



## ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

#### Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política

#### RESULTADOS DE LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS)

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

#### RESUMEN

La Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación, celebrada en Montreal del 12 al 14 de septiembre de 2012, contó con la asistencia de más de 700 participantes, en representación de 132 Estados miembros y 23 organizaciones internacionales y regionales. Asistieron a la Conferencia 24 Ministros, lo cual refleja la importancia que los Estados siguen otorgando a la seguridad de la aviación.

Como resultado de la Conferencia se formularon varias recomendaciones con el objeto de fortalecer el marco de la seguridad de la aviación mundial y reforzar la cooperación internacional. En el sitio web público ([www.icao.int/meetings/avseconf/](http://www.icao.int/meetings/avseconf/)) figura información más detallada sobre la Conferencia.

Los resultados de la Conferencia han ayudado a definir la orientación de las políticas y programas de la OACI en el ámbito de la seguridad de la aviación para el próximo trienio. A este respecto, la OACI se ha comprometido a ejecutar varias medidas y actividades para cerciorarse de que todas las recomendaciones se pongan en práctica como corresponde.

Esta nota de estudio y el Apéndice conexo comprenden las medidas de seguimiento aprobadas por el Consejo de la OACI.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a respaldar las medidas de seguimiento aprobadas por el Consejo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B — <i>Seguridad de la aviación</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades referidas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos del Presupuesto del Programa para 2014–2016 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	A38-WP/14 – <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita</i> A38-WP/13 – <i>Declaración sobre seguridad de la aviación y la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS)</i> <i>Estado OACI del contexto mundial de riesgo</i> Doc 9990, <i>Informe de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación</i> (2012)

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS) se celebró en Montreal del 12 al 14 de septiembre de 2012. Asistieron a la reunión representantes de 132 Estados miembros y 23 organizaciones internacionales y regionales, así como asociaciones de la industria.

1.2 Las deliberaciones de la HLCAS condujeron a la formulación de varias recomendaciones importantes que tienen por objeto promover una mayor cooperación internacional y fortalecer el marco de seguridad de la aviación, mediante medidas tales como la adopción expedita de normas y métodos recomendados del Anexo 17 — *Seguridad* que tienen por objeto mitigar los riesgos relacionados con la seguridad de la carga aérea y combatir las amenazas internas. La HLCAS también apoyó la distribución del *Estado OACI del contexto mundial de riesgo* como fuente de información que los Estados podrían utilizar al realizar sus propias evaluaciones de riesgos a nivel nacional. Además, la HLCAS apoyó la transición del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) al enfoque de observación continua (CMA), y formuló recomendaciones en relación con la elaboración e implantación de un marco coordinado, específico y eficaz de creación de capacidad. Asimismo, la HLCAS formuló recomendaciones destinadas a asegurar la sostenibilidad y facilitación de pasajeros, así como la promoción de innovaciones en el campo de la seguridad de la aviación y el fortalecimiento de la cooperación internacional.

## 2. ANÁLISIS

2.1 El Consejo, en su primera sesión del 197º período de sesiones, aprobó las recomendaciones contenidas en el informe de la HLCAS.

2.2 Con el objeto de hacer frente a los problemas de vulnerabilidad relacionados con la seguridad de la carga aérea y las amenazas internas, el 13 de noviembre de 2012, el Consejo adoptó un procedimiento acelerado para la Enmienda 13 del Anexo 17. Esta enmienda es aplicable a partir del 15 de Julio de 2013 e incluye normas nuevas y revisadas respecto a la carga aérea y la inspección y el control de seguridad de personas que no son pasajeros.

2.3 El Consejo también aprobó las medidas de seguimiento para garantizar que todas las recomendaciones formuladas por la Conferencia se pongan en práctica en el curso del trienio 2014-2016. A este respecto, la OACI ya ha logrado importantes avances en relación con varias recomendaciones clave de la Conferencia, tal como la difusión del *Estado OACI del contexto mundial de riesgo* y la elaboración de textos de orientación para ayudar a los Estados a aplicar la Enmienda 13. Se prevé finalizar algunas de estas medidas para fines de 2013. En el Apéndice de esta nota figura una lista detallada de las medidas de seguimiento.

2.4 Cabe señalar que se prevé que varias de esas medidas se llevarán a cabo en el marco de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), que fue ratificada por el 37º período de sesiones de la Asamblea. En la nota A38-WP/13 – *Declaración sobre seguridad de la aviación y Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación* puede obtenerse información más detallada sobre la ICASS y sus prioridades estratégicas.

-----

APÉNDICE

PLAN DE TRABAJO PARA PONER EN PRÁCTICA LOS RESULTADOS DE LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL  
SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS)

RESULTADOS CLAVE DE LA CONFERENCIA	MEDIDAS/ACTIVIDADES	PLAZO
<b>Cuestión 1 del orden del día – Estado del contexto mundial de riesgo (RCS), de la OACI</b>		
Que la OACI distribuya el RCS con carácter confidencial y elabore textos de orientación conexos.	1) Distribuir el RCS a los Estados en un formato apropiado;	Finalizada
	2) Elaborar textos de orientación adicionales sobre la aplicación de la metodología de evaluación de riesgos;	2014-2016
	3) Mantener la vigencia del RCS en coordinación con el Grupo de trabajo sobre amenazas y riesgos del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSEC); y	En curso
	4) Continuar apoyando al Grupo de expertos AVSEC a enfrentar las amenazas nuevas y existentes.	En curso
<b>Cuestión 2 del orden del día – Mejorar la seguridad de la carga aérea</b>		
a) Que la OACI adopte normas y métodos recomendados (SARPS) más rigurosos relacionados con la carga mediante una enmienda expedita del Anexo 17;	1) Proponer la Enmienda 13 del Anexo 17, incluidos SARPS relacionados con la carga a fin de someter dicha enmienda a la consideración y a un proceso rápido del Consejo durante su 197º período de sesiones;	Finalizada
b) que la OACI, los Estados y las partes interesadas tengan en cuenta los principios de seguridad de la carga aérea y el correo cuando adopten medidas de seguridad para la cadena de suministro de la carga aérea y el correo;	2) Publicar un Boletín electrónico en el que se proporcione información sobre los principios relativos a la seguridad de la carga aérea y el correo;	2013
c) que la OACI, la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Unión Postal Universal (UPU) y las partes interesadas de la industria continúen sus iniciativas de cooperación técnica y armonicen sus políticas y marcos normativos; y	3) Elaborar y publicar textos de orientación nuevos y revisados sobre la cadena de suministro de carga aérea para su inclusión en el <i>Manual de seguridad de la aviación</i> (Doc 8973), y ayudar a los Estados en la aplicación de la Enmienda 13 del Anexo 17;	2013

RESULTADOS CLAVE DE LA CONFERENCIA	MEDIDAS/ACTIVIDADES	PLAZO
<p>d) que la OACI desarrolle una estrategia internacional para la creación de capacidad específicamente dirigida a la seguridad de la carga aérea y el correo a fin de ayudar a los Estados miembros.</p>	<p>4) Velar por que se colabore a nivel técnico en las iniciativas relacionadas con la seguridad de la carga, incluyendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. la publicación de documentación conjunta OACI-OMA sobre seguridad de la carga aérea y facilitación;</li> <li>b. la armonización de todos los marcos normativos pertinentes, que incluya la realización de un programa piloto ‘mixto’ Agente acreditado y operador económico autorizado (el equivalente de agente acreditado para la OMA); y</li> <li>c. la definición del marco técnico para la información anticipada sobre la carga;</li> </ul> <p>5) Elaborar y ejecutar un plan de acción para prestar asistencia que se centre en la seguridad de la carga.</p>	<p>2013</p> <p>2014-2016</p> <p>2014-2016</p> <p>2013/ 2014-2016</p>
<b>Cuestión 3 del orden del día – Combatir la amenaza interna</b>		
<p>a) Que el Consejo adopte la norma 4.2.6 revisada del Anexo 17 antes del 38º período de sesiones de la Asamblea; y</p> <p>b) Que los Estados evalúen sus medidas para mitigar la amenaza interna antes de la adopción de la nueva norma 4.2.6.</p>	<p>1) Proponer la Enmienda 13 del Anexo 17, incluida la Norma 4.2.6 revisada a fin de someter dicha enmienda a la consideración y a un proceso rápido del Consejo durante su 197º período de sesiones; y</p> <p>2) Elaborar y publicar textos de orientación sobre la inspección de personas que no son pasajeros para ayudar a los Estados en la aplicación de la Enmienda 13 del Anexo 17.</p>	<p>Finalizada</p> <p>2013</p>
<b>Cuestión 4 del orden del día – La evolución del proceso de auditoría de la seguridad de la aviación – transparencia</b>		
<p>a) Que el Programa Universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) continúe centrándose en hacer posible que los Estados identifiquen sus propias deficiencias y apliquen las medidas correctivas necesarias, y que generen la información que se requiera para la prestación de asistencia específica;</p>	<p>1) Presentar el plan de transición del USAP-CMA al Consejo durante su 197º período de sesiones para que lo apruebe, e incluir un resumen de las repercusiones financieras y de otros recursos;</p>	<p>Finalizada</p>

RESULTADOS CLAVE DE LA CONFERENCIA	MEDIDAS/ACTIVIDADES	PLAZO
<p>b) que la OACI siga desarrollando y aplicando el enfoque de observación continua en el marco del USAP (USAP-CMA);</p> <p>c) que el Consejo considere, lo antes posible, la metodología propuesta, el marco y las repercusiones financieras tanto para los Estados como para la OACI para la transición al USAP-CMA;</p> <p>d) que se mantenga un nivel limitado de transparencia de los resultados de las auditorías del USAP, sin que se comprometa el principio de confidencialidad de los mismos; y</p> <p>e) que, en la elaboración del enfoque USAP-CMA, la OACI vele por que no se imponga una carga administrativa excesiva a los Estados miembros.</p>	<p>2) Continuar desarrollando la metodología y el marco para el USAP-CMA en el contexto del plan de transición;</p> <p>3) Proporcionar regularmente al Consejo información actualizada sobre la ejecución del plan de transición al USAP-CMA; y</p> <p>4) En el proceso de desarrollo del USAP-CMA, aunque la metodología difiera, el alcance del Programa se mantendrá sin cambios con respecto al alcance del segundo ciclo de auditorías del USAP. Además:</p> <p>a. Se mantendrá un nivel limitado de transparencia; y</p> <p>b. La Secretaría de la OACI trabajará para reducir al mínimo la carga administrativa que suponga para los Estados miembros.</p>	<p>2013</p> <p>En curso</p> <p>En curso</p>
<b>Cuestión 5 del orden del día – Creación de capacidad y asistencia técnica</b>		
<p>a) Que la OACI continúe prestando asistencia en materia de seguridad de la aviación;</p> <p>b) que la OACI y los Estados promuevan la concertación de acuerdos de asociación;</p> <p>c) que la OACI y los Estados velen por la elaboración de un marco coordinado, específico y eficaz de creación de capacidad;</p> <p>d) que los Estados intercambien información sobre la aplicación de las disposiciones del Anexo 17 para ayudar a determinar iniciativas de creación de capacidad eficientes; y</p> <p>e) que los Estados continúen contribuyendo voluntariamente recursos financieros y en especie.</p>	<p>1) Seguir implantando la Estrategia de asistencia y creación de capacidad, dirigida a los Estados que tienen prioridad;</p> <p>2) Fomentar y apoyar las solicitudes de asistencia específicas de los Estados no contemplados como prioritarios;</p> <p>3) Elaborar y mantener los textos de orientación y el material didáctico pertinente;</p> <p>4) Enviar una carta a los Estados instándolos a proporcionar información relativa al cumplimiento de las disposiciones del Anexo 17;</p> <p>5) Continuar ampliando el Grupo ad hoc sobre asistencia y creación de capacidad para seguir coordinando proyectos de asistencia en un marco de creación de capacidad;</p> <p>6) Desarrollar y establecer estrategias regionales de asistencia con miras a su implantación;</p>	<p>En curso</p> <p>En curso</p> <p>En curso</p> <p>Finalizada</p> <p>2013</p> <p>2013</p>

RESULTADOS CLAVE DE LA CONFERENCIA	MEDIDAS/ACTIVIDADES	PLAZO
	<p>7) En el marco de la implantación de estrategias regionales de asistencia, realizar conferencias y/o reuniones regionales para intercambiar información que facilite la definición de los planes de trabajo regionales en materia de creación de capacidad;</p> <p>8) Continuar el establecimiento de mecanismos regionales de creación de capacidad utilizando el modelo del Programa cooperativo de seguridad de la aviación; y</p> <p>9) Apoyar el examen de la cuestión de los pasajeros insubordinados en el seno del Comité Jurídico y de su Subcomité.</p>	<p>2014-2016</p> <p>2013</p> <p>En curso</p>
<b>Cuestión 6 del orden del día – Asegurar la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación – equivalencia</b>		
<p>a) Que en las revisiones futuras del Anexo 17, la OACI y los Estados tengan en cuenta lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. un enfoque basado en los resultados; y</li> <li>2. un mayor grado de satisfacción de los pasajeros;</li> </ol> <p>b) que la OACI y los Estados promuevan un mayor grado de cooperación internacional en materia de seguridad de la aviación mediante la adopción de los siguientes principios:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. respeto de los acuerdos bilaterales/multilaterales de servicios aéreos;</li> <li>2. reconocimiento de medidas de seguridad equivalentes; y</li> <li>3. enfoque orientado hacia los resultados de seguridad; y</li> </ol> <p>c) que la OACI continúe respondiendo a otras amenazas y riesgos, tales como la interferencia deliberada, el bloqueo y las interferencias por simulación de señales del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), así como los riesgos en las partes públicas de los aeropuertos.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Apoyar las deliberaciones del Grupo de expertos AVSEC y elaborar un marco para la consideración de la sostenibilidad de los principios adoptados durante la HLCAS en las futuras enmiendas del Anexo 17 y textos de orientación conexos;</li> <li>2) Continuar apoyando y coordinando con los Grupos de trabajo pertinentes del Grupo de expertos AVSEC para tratar las amenazas nuevas y existentes;</li> <li>3) Actualizar y/o revisar los textos de orientación pertinentes, incluyendo aquellos que tratan cuestiones relacionadas con: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) los sistemas de navegación aérea, en coordinación con la Dirección de Navegación aérea, y los grupos de expertos y partes interesadas pertinentes; y</li> <li>b) la seguridad en las partes públicas de los aeropuertos;</li> </ol> </li> </ol>	<p>2013/ 2014-2016</p> <p>En curso</p> <p>2013/ 2014-2016</p>

RESULTADOS CLAVE DE LA CONFERENCIA	MEDIDAS/ACTIVIDADES	PLAZO
	<p>4) Enviar una comunicación a los Estados informándoles acerca de los principios de medidas de seguridad de la aviación sostenibles; y</p> <p>5) La sexta conferencia mundial de transporte aéreo (18-22 de marzo de 2013) considerará las repercusiones en los costos en relación con la seguridad de la aviación.</p>	<p>2013</p> <p>Finalizada</p>
<p><b>Cuestión 7 del orden del día – La función del Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD), de la información anticipada sobre los pasajeros (API) y del registro de nombres de los pasajeros (PNR) [incluido el Directorio de claves públicas (PKD)]</b></p>		
<p>a) Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. que los Estados consideren implantar los sistemas iAPI;</li> <li>2. que los Estados armonicen los sistemas de intercambio de datos y que se identifique un solo organismo que reciba todos los datos;</li> <li>3. que la OACI incorpore nuevos SARPS en el Anexo 9 con el objeto de reforzar la uniformidad mundial; y</li> <li>4. que la OACI proporcione asistencia e instrucción para la implantación de los sistemas API y PNR;</li> </ol> <p>b) Pasaportes-e y el PKD:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. que los Estados consideren expedir pasaportes-e;</li> <li>2. que los Estados consideren utilizar lectores de pasaportes-e;</li> <li>3. que los Estados consideren participar en el PKD; y</li> <li>4. que la OACI proporcione asistencia e instrucción para la introducción de los pasaportes-e;</li> </ol> <p>c) que el Consejo considere la nueva Estrategia relativa a los MRTD; y</p>	<p>1) Medidas relativas a los sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Enviar una comunicación a los Estados para promover la uniformidad internacional en el uso de la API y la iAPI;</li> <li>b. Revisar los textos de orientación y el material didáctico;</li> <li>c. Elaborar SARPS nuevos o revisados del Anexo 9; y</li> <li>d. Realizar cursos de instrucción y/o seminarios dirigidos a los Estados;</li> </ol> <p>2) Medidas relativas a los pasaportes-e y el PKD:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Enviar una comunicación a los Estados para comunicarles las recomendaciones relacionadas con los pasaportes-e;</li> <li>b. Ofrecerse como anfitrión de eventos relacionados con los MRTD y producir publicaciones relacionadas con los mismos;</li> <li>c. Realizar actividades de instrucción, seminarios y simposios; y</li> </ol>	<p>2013</p> <p>2013</p> <p>2013</p> <p>2013</p> <p>2013</p> <p>En curso</p> <p>En curso</p>

RESULTADOS CLAVE DE LA CONFERENCIA	MEDIDAS/ACTIVIDADES	PLAZO
d) que la OACI estudie las cuestiones de carácter técnico que se hayan suscitado en la reunión HLCAS durante la Séptima reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/7).	<p>d. Publicar textos de orientación nuevos y/o revisados sobre la introducción de los pasaportes-e;</p> <p>3) Proponer el nuevo Programa OACI de identificación de pasajeros para someterlo a la consideración y aprobación del Consejo durante su 198º período de sesiones; y</p> <p>4) Tratar otros aspectos de carácter técnico que fueron considerados por la HLCAS en la FALP/7.</p>	<p>2013</p> <p>Finalizada</p> <p>Finalizada</p>
<b>Cuestión 8 del orden del día – Promoción de los avances tecnológicos e innovación</b>		
<p>a) que la OACI celebre en 2014 un Simposio sobre innovación en el ámbito de la seguridad de la aviación;</p> <p>b) que la OACI lidere el desarrollo de procesos de inspección de la próxima generación; y</p> <p>c) que los Estados continúen sus iniciativas para la supresión gradual de las restricciones con respecto a líquidos, aerosoles y geles (LAG).</p>	<p>1) Elaborar, en colaboración con el Grupo de expertos AVSEC, un proyecto de orden del día para el Simposio sobre la innovación en el ámbito de la seguridad de la aviación;</p> <p>2) Proponer al Grupo de expertos AVSEC y al Grupo técnico asesor sobre la inspección de próxima generación que examine más a fondo la hoja de ruta para la investigación de componentes presentada en la HLCAS; y</p> <p>3) Que la OACI sea foro de coordinación para el intercambio de información relacionada con la implantación de tecnología de inspección para los LAG, con miras a incluir en los textos de orientación mejores prácticas y técnicas eficaces de inspección de LAG, cuando estén disponibles y se generalicen.</p>	<p>2013</p> <p>2013</p> <p>2013/ 2014-2016</p>