c)	EF 1974	¿El Centro de Instrucción ofrece todo y cualquier registro de instrucción o certificación requerido por la Autoridad Aeronáutica para fines de comprobación o verificación de cumplimiento de los requisitos normativos?	
-----	----------	-------------	---------	--	--

SITUACION ESPERADA: El Centro de Instrucción ofrece todo y cualquier registro de instrucción el certificado requerido por la Autoridad Aeronáutica para fines de comprobación o verificación de conformidad de los requisitos normativos.

ORIENTACION:

OBSERVACION:					
6.2	RBAC 110	110.91(d)	EF 1977	¿El Centro de Instrucción facilita el acceso de los inspectores de la Autoridad Aeronáutica a la documentación, equipos, personas e instalaciones, durante acciones de fiscalización o de control de calidad?	
SITUACION ESPERADA: El Centro de Instrucción facilita el acceso de los inspectores de la Autoridad Aeronáutica a la documentación, equipos, personas e instalaciones, durante acciones de fiscalización o de control de calidad.					
ORIENTACION:					
OBSERVACION:					
Observaciones y Recomendaciones de los Servidores					
Información Consolidada de accidentes de infracción					
ITEM					
Resultado Consolidado por Área					
Item	Descripción				Resultado
1	Requisitos para el desempeño de actividades AVSEC				
2	2 - El Centro de Instrucción dicta solamente los cursos AVSEC listados				
3	3 - Ediciones de cursos AVSEC				
4	4 - Certificación de profesionales AVSEC				
5	5 - Documentación del Centro de Instrucción				
6	6 - Fiscalización de Autoridad Aeronáutica				
Resultado Porcentual de Conformidad General					