



**Cuestión 5 del  
Orden del Día:**

**Asuntos relativos a la Seguridad de la aviación (AVSEC)**

**5.1 Resultados de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación**

**RESULTADOS DE LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

La Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS), convocada por la OACI en Montreal, tuvo lugar del 12 al 14 de septiembre de 2012. Asistieron a la Conferencia más de 700 participantes en representación de 132 Estados miembros y 23 organizaciones internacionales y regionales intergubernamentales así como asociaciones de la industria. Ministros y funcionarios principales de seguridad de la aviación asistieron a la HLCAS, conviniendo medidas para mejorar la seguridad de la aviación en todo el mundo. De Centroamérica asistieron Belice, Guatemala y Nicaragua. Las recomendaciones de la Conferencia ya fueron consideradas por el Consejo de la OACI.

Al poner de relieve la importancia de una respuesta mundial más coordinada en lo que respecta a las amenazas cambiantes del terrorismo y la necesidad de aligerar la carga que el suministro de seguridad de la aviación representa para la industria y los pasajeros, la Conferencia respaldó estrategias y medidas basadas en cooperación internacional, mejor intercambio de información y enfoques proactivos. Además de su acuerdo relativo a la transición a un marco mundial de colaboración basado en el riesgo, la Conferencia convino en establecer procesos para identificar y manejar la carga aérea de alto riesgo y proteger las cadenas de suministro. Estos procesos también implantarán medidas más rigurosas para ocuparse de las amenazas posibles planteadas por el personal de los aeropuertos, de las líneas aéreas y del sector de carga.

Reconociendo la importancia de aprovechar los últimos adelantos de las tecnologías y de los procesos innovadores, la Conferencia hizo un llamamiento a la OACI para que celebre un Simposio dedicado a la tecnología de la seguridad de la aviación en 2014. Asimismo, respaldó un plan detallado para observar el cumplimiento de las disposiciones de seguridad de la aviación por los Estados mediante auditorías de seguridad de la aviación de la OACI e instaron a los Estados a contribuir con recursos para brindar ayuda a los que necesitan asistencia.

En los **Apéndices A y B** a esta Nota de Información se presentan los resultados y el Comunicado de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación.

**Referencias:**

- C-WP/13875 de fecha 25/9/12 sobre los Resultados de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación
- Comunicado de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación (Montreal, Canadá, 12 al 14 de septiembre de 2012)

**Objetivo Estratégico**

*Esta nota de información se relaciona con el Objetivo estratégico B. Seguridad de la aviación*

-----



Organización de Aviación Civil Internacional

C-WP/13875  
25/9/12

## NOTA DE ESTUDIO

### CONSEJO — 197º PERÍODO DE SESIONES

**Asunto núm. 52: Interferencia ilícita en la aviación civil internacional y sus instalaciones y servicios**

#### RESULTADOS DE LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por el Secretario General)

#### RESUMEN

La Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS) se llevó a cabo en Montreal del 12 al 14 de septiembre de 2012. Asistieron a la reunión representantes de 132 Estados miembros y 23 organizaciones internacionales y asociaciones de la industria. En la presente nota de estudio y el Apéndice conexo, se proponen medidas de seguimiento derivadas de las recomendaciones formuladas por la Conferencia.

Las deliberaciones de la HLCAS condujeron a la formulación de varias recomendaciones importantes que tienen por objeto fortalecer el marco de seguridad de la aviación, tales como la adopción expedita de normas y métodos recomendados del Anexo 17 para mitigar los riesgos relacionados con la seguridad de la carga aérea y combatir las amenazas internas. La HLCAS también apoyó la distribución del Estado 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 al enfoque de observación continua, y formuló recomendaciones en relación con la elaboración e implantación de un marco coordinado, específico y eficaz de creación de capacidad. Por último, 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.

**Decisión del Consejo:** Se invita al Consejo a:

- a) aprobar las recomendaciones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación y las medidas de seguimiento por parte de la Secretaría que figuran en el Apéndice; y
- b) solicitar al Secretario General que cuantifique los recursos que se necesitan para llevar a la práctica todas las recomendaciones que exigen la adopción de medidas en el próximo trienio, y que trabaje en colaboración con el Consejo para determinar el método más apropiado de presentar dicha información al 38º período de sesiones de la Asamblea.

<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 medidas propuestas por la Secretaría para llevar a la práctica las recomendaciones formuladas por la HLCAS no exigirán recursos adicionales en el presente trienio. La Secretaría, en colaboración con el Consejo, analizará las repercusiones financieras de las recomendaciones que exigen la adopción de medidas por parte de la Secretaría durante el próximo trienio en el marco del proceso presupuestario.
<i>Referencias:</i>	C-WP/13869 de distribución limitada C-DEC 196/2 C-DEC 194/1 <i>Informe de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación</i> (Cubierta amarilla)

## APÉNDICE

## MEDIDAS DE SEGUIMIENTO PROPUESTAS EN RELACIÓN CON LAS RECOMENDACIONES FORMULADAS POR LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS)

RESUMEN DE LAS RECOMENDACIONES CLAVE ADOPTADAS POR LA HLCAS	PROPUESTAS DE MEDIDAS DE SEGUIMIENTO POR PARTE DE LA SECRETARÍA	PLAZO <sup>1</sup>
<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.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Distribuir el RCS a un Estados en un formato apropiado;</li> <li>2) Elaborar textos de orientación adicionales;</li> <li>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</li> <li>4) Continuar apoyando al Grupo de expertos AVSEC a enfrentar las amenazas nuevas y existentes.</li> </ol>	<p>Mediano plazo</p> <p>Mediano plazo</p> <p>Actividad continua</p> <p>Actividad continua</p>
<b>Cuestión 2 del orden del día – Mejorar la seguridad de la carga aérea</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>a) Que la OACI adopte normas y métodos recomendados (SARPS) más rigurosos relacionados con la carga mediante una enmienda expedita del Anexo 17;</li> <li>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;</li> <li>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</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Proponer una enmienda del Anexo 17 y un proceso expedito para los SARPS relacionados con la carga a fin de someter dicha enmienda a consideración del Consejo durante su 198º período de sesiones;</li> <li>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;</li> <li>3) Finalizar el proyecto de texto de orientación sobre la cadena de suministro de la carga aérea para presentarlo a consideración de la 24ª reunión del Grupo de expertos AVSEC para su examen y subsiguiente inclusión en la siguiente edición del <i>Manual de seguridad de la aviación</i> (Doc 8973). Podrían necesitarse otros medios de difusión antes de la publicación de la nueva edición del Doc 8973;</li> </ol>	<p>Mediano plazo</p> <p>Corto plazo</p> <p>Mediano plazo</p>

Nota.— En esta columna, **corto plazo** indica la puesta en práctica para fines de 2012, **mediano plazo** indica la puesta en práctica para fines del trienio en curso (2011-2013), y **largo plazo** indica la puesta en práctica en el próximo trienio (2014-2016).

C-WP/13875

Apéndice

A-2

RESUMEN DE LAS RECOMENDACIONES CLAVE ADOPTADAS POR LA HLCAS	PROPUESTAS DE MEDIDAS DE SEGUIMIENTO POR PARTE DE LA SECRETARÍA	PLAZO <sup>1</sup>
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.	4) Velar por que se colabore a nivel técnico en las iniciativas relacionadas con la seguridad de la carga, incluyendo: <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> 5) Elaborar y ejecutar un plan de acción para prestar asistencia que se centre en la seguridad de la carga.	Mediano plazo  Largo plazo  Largo plazo  Mediano a largo plazo
<b>Cuestión 3 del orden del día – Combatir la amenaza interna</b>		
a) Que el Consejo adopte la norma 4.2.6 revisada del Anexo 17 antes del 38° período de sesiones de la Asamblea; y	1) Proponer un proceso expedito para la enmienda de la norma 4.2.6 revisada del Anexo 17 a fin de someter dicha enmienda a la consideración del Consejo durante su 198° período de sesiones; y	Mediano plazo
b) Que los Estados evalúen sus medidas para mitigar la amenaza interna antes de la adopción de la nueva norma 4.2.6.	2) Examinar y actualizar los textos de orientación.	Mediano plazo
<b>Cuestión 4 del orden del día – La evolución del proceso de auditoría de la seguridad de la aviación – transparencia</b>		
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;	1) Presentar el plan de transición del USAP-CMA al Consejo durante su 197° período de sesiones para que lo apruebe, e incluir un resumen de las repercusiones financieras y de otros recursos;	Corto plazo
b) que la OACI siga desarrollando y aplicando el enfoque de observación continua en el marco del USAP (USAP-CMA);	2) Continuar desarrollando la metodología y el marco para el USAP-CMA en el contexto del plan de transición;	Mediano plazo

Nota.— En esta columna, **corto plazo** indica la implantación para fines de 2012, **mediano plazo** indica la implantación para fines del trienio en curso (2011-2013), y **largo plazo** indica la implantación en el próximo trienio (2014-2016).

RESUMEN DE LAS RECOMENDACIONES CLAVE ADOPTADAS POR LA HLCAS	PROPUESTAS DE MEDIDAS DE SEGUIMIENTO POR PARTE DE LA SECRETARÍA	PLAZO <sup>1</sup>
<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>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>Mediano a largo plazo</p> <p>Mediano a largo plazo</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;</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 y a ratificar el Convenio y el Protocolo de Beijing de 2010;</p> <p>5) Continuar ampliando el Grupo ad hoc sobre asistencia y creación de capacidad para seguir coordinando proyectos</p>	<p>Actividad continua</p> <p>Actividad continua</p> <p>Actividad continua</p> <p>Corto plazo</p> <p>Mediano plazo</p>

Nota.— En esta columna, **corto plazo** indica la implantación para fines de 2012, **mediano plazo** indica la implantación para fines del trienio en curso (2011-2013), y **largo plazo** indica la implantación en el próximo trienio (2014-2016).

C-WP/13875

Apéndice

A-4

RESUMEN DE LAS RECOMENDACIONES CLAVE ADOPTADAS POR LA HLCAS	PROPUESTAS DE MEDIDAS DE SEGUIMIENTO POR PARTE DE LA SECRETARÍA	PLAZO <sup>1</sup>
<p>f) que los Estados ratifiquen el Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional (hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010) y el Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010); y</p> <p>g) que la OACI continúe su examen del Convenio de Tokio, en particular, en relación con la cuestión relativa a los pasajeros insubordinados.</p>	<p>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>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>Mediano plazo</p> <p>Largo plazo</p> <p>Mediano plazo</p> <p>Actividad continua</p>
<p><b>Cuestión 6 del orden del día – Asegurar la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación – equivalencia</b></p>		
<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,</p>	<p>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;</p> <p>2) Continuar apoyando y coordinando con los Grupos de trabajo pertinentes del Grupo de expertos AVSEC para tratar las amenazas nuevas y existentes;</p> <p>3) Actualizar y/o revisar los textos de orientación pertinentes, incluyendo aquellos que tratan cuestiones relacionadas con los sistemas de navegación aérea y la seguridad en las partes públicas de los aeropuertos;</p>	<p>Mediano a largo plazo</p> <p>Actividad continua</p> <p>Mediano a largo plazo</p>

Nota.— En esta columna, **corto plazo** indica la implantación para fines de 2012, **mediano plazo** indica la implantación para fines del trienio en curso (2011-2013), y **largo plazo** indica la implantación en el próximo trienio (2014-2016).

A-5

RESUMEN DE LAS RECOMENDACIONES CLAVE ADOPTADAS POR LA HLCAS	PROPUESTAS DE MEDIDAS DE SEGUIMIENTO POR PARTE DE LA SECRETARÍA	PLAZO <sup>1</sup>
tales como la interferencia deliberada, el bloqueo y las interferencias por simulación de señales de los GNSS, así como los riesgos en las partes públicas de los aeropuertos.	<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>Mediano plazo</p> <p>Mediano plazo</p>
<b>Cuestión 7 del orden del día – La función del Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM), de la información anticipada sobre los pasajeros (API) y del registro de nombres de los pasajeros (PNR) (incluido el Directorio de claves públicas (DCP))</b>		
<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 DCP:</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 DCP; 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 DVLM; y</p> <p>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>	<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 DCP:</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 DVLM y producir publicaciones relacionadas con los mismos;</li> </ol>	<p>Corto plazo</p> <p>Mediano plazo</p> <p>Largo plazo</p> <p>Mediano a largo plazo</p> <p>Corto plazo</p> <p>Actividad continua</p>

Nota.— En esta columna, **corto plazo** indica la implantación para fines de 2012, **mediano plazo** indica la implantación para fines del trienio en curso (2011-2013), y **largo plazo** indica la implantación en el próximo trienio (2014-2016).

C-WP/13875

Apéndice

A-6

RESUMEN DE LAS RECOMENDACIONES CLAVE ADOPTADAS POR LA HLCAS	PROPUESTAS DE MEDIDAS DE SEGUIMIENTO POR PARTE DE LA SECRETARÍA	PLAZO <sup>1</sup>
	<p>c. Realizar actividades de instrucción, seminarios y simposios; y</p> <p>d. Publicar textos de orientación nuevos y/o revisados sobre la introducción de los pasaportes-e;</p> <p>3) Preparar una nota de estudio sobre la nueva Estrategia relativa a los DVLM para someterla a la consideración 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>Actividad continua</p> <p>Mediano plazo</p> <p>Corto plazo</p> <p>Corto plazo</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) Proponer a consideración del Consejo, en su 200º período de sesiones, la celebración en 2014 de un 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 con miras a publicar un Boletín electrónico en el que se proporcione información sobre un marco para el desarrollo de procesos de inspección de próxima generación para pasajeros; y</p> <p>3) Celebrar reuniones del Grupo de estudio de la Secretaría sobre los LAG, según corresponda, para ofrecer un foro de coordinación para el intercambio de información relacionada con la implantación de tecnología de inspección para los LAG.</p>	<p>Mediano plazo</p> <p>Mediano plazo</p> <p>Mediano a largo plazo</p>

— FIN —

Nota.— En esta columna, **corto plazo** indica la implantación para fines de 2012, **mediano plazo** indica la implantación para fines del trienio en curso (2011-2013), y **largo plazo** indica la implantación en el próximo trienio (2014-2016).



**COMUNICADO DE LA  
CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN  
(Montreal, 12 al 14 de septiembre de 2012)**

La Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación, convocada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su Sede en Montreal, tuvo lugar del 12 al 14 de septiembre de 2012. Asistieron a la Conferencia más de 700 participantes en representación de 132 Estados miembros, y 23 organizaciones internacionales y regionales intergubernamentales y asociaciones de la industria.

Reconociendo la función decisiva de la aviación civil en el desarrollo de la economía mundial y los desafíos en materia de seguridad que enfrenta actualmente el sector del transporte aéreo internacional, la Conferencia puso de relieve:

- a) que las amenazas creíbles existen y deben abordarse eficazmente para proteger a la aviación civil;
- b) que el terrorismo no respeta fronteras y que si no se mitiga, puede ocasionar pérdida de vidas y lesiones a las personas, perturbar gravemente las operaciones del transporte aéreo internacional, dar por resultado daños significativos en los equipos y las instalaciones de la aviación civil y socavar la confianza del público en el transporte aéreo;
- c) la Resolución A37-17, la Declaración sobre la seguridad de la aviación, y la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), que refuerzan aún más la seguridad de la aviación con el fin de salvaguardar a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;
- d) las Declaraciones conjuntas adoptadas en las Conferencias regionales de la OACI sobre seguridad de la aviación que se celebraron en Bahrein, India, la Federación de Rusia, Malasia, Senegal y Venezuela;
- e) la importancia de la cooperación y coordinación entre la OACI, sus Estados miembros, las organizaciones internacionales y regionales, la industria y todas las otras partes interesadas para lograr un nivel sostenible de seguridad de la aviación;
- f) que todos los Estados miembros de la OACI tienen el compromiso de cumplir las Normas y métodos recomendados de la OACI relativos a la seguridad de la aviación que figuran en el Anexo 17 — *Seguridad* y en el Anexo 9 — *Facilitación*, al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y otros convenios de seguridad de la aviación; y
- g) que debe mantenerse un equilibrio entre las necesidades de la seguridad de la aviación, la facilitación, la eficiencia y la eficacia.

Teniendo en cuenta estos puntos, la Conferencia:

- 1) alentó a los Estados miembros de la OACI y a las partes interesadas de la industria a adoptar el enfoque basado en el riesgo con respecto a la seguridad de la aviación;
- 2) acogió la iniciativa de la OACI de establecer un Estado del contexto de riesgo que proporciona a sus Estados miembros información valiosa y una metodología sólida que los Estados pueden utilizar para seguir desarrollando sus propias evaluaciones de los riesgos a escala nacional, en el caso de que decidan emplear esta metodología;
- 3) pidió a la OACI y sus Estados miembros que consideren la elaboración de un enfoque más centrado en los resultados al reglamentar la seguridad de la aviación, ya que esto ayudaría a definir mejor los objetivos de seguridad de sus medidas;
- 4) alentó firmemente a la OACI a acelerar la adopción de nuevas Normas y métodos recomendados de seguridad para mitigar el riesgo para la carga aérea y el correo, mediante la implantación de sistemas seguros en la cadena de suministro, medidas comunes básicas de seguridad para las aeronaves tanto de pasajeros como de carga exclusivamente, y medidas de seguridad reforzadas para la carga y el correo que se consideren de alto riesgo;
- 5) pidió a la OACI, la Organización Mundial de Aduanas, la Unión Postal Universal y las partes interesadas de la industria que identifiquen nuevas sinergias entre los requisitos de seguridad de la aviación, de aduanas y de correos, con el objetivo de facilitar el comercio garantizando al mismo tiempo la seguridad de la carga aérea y el correo;
- 6) reconoció que la amenaza que representa el elemento interno es real y, en consecuencia, instó a los Estados miembros de la OACI a aplicar medidas de mitigación eficaces y a adoptar, lo antes posible, una norma revisada de la OACI relativa a la inspección de personas que no son pasajeros;
- 7) reconoció la necesidad de que la OACI y sus Estados miembros se ocupen de la continua amenaza a la aviación civil internacional planteada por los explosivos líquidos, en aerosol y en gel (LAG), comprendida la implantación de las soluciones tecnológicas necesarias para eliminar gradualmente las restricciones relativas al transporte de LAG en el equipaje de mano;
- 8) pidió a los Estados miembros de la OACI que traten a los vuelos que llegan de Estados en los que se aplica la inspección de los LAG de igual manera que a los vuelos provenientes de Estados en los que se aplican restricciones respecto a los LAG;
- 9) respaldó la transición del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), de la OACI hacia un enfoque de observación continua que combina una metodología basada en los riesgos para la auditoría y la observación continua, considerando a la vez las capacidades de vigilancia de las organizaciones nacionales y regionales;
- 10) pidió a la OACI que utilice del mejor modo posible los resultados de las auditorías USAP con objeto de definir y focalizar las actividades de creación de capacidad en seguridad de la aviación para beneficio de los Estados miembros que lo necesiten;

- 11) alentó a los Estados miembros a intercambiar los resultados de las auditorías USAP de manera apropiada y segura para focalizar las iniciativas de creación de capacidad y asistencia técnica en los ámbitos en que puedan ser de mejor provecho;
- 12) reconoció el progreso alcanzado en la aplicación de la Estrategia de creación de capacidad en materia seguridad de la aviación, de la OACI, y pidió a la Organización que intensifique sus esfuerzos, con una focalización adicional en las actividades de creación de capacidad en seguridad de la carga aérea y el correo;
- 13) alentó a los Estados miembros de la OACI y a las partes interesadas pertinentes, tales como las organizaciones regionales, a concertar acuerdos de asociación para la organización y el desarrollo de actividades de creación de capacidad, que abarquen a todas las partes interesadas e incluyan los compromisos que han de hacer todos los asociados;
- 14) destacó la importancia que reviste la definición de medidas de seguridad que sean eficaces, eficientes, operacionalmente viables y económicamente sostenibles, y que tengan en cuenta el impacto en los pasajeros;
- 15) alentó firmemente a los Estados miembros de la OACI a que consideren entre sí arreglos de reconocimiento mutuo, incluyendo el control de seguridad único, que reconozcan la equivalencia de sus medidas de seguridad de la aviación cuando con ellas se logran los mismos resultados y cuando están basadas en un proceso de validación continuo e integral y en un intercambio eficiente de información con respecto a sus respectivos sistemas de seguridad de la aviación;
- 16) respaldó los principios fundamentales que rigen la cooperación internacional en seguridad de la aviación: a) respetar el espíritu de cooperación definido en los acuerdos de servicios aéreos bilaterales o multilaterales; b) reconocer las medidas de seguridad equivalentes; y c) centrarse en resultados de seguridad;
- 17) alentó a los Estados miembros de la OACI a reforzar la seguridad de la aviación mediante la normalización de los formatos de los documentos de viaje y la transmisión electrónica de los datos de los pasajeros a las autoridades estatales, garantizando a la vez la protección de la privacidad y las libertades civiles de los pasajeros, y a aumentar la seguridad de los documentos de viaje mediante la participación en el servicio de validación electrónica de los pasaportes que se conoce como Directorio de claves públicas, de la OACI (PKD);
- 18) pidió a la OACI que se ocupe aún más de las cuestiones emergentes como la seguridad de la gestión del tránsito aéreo (es decir, la seguridad de los servicios e instalaciones de navegación aérea), la seguridad de la parte pública y las ciberamenazas;
- 19) respaldó las iniciativas emprendidas por la OACI, en cooperación con las partes interesadas de la industria y los fabricantes de equipo, para desarrollar la próxima generación de procesos de inspección de pasajeros y carga, teniendo en cuenta los avances tecnológicos y los resultados deseados en materia de seguridad, y para formular recomendaciones relativas a la modernización de los marcos de reglamentación, según sea necesario; y

- 20) alentó firmemente a los Estados a ratificar los instrumentos jurídicos internacionales de seguridad de la aviación más recientes, a saber, el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010.

— FIN —