



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

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



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

Lima, Perú, 19 al 21 de junio de 2013

AVSEC/FAL/RG/3 — NE/04
30/05/13

Cuestiones del

- Orden del Día**
- 3.1: Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación**
 - 3.2: Anexo 17, Grupo de Expertos AVSEC, Manual AVSEC**
 - 3.3: Anexo 9, Grupo de Expertos FAL, Manual de Facilitación**
 - 3.4: Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación**

**AVANCES EN LA SEGURIDAD DE LA AVIACION Y LA FACILITACION DESDE LA
ÚLTIMA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL AVSEC/FAL**

(Presentada por la Secretaría de la OACI)

RESUMEN

Esta nota resalta los recientes logros en el fortalecimiento del marco de seguridad de la aviación mundial en respuesta a las reales y cambiantes amenazas, con especial énfasis en los principales resultados de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación (HLCAS) realizada en septiembre de 2012. Asimismo, describe una serie de avances en los programas de Seguridad de la Aviación y Facilitación de la OACI, así como avances en las Regiones de Norteamérica/Caribe/Sudamérica (NAM/CAR/SAM).

Referencias:

- Informe de la HLCAS
- Comunicado de la HLCAS
- Declaración Conjunta de la Conferencia Regional sobre Seguridad de la Aviación de la OACI, realizada en Caracas, Venezuela (5 al 6 de febrero de 2012)
- Declaración sobre Seguridad de la Aviación de la A37 (incorporada en la Resolución A37-17)
- Informe del FALP/7 (octubre de 2012)

**Objetivos
Estratégicos**

*Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo
Estratégico B de la OACI.*

1. INTRODUCCION

1.1 En el período transcurrido desde el 37° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI realizado en 2010, la OACI ha fomentado la cooperación entre los Estados Miembros y con otras partes involucradas, a fin de mejorar la seguridad de la aviación y la facilitación del transporte aéreo, tanto a nivel regional como mundial. La Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación (HLCAS) celebrada en septiembre de 2012 –la primera conferencia mundial de la OACI dedicada a temas de seguridad de la aviación en más de una década— puso en evidencia este mayor nivel de cooperación.

1.2 Se está tomando una serie de medidas para mejorar la política, la auditoría de la seguridad de la aviación y las actividades de asistencia. Reconociendo la urgente necesidad de abordar las vulnerabilidades de la carga aérea y las inquietudes sobre la amenaza interna, el Anexo 17 –*Seguridad* fue recientemente enmendado a través del mecanismo de enmienda acelerado. Asimismo, la Organización aprobó los planes para aplicar un enfoque de monitoreo continuo más proactivo y basado en riesgos en relación a las auditorías de la seguridad de la aviación en los Estados, poniendo, al mismo tiempo, mayor énfasis en la asistencia enfocada en la implementación de los Planes de Mejoramiento del Estado y en una mejor asociación con los donantes y entidades regionales.

2. DECLARACION DEL 37° PERIODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

2.1 Durante los años 2011 y 2012, se realizó una serie de conferencias sobre la seguridad de la aviación en todas las Regiones con el fin de fomentar la implementación de la Declaración de 2011 de la Asamblea de la OACI sobre la Seguridad de la Aviación. Estos eventos, cinco de los cuales se realizaron teniendo a los Estados como anfitriones en colaboración con la OACI, fomentaron una cooperación más estrecha entre todas las partes involucradas para abordar los problemas de seguridad de la aviación. Los participantes de la conferencia para las Regiones de Norteamérica/Caribe/Sudamérica (NAM/CAR/SAM), realizada en Venezuela en febrero de 2012, resaltaron la necesidad de trabajar en forma más estrecha para responder a las amenazas e incidentes, y acordaron una estrategia para mejorar la seguridad de los pasajeros y la carga en toda la Región. El evento en Caracas contó con la participación de 20 Estados de las Regiones NAM/CAR/SAM, así como de otras entidades regionales y organizaciones internacionales.

2.2 Las seis conferencias regionales adoptaron declaraciones conjuntas que reflejaban las realidades e inquietudes de sus respectivas regiones, y en las que se solicitaba acciones concretas para fortalecer, colectiva e individualmente, la seguridad de la aviación de conformidad con la Declaración. Sus resultados positivos sentaron las bases para la conferencia mundial celebrada en septiembre de 2012.

3. PRINCIPALES RESULTADOS DE LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL

3.1 La OACI convocó la HLCAS principalmente debido a la necesidad de abordar las vulnerabilidades y cerrar las brechas en el marco mundial de seguridad de la aviación, como, por ejemplo, en el área de la carga aérea. Presidida por el Ministro de Economía de los Emiratos Arabes Unidos, la reunión tuvo lugar en la Sede de la OACI en Montreal, del 12 al 14 de septiembre de 2012, con más de 700 participantes en representación de 132 Estados y 23 organizaciones internacionales y regionales. Veinticuatro ministros participaron, lo cual reflejó la importancia que los Estados siguen asignando a la seguridad de la aviación.

3.2 La Declaración sobre Seguridad de la Aviación y las recomendaciones de la Conferencia mundial de Alto Nivel le han dado forma a la política y al programa sobre seguridad de la aviación de la OACI, especialmente en términos de su aporte de información al 38° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI. A continuación, aparece un breve resumen de algunos de los principales resultados. Mayores

detalles sobre los resultados de la Conferencia están disponibles en el portal público (www.icao.int/meetings/avsecconf/).

3.3 A fin de mitigar el riesgo, se solicitó a la OACI acelerar la adopción de nuevas Normas y Métodos Recomendados (SARPs) para la carga aérea y el correo. El Consejo respondió en noviembre de 2012, aprobando la Enmienda 13 al Anexo 17 – *Seguridad*, mediante el mecanismo de enmienda acelerado. Las disposiciones, tanto las revisadas como las nuevas, promueven la implementación de medidas de seguridad para la cadena de abastecimiento, con especial énfasis en la carga de alto riesgo, así como medidas comunes de seguridad para aeronaves tanto de pasajeros como de carga. La Enmienda, vigente a partir del 15 de julio de 2013, incluye una Norma revisada e integral referente a la inspección de personas que no son pasajeros, ya que la HLCAS concluyó que las vulnerabilidades generadas por las personas que trabajan en el aeropuerto son reales y deberían ser abordadas en forma expeditiva.

3.4 El 22 de noviembre de 2012, se envió una Carta a los Estados en relación al Anexo 17, instando a los Estados Miembros a responder, notificando a la OACI su aceptación o discrepancias con el Anexo enmendado, a más tardar el 15 de junio de 2013.

3.5 A fin de fortalecer la seguridad de la carga y el correo, la Conferencia de Alto Nivel acogió una serie de principios clave, basados en resultados, sobre la seguridad de la carga y el correo, a manera de marco integral, que serviría de guía a la OACI y a otras partes involucradas en los esfuerzos por asegurar la cadena de suministro de la carga y el correo. Los principios clave destacan un proceso que permite identificar y asegurar con mayor precisión la carga de alto riesgo.

3.6 Se alentó a los Estados y a las partes involucradas de la industria a que adopten un enfoque de seguridad de la aviación basado en riesgos, y se instó a la OACI y a sus Estados Miembros a que se concentren más intensamente en los resultados deseados, al momento de desarrollar las medidas de seguridad. En este sentido, la HLCAS acogió con beneplácito una iniciativa de la OACI de emitir periódicamente un *Estado del Contexto de Riesgo Global*, que brinde a los Estados una metodología sólida para la conducción de sus evaluaciones de riesgo a nivel nacional. Observando que el riesgo varía de una región a otra, la Conferencia enfatizó que se debía tomar en cuenta el contexto regional para el desarrollo ulterior de este documento vivo. El *Estado del Contexto de Riesgo Global* está disponible en el portal seguro de la OACI.

3.7 En este mismo sentido, la Conferencia apoyó la propuesta de implementar un nuevo enfoque con respecto al proceso de auditoría de la seguridad de la aviación, según el cual se realiza una serie de actividades de auditoría y de monitoreo según la situación particular en cada Estado. Si bien reconoció la necesidad de tener flexibilidad, la Conferencia consideró que el Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) debería seguir aplicando un Enfoque de Monitoreo Continuo (CMA), en coordinación con las actividades regionales de vigilancia de la seguridad de la aviación, según corresponda.

3.8 Asimismo, se reconoció el papel que la información de las auditorías USAP ha desempeñado –y debería seguir desempeñando—al momento de focalizar los esfuerzos de asistencia técnica. La Conferencia también resaltó la necesidad de defender el principio de confidencialidad, y recomendó que la OACI comparta los resultados generales de las auditorías, sin dar detalles sobre las deficiencias específicas de cada Estado.

3.9 Se alentó a los Estados Miembros a compartir los resultados de sus auditorías de la OACI en forma apropiada y segura, de manera que los esfuerzos de desarrollo de capacidades y de asistencia técnica puedan enfocarse más eficazmente en las áreas críticas. En colaboración con las partes

involucradas, tales como organizaciones regionales, se instó a los Estados a establecer acuerdos asociativos para el desarrollo de capacidades.

3.10 La sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación surgió como un tema importante, y los delegados instaron a que se preste mayor atención a la satisfacción de los pasajeros mediante la introducción de procesos de seguridad y facilitación más eficientes. La Conferencia recomendó que cualquier desarrollo de SARPs relacionadas con la seguridad de la aviación debería tomar en cuenta los intereses de los pasajeros y la necesidad de controlar el costo de implementar la seguridad de la aviación, en parte, mediante un enfoque en los resultados.

3.11 Dado el compromiso al más alto nivel de mejorar la seguridad de la aviación al tiempo que se minimizan las consecuencias adversas para la operación aeroportuaria, la Organización tiene proyectado perseguir un objetivo estratégico durante el trienio 2014-2016, poniendo énfasis en la necesidad de contar con el liderazgo de la OACI en el ámbito de la seguridad de la aviación, la facilitación y otros temas conexos sobre seguridad en las fronteras.

4. AVANCES EN LA FACILITACION

4.1 La Enmienda 23 al Anexo 9 – *Facilitación* entró en vigencia en febrero de 2013. La Enmienda se enfoca en el Apéndice 13 al Anexo 9, y tiene como propósito mejorar el uso compartido de datos sobre los pasajeros y las respuestas eficientes frente a una pandemia o una epidemia a gran escala.

4.2 El Grupo de Expertos sobre Facilitación concluyó su séptima reunión en octubre de 2012, acordando recomendaciones sobre acceso de personas con discapacidades al transporte aéreo, facilitación de la carga aérea, la seguridad del proceso de emisión de documentos de viaje, y la utilización de los sistemas de datos de Información Anticipada sobre los Pasajeros (API) y del Registro de Nombres de los Pasajeros (PNR). Con respecto a las personas con discapacidades, los textos de orientación de la OACI están actualmente disponibles en inglés y luego se publicarán en otros idiomas.

4.3 El Consejo de la OACI ha aprobado la Estrategia del Programa de Identificación de Viajeros (TRIP) de la OACI a fin de establecer una orientación estratégica y los resultados clave de las actividades de la OACI y de los Estados en el ámbito de los documentos de viaje. La Estrategia TRIP pone énfasis en un enfoque holístico de la identificación, a fin de maximizar los aspectos relacionados con la seguridad y la facilitación. La Estrategia TRIP será analizada en el 38º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI a fin de obtener su respaldo.

4.4 La OACI sigue brindando asistencia a los Estados Miembros en asuntos relacionados con los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD), incluyendo actividades de desarrollo de capacidades. A nivel regional, la Organización utiliza los seminarios, generosamente apoyados por los Estados anfitriones, para fomentar la toma de conciencia sobre los MRTD, la biométrica y las normas de seguridad. Estos eventos, incluyendo un seminario realizado en Venezuela en abril de 2012, fomentan las mejores prácticas para gestionar la emisión de pasaportes y los sistemas de control en las fronteras seguros. También resaltan la importancia de emitir pasaportes de lectura mecánica que cumplan con el Doc 9303 de la OACI, y de participar en el Directorio de Claves Públicas (PKD) de la OACI.

4.5 Establecido en 2007, el PKD mejora la seguridad, permitiendo a las autoridades de inmigración verificar los pasaportes electrónicos. Ofrece un mecanismo para la distribución segura y oportuna de las claves públicas e información conexa necesarias para la autenticación. Actualmente, el PKD cuenta con 35 miembros, incluyendo dos en la Región NACC de la OACI (Canadá y los Estados Unidos). Se insta a los Estados Miembros a unirse, en vista de la importancia de mejorar la seguridad

transfronteriza y la facilitación del transporte aéreo. Adicionalmente, el Anexo 9 de la OACI recomienda que la emisión del pasaporte electrónico vaya de la mano con la participación.

4.6 Además de los seminarios regionales MRTD que son realizados cada año, la OACI sigue organizando un simposio mundial MRTD una vez al año en la Sede de Montreal. El noveno Simposio y Exhibición MRTD se realizará del 22 al 24 de octubre de 2013.

5. AVANCES EN EL USAP

5.1 La OACI espera completar el segundo ciclo de auditorías USAP para fines de 2013, de conformidad con el mandato de la Asamblea de la OACI. Un análisis completo y final de los resultados de las auditorías del segundo ciclo (2008-2013), tanto por región como por área de auditoría, será proporcionado a todos los Estados durante el 38º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI a realizarse en septiembre de 2013.

5.2 Una vez concluido el actual ciclo de auditorías, el Programa adoptará un enfoque de monitoreo continuo (USAP-CMA). La intención es implementar plenamente la nueva metodología a partir de enero de 2015. Durante el período de transición, se solicita a los Estados Miembros que asistan a los seminarios regionales, firmen un nuevo Memorándum de Entendimiento cuando será solicitado, presenten las actualizaciones de la implementación de sus planes de acciones correctivas y brinden información conexas, según fuera necesario. En algunos casos, serán invitados a participar en pruebas de campo del USAP-CMA.

5.3 Como en el caso del primer y segundo ciclo de auditorías, se busca el apoyo de los Estados Miembros para el USAP-CMA. La adscripción a corto y largo plazo de auditores de la seguridad de la aviación seguirá siendo esencial para el éxito del Programa.

6. AVANCES A NIVEL REGIONAL

6.1 En enero de 2013, 13 Estados de Oriente Medio crearon un Programa de Cooperación en Seguridad de la Aviación para la Región de Oriente Medio (CASP-MID). La meta del recién creado CASP-MID es mejorar la implementación de las medidas de seguridad, fortalecer el cumplimiento con el Anexo 17 y fomentar la coordinación entre los Estados Miembros en temas de seguridad de la aviación. El Coordinador de Programa del CASP-MID actúa como Secretario del Comité Directivo y coordina las actividades del programa; se espera que la reunión inaugural del Comité Directivo se realice en junio de 2013.

6.2 Con respecto al USAP, se ha concluido con las auditorías en todos los Estados de las Regiones NACC y SAM, excepto en uno. El Estado que falta en la Región NACC no recibirá una auditoría en este ciclo, ya que está siendo objeto de un esfuerzo de asistencia a gran escala liderado por la OACI.

6.3 Desde el 31 de marzo de 2013, el USAP ha realizado 167 auditorías del segundo ciclo. La falta de implementación efectiva de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación en un Estado es de 30.7 por ciento a nivel mundial, comparado con un 39.2 por ciento en la Región NACC y 33.8 por ciento en la Región SAM, lo cual indica que hay bastante cabida para mejorar. Se alienta a los Estados en ambas Regiones a que sigan trabajando para resolver las deficiencias identificadas en el USAP.