



ICAO/LACAC NAM/CAR/SAM Aviation Security and  
Facilitation Regional Group (AVSEC/FAL/RG)



# Seminario/Taller Regional sobre Facilitación (FALSEM)

**Santiago, Chile**  
**20 al 22 de marzo de 2012**



# **Disposiciones de Facilitación relacionadas con la Seguridad de la Aviación**

**Ricardo G. Delgado**

**Especialista Regional en Seguridad  
de la Aviación y Facilitación**

**Oficinas Regionales NAAC y SAM  
de la OACI**



## Definiciones

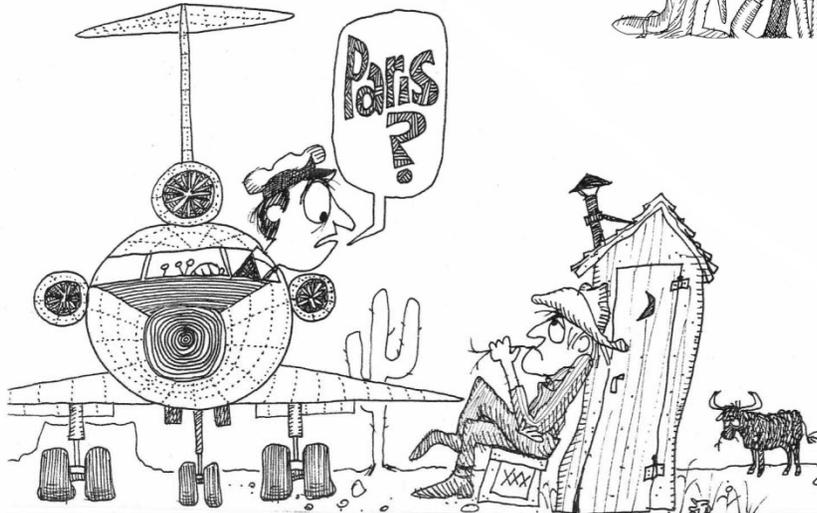
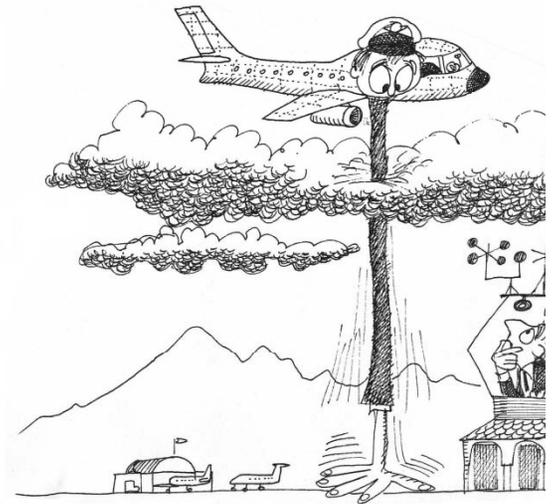
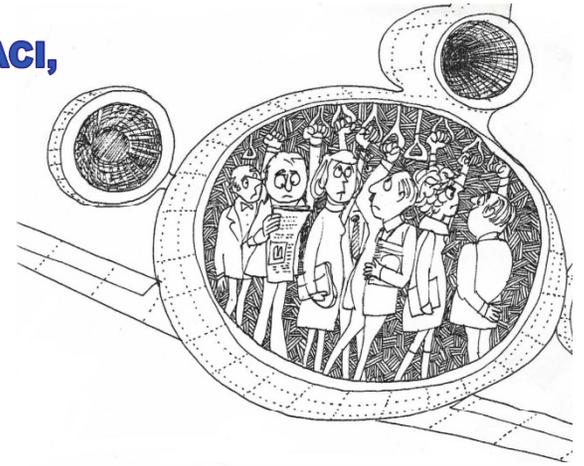
- *MÉTODO RECOMENDADO: Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes.*



## Definiciones

- **NORMA:** Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que, de acuerdo con el Convenio (de Chicago), se ajustarán los Estados contratantes. En el caso de que sea imposible su cumplimiento, el Artículo 38 del Convenio estipula que es obligatorio hacer la correspondiente notificación al Consejo.

**Sin las normas establecidas por la OACI,  
el transporte aéreo estaría  
en una situación caótica**





## Normas y MR de Facilitación Auditados por el Programa Universal de Auditorías en Seguridad de la aviación (USAP), Segundo Ciclo, 2008-2013

- NORMA 3.7 (A9)
- Los Estados contratantes actualizarán regularmente los elementos de seguridad que figuran en las nuevas versiones de sus documentos de viaje, a fin de impedir su uso indebido y facilitar la detección en los casos en que dichos documentos se hayan alterado, duplicado o emitido en forma ilegal.



## Disposiciones relacionadas con la Norma 3.7 (A9)

- Los rasgos de seguridad incorporados en los DVLM deberían permitir una verificación fiable, pero no interferir con la lectura mecánica. Los rasgos de seguridad deberían estar diseñados para evitar lo siguiente:
  - Adulteración; Falsificación; Impostor; Materiales (deberían ser de las variedades controladas, Ej. sustrato de papel con laminado)



## Normas y MR de Facilitación Auditadas por el USAP

- NORMA 3.8 (A9)
- Los Estados contratantes establecerán controles con respecto a la creación y expedición de los documentos de viaje a fin de protegerse contra el robo de sus inventarios y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos.



## Disposiciones relacionadas con la Norma 3.8 (A9) (cont.)

- Los factores detallados a continuación, relativos a la producción y configuración de los documentos de viaje, también contribuyen a la seguridad general de tales documentos.
- Protección contra el robo y el abuso de documentos auténticos en blanco o componentes de documentos. Deberían adoptarse las siguientes medidas de seguridad:



## Disposiciones relacionadas con la Norma 3.8 (A9) (cont.)

- Buena seguridad física de los locales, con acceso controlado;
- Un proceso completo de auditoría, con conteo y conciliación de todos los materiales (usados, no usados, defectuosos o arruinados) y registros certificados de los mismos;
- Todos los documentos en blanco y otros componentes sensibles para la seguridad numerados en serie; el uso de números de rastreo y control de otros componentes principales de los documentos (p. ej., los rollos u hojas de laminados, los dispositivos de características óptimamente variables);



## Disposiciones relacionadas con la Norma 3.8 (A9) (cont.)

- Vehículos de transporte seguros para el desplazamiento de los pasaportes en blanco y otros componentes principales de los documentos;
- Detalles de todos los documentos de viaje en blanco perdidos y robados que se distribuirán rápidamente entre los gobiernos;
- Controles apropiados instalados para proteger los sistemas de producción, personalización y emisión frente al fraude interno.



## Disposiciones relacionadas con la Norma 3.8 (A9) (cont.)

- Otras medidas de seguridad:
  - Cobertura/registro en CCTV de todas las zonas de producción, cuando se permita;
  - Producción, personalización y emisión centralizada de los documentos; y
  - El uso de sistemas computadorizados para autenticar la emisión de documentos, por ejemplo fijando dispositivos de seguridad digital (un “sello electrónico”, p. ej., la firma digital o la imagen insertada).



## Disposiciones relacionadas con la Norma 3.8 (A9) (cont.)

- controles apropiados para proteger la seguridad interna del procedimiento de emisión, con el fin de impedir el uso fraudulento del sistema por empleados u otras personas que puedan obtener acceso a todo el sistema oficial de emisión o parte del mismo. Características básicas de seguridad:



## Disposiciones relacionadas con la Norma 3.8 (A9) (cont.)

Características básicas de seguridad:

- La manipulación y el almacenamiento de los datos y formularios de solicitud realizados utilizando acuerdos pertinentes de seguridad, de modo que la integridad de los datos pueda quedar garantizada;
- Mostrar los registros y bases de datos nacionales/municipales pertinentes cuando se adopten decisiones de emisión, para una identificación correcta;
- organización del procedimiento de emisión de tal manera que ningún individuo pueda autorizar la emisión, personalización y expedición de un documento de viaje;



## Disposiciones relacionadas con la Norma 3.8 (A9) (cont.)

- Un control completo de auditoría de todo el proceso de emisión y personalización y que quienes manipulen formularios y datos de los usuarios, o bien operen con bases de datos, firmen y queden de otro modo vinculados con la opción; y
- La protección de la integridad de los datos de auditoría por medios apropiados (p.ej., derechos de usuario/codificación);
- Las verificaciones y controles de calidad en todas las etapas del proceso de producción y de una etapa a la siguiente son indispensables para mantener la coherencia en los documentos de viaje acabados.



## Normas y MR de Facilitación Auditadas por el USAP

- *MÉTODO RECOMENDADO 3.9 (A9)*
  - *Los Estados contratantes deberían incorporar datos biométricos en sus pasaportes, visados y otros documentos de viaje oficiales de lectura mecánica utilizando una o más de las técnicas de almacenamiento de datos optativos para suplementar la zona de lectura mecánica, según se especifica en el Doc. 9303, Documentos de viaje de lectura mecánica.*



## Normas y MR de Facilitación Auditadas por el USAP

- *MÉTODO RECOMENDADO 3.9 (A9) (Cont.)*
  - *Los datos requeridos almacenados en un microcircuito integrado son los mismos que se imprimen en la página de datos, o sea los datos contenidos en la zona de lectura mecánica más la imagen fotográfica digitalizada. Los Estados contratantes que deseen suplementar la imagen facial con otro elemento biométrico en el pasaporte pueden utilizar imágenes de las impresiones digitales o del iris.*



## Normas y MR de Facilitación Auditadas por el USAP

- **MÉTODO RECOMENDADO 3.9 (A9) (Cont.)**
  - *Los Estados contratantes que incorporen datos biométricos en sus pasaportes de lectura mecánica deben almacenar los datos en un microcircuito integrado sin contacto que cumpla con la norma ISO/IEC 14443 y esté programado de conformidad con la estructura lógica de datos establecida por la OACI.*



## Normas y MR de Facilitación Auditadas por el USAP

- NORMA 3.10 (A9)
  - Los Estados contratantes comenzarán a expedir únicamente pasaportes de lectura mecánica con arreglo a las especificaciones que figuran en el Doc. 9303, Parte 1 antes del 1 de abril de 2010.



## Disposiciones relacionadas con la Norma 3.10 (A9)

- El único método de vincular irrevocablemente a las personas con sus documentos de viaje es contar con una característica fisiológica de cada persona asociada con el documento de viaje de manera que no pueda adulterarse. Esta característica fisiológica es un dato biométrico.



## Disposiciones relacionadas con la Norma 3.10 (A9)

- La adopción de las especificaciones de la OACI al expedir los PLM ofrece los siguientes beneficios:
  - Normalización
  - Seguridad del documento
  - Interfuncionalidad mundial.



## Normas y MR de Facilitación Auditadas por el USAP

- *MÉTODO RECOMENDADO 3.11 (A9)*
  - *Al otorgar documentos de identidad o visados aceptados para fines de viaje, los Estados contratantes deberían expedirlos en una forma susceptible de lectura mecánica, tal como se estipula en el Doc. 9303 (serie), Documentos de viaje de lectura mecánica.*



## Normas y MR de Facilitación Auditadas por el USAP

- **NORMAS 3.31 (A9)**
  - Los Estados contratantes asistirán a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje presentados por los pasajeros a fin de prevenir el fraude y los abusos.



## Normas y MR de Facilitación Auditadas por el USAP

- **NORMAS 3.33 (A9)**
  - Los explotadores de aeronaves tomarán las precauciones necesarias en el punto de embarque para asegurar que los pasajeros lleven consigo los documentos prescritos por los Estados de tránsito y destino, para los fines de control descritos en este capítulo.



## Normas y MR de Facilitación Auditadas por el USAP

- NORMA 3.46 (A9)
  - Las autoridades competentes de cada Estado contratante se incautarán de los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados. Las autoridades competentes también se incautarán de los documentos de viaje de una persona que se presenta pretendiendo ser el titular legítimo del documento de viaje. Tales documentos se retirarán de la circulación inmediatamente y se devolverán a las autoridades competentes del Estado que figura como expedidor o a la misión diplomática residente de ese Estado.



## Normas y MR de Facilitación Auditadas por el USAP

- NORMA 3.47 (A9)
  - Cada Estado contratante que introduzca un Sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API) en el marco de su legislación nacional respetará las normas internacionales reconocidas para la transmisión de información anticipada sobre los pasajeros.
    - Nota 1: API comprende datos biográficos, detalles de vuelo y tripulaciones
    - Nota 2: Mensajes UN/EDIFACT PAXLIST
    - Nota 3: estructura formato actual UN/EDIFACT no se usará en Aviación general



## Normas y MR de Facilitación Auditadas por el USAP

- NORMA 3.67 (A9)
  - Los CMT sólo se expedirán después de que la autoridad pública competente o la autoridad designada para hacerlo en su nombre, haya llevado a cabo una verificación de antecedentes. Además, se establecerán controles adecuados tales como la certificación de la situación de empleo del solicitante antes de la expedición, controles de las existencias de tarjetas en blanco y requisitos de responsabilidad del personal encargado de la expedición.



## Normas y MR de Facilitación Auditadas por el USAP

### Carga:

- NORMA 4.7 (A9)
  - Siempre que sea posible, y para una mayor eficiencia, se utilizarán técnicas modernas de registro o inspección para facilitar la inspección física de las mercancías que hayan de importarse o exportarse.



## Normas y MR de Facilitación Auditadas por el USAP

- NORMA 4.43 (A9)
  - Una vez que el explotador de aeronaves o su agente autorizado haya concluido los procedimientos de documentación simplificados, los Estados contratantes concederán rápidamente el levante o despacho del equipo terrestre y de seguridad y sus piezas de repuesto, material didáctico o ayudas didácticas importados o exportados por un explotador de aeronaves de otro Estado contratante.



## Normas y MR de Facilitación Auditadas por el USAP

Pasajeros inadmisibles o deportados:

- NORMA 5.19 (A9)
  - Al hacer los arreglos con el explotador de aeronaves para el retiro de una persona deportada, los Estados contratantes pondrán a disposición de éste una copia de la orden de deportación y la siguiente información, tan pronto como sea posible, pero a más tardar 24 horas antes de la hora de salida prevista del vuelo:



## Normas y MR de Facilitación Auditadas por el USAP

Pasajeros inadmisibles o deportados:

- NORMA 5.19 (A9) (cont.)
  - a) una copia de la orden de deportación, si la ley del Estado contratante lo permite;
  - b) una evaluación de riesgo efectuada por el Estado y toda otra información pertinente que permita al explotador de aeronaves evaluar el riesgo para la seguridad del vuelo; y
  - c) los nombres y nacionalidades del personal de escolta.

Nota.— Para cerciorarse de que existe coordinación en las normas sobre facilitación y seguridad, conviene tener en cuenta las disposiciones aplicables del Anexo 17, Capítulo 4.



## Normas de Facilitación Auditadas por el USAP

- NORMA 8.17 (A9)
  - Todo Estado contratante establecerá un programa nacional de facilitación del transporte aéreo basándose en los requisitos, en materia de facilitación, estipulados en el Convenio y en el mismo Anexo 9.



## Normas y MR de Facilitación Auditadas por el USAP

- *MÉTODO RECOMENDADO 8.20 (A9)*
  - *Se recomienda que los Estados contratantes se esfuercen por establecer una estrecha coordinación, adaptada a las circunstancias, entre los programas de facilitación y de seguridad. A tal fin, algunos miembros de los comités de facilitación deberían ser al mismo tiempo miembros de los comités de seguridad.*



ICAC  
F  
ICA



**GRACIAS**

