



NOTA DE INFORMACIÓN

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

Montreal, 12 al 14 de septiembre de 2012

Cuestión 1 del orden del día:	Estado OACI del contexto mundial de riesgo
Cuestión 2 del orden del día:	Mejoramiento de la seguridad de la carga aérea
Cuestión 3 del orden del día:	Combatir la amenaza interna
Cuestión 4 del orden del día:	Evolución del proceso de auditorías de la seguridad de la aviación – transparencia
Cuestión 5 del orden del día:	Creación de capacidad y asistencia técnica
Cuestión 6 del orden del día:	Aseguramiento de la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación – equivalencia
Cuestión 7 del orden del día:	La función del Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLN), la información anticipada sobre los pasajeros (API) y el registro de nombres de los pasajeros (PNR)
Cuestión 8 del orden del día:	Promoción de avances tecnológicos e innovaciones
Cuestión 9 del orden del día:	Otros asuntos

POSICIÓN DE CUBA CON RESPECTO A CADA CUESTIÓN DE LA AGENDA DE LA CONFERENCIA

(Nota presentada por Cuba)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Basado en el contenido de la Nota de Estudio N° 1 (HLCAS-WP/1) presentada por la Secretaría, sobre el orden del día, el programa provisional y la organización de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación, según la cual la reunión se llevará a cabo utilizando la menor cantidad posible de papel y sólo la documentación producida durante la misma se distribuirá en forma impresa, Cuba resume en la presente Nota Informativa, su posición sobre cada Cuestión de la Agenda de la Conferencia, según lo consignado en el adjunto A, a la comunicación SD39/1-12/6, referido a los problemas clave que afectan a la seguridad de la aviación y sobre los que es necesario tomar una decisión, así como otros problemas que se analizarán en la conferencia.

2. POSICIÓN DE CUBA SOBRE CADA CUESTIÓN DE LA AGENDA DE LA CONFERENCIA

2.1 Cuestión 1: Estado OACI del contexto mundial de riesgo:

2.1.1 A través de la Resolución A37-17 adoptada en el 37° período de sesiones de la Asamblea y la Declaración sobre la Seguridad de la Aviación se sentaron las bases para que en las recomendaciones de

¹ Las transducciones fueron realizadas por Cuba

enmienda del Anexo 17 y demás documentos de reglamentación de la OACI se incluyera la necesidad de evaluaciones basadas en el análisis de los riesgos. Por ese motivo, el Grupo de expertos sobre amenazas y riesgos (WGTR) presentó ante el Grupo de expertos AVSEC un proyecto de texto de un Estado de la situación del riesgo (ESR) que los Estados pudieran tomar como metodología en apoyo de sus propias evaluaciones del riesgo con un análisis exhaustivo de las diversas amenazas a la aviación civil a partir de las tareas de inteligencia e intercambio de información.

2.1.2 Cuba reconoce la labor realizada por el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación en lo que respecta a la elaboración por la OACI de un Estado del contexto de riesgo que enfrenta la seguridad de la aviación a escala mundial, que ofrecerá una descripción actualizada en forma regular de la situación de amenazas y riesgos que prevalece en el mundo; así como el suministro a los Estados miembros de datos valiosos sobre seguridad de la aviación para facilitar el mejoramiento permanente de sus programas nacionales de seguridad de la aviación civil.

2.2 **Cuestión 2: Para mejorar la seguridad de la carga aérea:**

2.2.1 Cuba coincide con el enfoque de que la forma más eficaz de hacer frente a la incesante amenaza terrorista es individualizar, comprender y reaccionar ante los riesgos potenciales que afectan a la aviación civil en general y los bienes en particular que transporta (pasajeros, equipaje, carga y correo) y que también pueden provenir de ella.

2.2.2 Cuba respalda el proyecto de principios fundamentales sobre la seguridad de la carga aérea y el correo que se exponen en el Apéndice a la Nota de Estudio (WP)-12 sobre cómo mejorar la seguridad de la carga aérea (presentada por un considerable grupo de países y organizaciones)

2.2.3 Cuba apoya la recomendación de que dichos principios se utilicen como guía general y que orienten el trabajo futuro de la OACI y de los Estados contratantes en el área de la seguridad de la carga aérea y el correo.

2.2.4 Principios propuestos:

- 1) Es esencial contar con un sistema de seguridad de la carga aérea sólido, sostenible y resistente.
- 2) Las normas de seguridad robustas aplicadas eficazmente aumentan la seguridad de la carga aérea y el correo a nivel mundial
- 3) Debería adoptarse un enfoque global en la cadena de suministro para la seguridad de la carga aérea y el correo
- 4) La supervisión y el control de calidad de la seguridad de la carga aérea son esenciales para una cadena de suministro sólida y segura
- 5) La cooperación y coordinación internacional son clave para una cadena de suministro mundial de la carga aérea y el correo segura
- 6) La asistencia técnica y la creación de capacidad son elementos Necesarios.

2.3 **Cuestión 3: Para combatir las amenazas internas:**

2.3.1 Cuba reconoce que la forma más eficaz de hacer frente a la incesante amenaza terrorista es individualizar, comprender y reaccionar ante los riesgos potenciales que afectan a la aviación civil en general y los bienes en particular que transporta (pasajeros, equipaje, carga y correo) y que también pueden provenir de ella.

2.3.2 Cuba considera que resulta muy difícil prevenir, detectar y enfrentar un acto de interferencia ilícita llevado a cabo con el apoyo interno de personas que no sean pasajeros, con acceso a las zonas de seguridad restringidas, aún cuando hayan sido objeto de verificación de antecedentes.

2.3.3 Cuba ha presentado una Nota de Estudio a la Conferencia sobre esta cuestión del orden del día, en la que se invita a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación a evaluar la posibilidad de que, en la enmienda 13 del anexo 17, se modifique el texto de la norma 4.2.6, de modo que la misma quede redactada de la siguiente manera:

“Cada Estado contratante asegurará que se inspeccione al 100% de las personas que no sean pasajeros, así como los artículos que transporten, a las que se autorice el acceso a zonas de seguridad restringidas”.

2.4 Cuestión 4: Evolución del proceso de auditorías de la seguridad de la aviación-Transparencia:

2.4.1 Cuba reconoce el activo e importante papel que ha jugado el USAP en el fortalecimiento y elevación del nivel de seguridad de la aviación de los Estados, a la vez que apoya la puesta en práctica de actividades y metodologías de auditoría, en el marco del USAP, que resulten más apropiadas para seguir reforzando la seguridad de la aviación civil internacional, teniendo en cuenta, al mismo tiempo, los principios de universalidad y confidencialidad, y vinculando los resultados de las auditorías al suministro de asistencia específica y a los esfuerzos de creación de capacidades.

2.4.2 Cuba apoya las conclusiones emitidas por la Secretaría en su Nota de Estudio (WP)-4 sobre la evolución del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación acerca una metodología viable y deseable para el futuro del USAP mediante el establecimiento de un enfoque de observación continua (CMA) que combine éste con un enfoque basado en el riesgo para la auditoría, para aplicarlo a todos los Estados miembros de la OACI dentro del marco establecido en el plan de transición, a fin de promover de manera eficaz y eficiente la seguridad de la aviación civil internacional.

2.4.3 De igual manera, Cuba apoya las conclusiones emitidas por la Secretaría en su Nota de Estudio (WP)-3 sobre la Evolución del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación donde se reafirma la necesidad de mejorar la transparencia de los resultados de las auditorías USAP, con miras a asegurarse de que haya un equilibrio apropiado entre la necesidad de comunicar a los Estados las deficiencias en su jurisdicción y los intereses de otros Estados en lo que respecta a esas deficiencias, teniendo debidamente en cuenta la necesidad de mantener la información sensible sobre seguridad de la aviación fuera del dominio público como elemento fundamental para reforzar aún más la seguridad de la aviación a nivel mundial.

2.4.4 Cuba ha mantenido, de forma sostenida, su contribución al Programa Universal de Auditorías de Seguridad de la Aviación (USAP), mediante la participación en auditorías realizadas a diferentes Estados de un especialista certificado como auditor por la OACI, en equipos de auditores internacionales durante el 1er.y 2do. ciclos del USAP.

2.5 Cuestión 5: Asistencia técnica y en creación de capacidades:

2.5.1 Cuba reconoce que, como condición previa para suministrar asistencia, deben establecerse prioridades según los riesgos y el grado de preparación del Estado que enfrenta problemas.

2.5.2 Cuba expresa su disposición a brindar asistencia técnica y aprecia como muy importante la creación de capacidades para la impartición de instrucción como medio básico para elevar el nivel de seguridad de la aviación, principalmente en los Estados que más lo requieran.

2.6 Cuestión 6: Garantizar la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación – Equivalencia:

2.6.1 Cuba reconoce y apoya las conclusiones y recomendaciones emitidas por la Secretaría en su Nota de Estudio (WP)-13 sobre la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación donde se plantea que:

- -La sostenibilidad de las medidas y arreglos de seguridad de la aviación es una cuestión estratégica importante para todas las entidades que tengan responsabilidades relacionadas con la seguridad de la aviación;
- -que las medidas de seguridad basadas en el riesgo, orientadas hacia resultados, la racionalización de las medidas de seguridad, la optimización de la tecnología, el reconocimiento mutuo de la equivalencia y el control de seguridad único, así como la armonización y la preparación para casos de crisis, son principios de política y prácticas cuya aplicación puede contribuir significativamente a la sostenibilidad de las medidas y arreglos de seguridad de la aviación;
- -que debería hacerse más énfasis en lograr un equilibrio apropiado entre la efectividad de las medidas de seguridad y la facilitación;
- -que los Estados adopten los principios y prácticas de política descritos en la referida nota de estudio, para asegurar la sostenibilidad de sus programas nacionales de seguridad de la aviación civil;
- -que la OACI elabore y promueva textos de orientación para apoyar a los Estados en sus esfuerzos por mantener programas nacionales de seguridad de la aviación civil sostenibles;
- -que la OACI, los Estados y las distintas partes colaboren para desarrollar y aplicar medios para lograr la seguridad de la aviación sostenible.

2.7 Cuestión 7: La función que desempeña el Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM), la información anticipada sobre los pasajeros (API) y el registro de nombres de los pasajeros (PNR)

2.7.1 Cuba ha implementado y cumple las regulaciones establecidas en el Documento 9303, referidas a los documentos de viaje de lectura mecánica y trabaja en la implementación de pasaportes con capacidad de identificación biométrica.

2.7.2 Cuba apoya las iniciativas referidas en la Nota de Estudio WP/2, presentada por la Secretaría, para lograr la uniformidad de los sistemas de intercambio de datos API/PNR de modo que se eleve la eficacia del uso de dichos datos para fines de seguridad de la aviación, y considera importante trabajar en la implementación de un sistema API Interactivo (API-i) como alternativa efectiva para fines AVSEC,

2.8 Cuestión 8: Promoción de avances tecnológicos e innovaciones:

2.8.1 Cuba reconoce y aprecia los avances tecnológicos logrados en el campo de la seguridad de la aviación como manera de mejorar la eficacia y eficiencia de la seguridad de la aviación. Asimismo ha realizado esfuerzos e implementado la prohibición de líquidos, aerosoles y geles (LAG), sin embargo confronta grandes dificultades para lograr la adquisición de tecnologías de inspección capaces de detectar

explosivos líquidos, lo que impide eliminar gradualmente algunas restricciones de LAG para el equipaje de mano.

2.8.2 No obstante, Cuba considera que la carencia de tecnologías de detección, no debe limitar la realización de las inspecciones de seguridad que se requieran, mediante la utilización de otras alternativas que, como la técnica canina, la inspección manual y otras, tienen un adecuado grado de efectividad si son apropiadamente empleadas.

2.9 **Cuestión 9: Otros asuntos: Estado de las iniciativas regionales en el campo de la seguridad de la aviación**

2.9.1 Cuba considera que se ha logrado avanzar en el fortalecimiento de la seguridad de la aviación mediante la cooperación regional, y aprecia como muy valiosos los resultados de las Conferencias Regionales de Seguridad de la Aviación celebradas en los dos últimos años.

2.9.2 Hemos recibido y trabajado de manera conjunta con representantes y especialistas de varios Estados y explotadores aéreos, los cuales han sido previamente autorizados para visitar nuestras instalaciones aeroportuarias con el objetivo de observar el cumplimiento de las medidas de seguridad de la aviación que tenemos implementadas. Se han realizado intercambios de experiencias e informaciones en materia AVSEC de mutuo interés y valor.

2.9.3 Se ha mantenido la cooperación con otros Estados de la Región, de manera oficial y oportuna en el intercambio de información confidencial sobre seguridad de la aviación e implementado requerimientos de seguridad de otros Estados y explotadores aéreos, por razones de amenazas con respecto a un vuelo dado o a un número de operaciones durante determinados períodos de tiempo.

3. **CONCLUSIONES:**

3.1 La seguridad de la aviación, por su esencia, constituye en sí un reto, al ser un tema profundamente complejo, con elementos técnicos, económicos, jurídicos y políticos, con incidencia directa en la Seguridad Nacional, que requiere de una constante evaluación de las amenazas y riesgos concretos, que permita a los Estados implementar las medidas preventivas con el objetivo de contrarrestar las amenazas terroristas de forma eficaz y armonizada.

3.2 Cuba considera que estamos ante una gran oportunidad para fortalecer la cooperación entre todos los Estados de las Regiones y del Mundo, como premisa para lograr un frente común en la prevención de los actos de interferencia ilícita que puedan planearse contra la aviación civil internacional, lo que sería una indiscutible contribución a la lucha contra el terrorismo y a la paz mundial, y para ello:

- Reafirma que la Organización de Aviación Civil Internacional es el órgano rector en materia de seguridad de la aviación, con todas las facultades que le están dadas por su condición de agencia especializada de la Organización de Naciones Unidas.
- Considera, como concepto, que no existen países terroristas, sino terroristas en países, que residen o son cobijados en éstos, quienes pudieran planear y llevar a cabo acciones contra la seguridad de la aviación civil, definidas como actos de interferencia ilícita.
- Reitera su apoyo y exige el cumplimiento de lo planteado en la Resolución 17 de la 37ª Asamblea, donde se expresa y se cita *“Exhorta a todos los Estados contratantes a confirmar su apoyo decidido a los principios establecidos por la OACI, aplicando las medidas de seguridad más efectivas, individualmente y en mutua colaboración, para*

prevenir los actos de interferencia ilícita y castigar a los perpetradores y planificadores de tales actos, así como a sus patrocinadores y a los financistas de los conspiradores para cometerlos”.

- *Denuncia que, a pesar de haber transcurrido 35 años del criminal sabotaje de que fuera objeto una aeronave cubana en pleno vuelo que ocasionó la muerte de 73 personas, acto que fue condenado en la 22 Asamblea de la OACI, el abominable hecho aún continúa impune, sin que se haya cumplido con el numeral 2 de la Resolución A/22-5.*

— FIN —