



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/08 — NE/16  
06/07/18

**Octava Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/DCA/08)**

Ottawa, Canadá, 31 de julio al 2 de agosto de 2018

**Cuestión 6**

**del Orden del Día: Implementación regional NAM/CAR de asuntos de seguridad operacional, navegación aérea y seguridad de la aviación/facilitación**  
**6.4 Implementación de asuntos de seguridad de la aviación/facilitación**

**DESARROLLOS RECIENTES RELATIVOS A LA FACILITACIÓN**

(Presentada por la Secretaría)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Esta nota enfatiza los desarrollos recientes en los programas de Facilitación y describe los principales cambios introducidos por la Enmienda 26 al Anexo 9 – <i>Facilitación</i> , presentando el estado de implementación de la estrategia del Programa de identificación de viajeros (TRIP) y del Directorio de Claves Públicas (PKD) de la OACI.	
<i>Objetivo Estratégico:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad de la aviación y facilitación</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (A39)</li><li>• Anexo 9 — Facilitación</li><li>• Doc 9303 - <i>Documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD)</i></li></ul>

**1. Introducción**

1.1 En el campo de la seguridad de la aviación y la facilitación, el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (A39) confirmó el énfasis de la OACI en lograr un mayor equilibrio entre medidas de control efectivas y conectividad y eficiencia en todo el sistema. Por lo tanto, principios clave tales como la priorización de la gestión basada en riesgo y el reconocimiento mutuo de medidas equivalentes de seguridad de la aviación continúan sirviendo como componentes fundamentales para las discusiones sobre seguridad de la aviación y facilitación en la OACI. El énfasis en la importancia de colocar a la facilitación en pie de igualdad de la seguridad de la aviación, Objetivo estratégico– *Seguridad de la aviación y Facilitación*, refleja la necesidad del liderazgo de la OACI en cuestiones de seguridad de la aviación, facilitación y asuntos relacionados con la seguridad de la aviación fronteriza.

1.2 La A39 aprobó el plan de trabajo de los programas de Facilitación y sus resultados esperados para el trienio 2017-2019. La Resolución A39-20 de la Asamblea - *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*, identificó acciones nacionales e

internacionales para garantizar la seguridad de la aviación y la integridad de la identificación de viajeros y controles fronterizos. Específicamente, la Asamblea exhortó a los Estados Miembros, a través de sus programas de documentos de viaje y control fronterizo, a identificar de manera única a los individuos para maximizar los beneficios de la seguridad de la aviación y la facilitación, incluyendo prevenir actos de interferencia ilícita y otras amenazas a la aviación civil. Además, la Asamblea ratificó la elaboración de una hoja de ruta para la implementación de la Estrategia Programa OACI de identificación de viajeros (OACI TRIP).

## 2. **Desarrollos Recientes del Anexo 9 — *Facilitación***

2.1 La novena reunión del Grupo de Expertos de Facilitación (FALP/9), celebrada en la Sede de la OACI, Montreal, del 4 al 7 de abril de 2016, tuvo como resultado recomendaciones (algunas de gran relevancia para la seguridad de la aviación) de enmiendas importantes al Anexo 9 — *Facilitación*. El informe final y otra documentación de la reunión se encuentra en el sitio web de la FALP/9 en: <http://www.icao.int/Reunións/FALP/Pages/FALP9-2016.aspx>.

2.2 Las recomendaciones del Grupo de expertos se entregaron al Comité de Transporte Aéreo (ATC) en octubre de 2016 para revisión inicial, diseminándose posteriormente a los Estados Miembros para sus comentarios y finalmente consideradas por el Consejo de la OACI el 16 de junio de 2017.

2.3 El Consejo adoptó las siguientes disposiciones, entre otras, para su incorporación dentro de la 15a Edición del Anexo 9 (con fecha de octubre de 2017 y fecha de aplicación en febrero de 2018):

- a) una nueva Norma obligando a cada Estado Miembro a establecer un sistema de Información anticipada de los pasajeros (API) a la luz, entre otras cosas, de la Resolución 2178 del Consejo de Seguridad de la ONU (2014) y del uso en aumento de la API para seguridad fronteriza y contraterrorismo;
- b) disposiciones mejoradas relacionadas con el Registro de nombres de los pasajeros (PNR), en respuesta al crecimiento de programas PNR y para apoyar la observancia al contenido, formato y normas de transmisión para mitigar solicitudes que no cumplan con los datos PNR;
- c) nuevos métodos recomendados sobre los Sistemas Electrónicos de Viaje (ETS), como respuesta a los requerimientos en aumento por parte de los gobiernos de requerir que los pasajeros soliciten una autorización de viaje o registrarse en línea antes de abordar un vuelo para viajar, de manera que la terminología relacionada con ETS se estandarice y esta tecnología se incluya dentro de la política y el marco regulatorio del Anexo 9 y las guías proporcionadas a los gobiernos que planifiquen la implementación de una versión electrónica de emisión de visa o autorizaciones de viaje;
- d) la inclusión de la nacionalidad de los pasajeros en el Apéndice 2 al Anexo 9, Manifiesto de Pasajeros, para mejorar la exactitud y la velocidad de la información que puede proporcionarse a los familiares de las víctimas de accidentes de aeronaves;
- e) nuevas Normas y Métodos Recomendados (SARPS) sobre el transporte de menores, para la creciente concienciación internacional acerca de los fenómenos de combatientes extranjeros y sobre la trata de menores, y la disponibilidad limitada de guías internacionales sobre la trata de menores que realizan viajes aéreos, para ayudar a

- armonizar las políticas y los procedimientos seguidos por los Estados Miembros y los explotadores de aeronaves sobre el manejo y la seguridad de los menores; y
- f) disposiciones incrementadas sobre sistemas Automatizados de Control Fronterizo (ABC), como resultado del uso en aumento de dicho sistema.

### 3. Implementación de la Estrategia TRIP de la OACI

3.1 La Estrategia TRIP de la OACI (**Apéndice A**) establece un marco de referencia exhaustivo para los Estados Miembros, la OACI y los socios de identificación de viajeros para guiar y apoyar los futuros desarrollos. En intervalos adecuados, el monitoreo, la notificación y la revisión del avance en la implementación, así como sus ajustes, según correspondan, asegurarán que la Estrategia continúe estando actualizada. El **Apéndice B** detalla las disposiciones del Anexo 9 relacionadas con OACI TRIP.

3.2 En el ámbito regional, la OACI proporcionó asistencia a los Estados Miembros en el trienio 2016 - 2018 en el área del Anexo 9 – *Facilitación*, Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*, e implementación de la Estrategia TRIP de la OACI, a través de seminarios regionales y programas de asistencia con fondos de donadores tales como el Proyecto Caribe, financiado por el gobierno de Canadá, con el apoyo de la Comunidad del Caribe (CARICOM) y la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS).

3.3 Las actividades del Proyecto para el Caribe relacionadas con TRIP se implantaron desde 2016 y cerraron en junio de 2018. El resultado principal del proyecto fue la elaboración de la Guía TRIP de la Gestión de Control Fronterizo (BCM) de la OACI la cual ya está en el sitio web de la OACI, así como su guía de acompañamiento y la herramienta de evaluación. En los siguientes párrafos se describen las otras actividades del proyecto:

- a) La conducción de dos talleres sobre BCM en St. John's, Antigua y Barbuda (enero a febrero de 2017) y Jamaica (noviembre a diciembre de 2017). Ambos talleres se realizaron a continuación de un seminario regional sobre la Estrategia TRIP de la OACI;
- b) La realización de cuatro Misiones de Evaluación Técnica (TAM) que tuvieron como resultado un informe con recomendaciones para el uso del Estado visitado, en Kingston, Jamaica (marzo de 2017), Santo Domingo, República Dominicana (agosto de 2017), Bridgetown, Barbados (septiembre de 2017) y Castries, Santa Lucía (septiembre de 2017) en asociación con la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (CTED) de la Organización de Naciones Unidas y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM).

3.4 En el ámbito the internacional, además de los mecanismos existentes de la OACI tales como el Grupo de expertos Facilitación (FALP), y el Grupo Técnico Asesor del Programa de Identificación de Viajeros (TAG/TRIP), la Secretaría de la OACI elabora y consolida su modus operandi con varias organizaciones internacionales que tiene un papel clave que desempeñar en la implementación de la Estrategia TRIP tales como la Organización Internacional de Normalización (ISO), la *Internacional Criminal Police Organization* (INTERPOL), LA Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), y otras entidades relevantes de la ONU tales como la CTED.

3.5 Cada Estado debe elaborar un plan de acción estructurado para la implementación de la Estrategia TRIP en cooperación con la OACI. Sobre este tema, la hoja de ruta de la OACI TRIP apunta a proveer metas para la implementación por los Estados de cada elemento de la Estrategia TRIP, incluyendo todas las SARPS aplicables del Anexo 9. Actualmente, cinco fuentes principales de datos ayudan a calcular el nivel de implementación de algunos ítems de la hoja de ruta: las respuestas de cuatro comunicaciones a los Estados, así como las estadísticas del Programa Universal de Auditorías AVSEC – Enfoque de Observación Continua (USAP-CMA)

3.6 En el enlace <http://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Pages/Publications.aspx> hay material de orientación que incluye los detalles de la hoja de ruta TRIP disponible para los Estados concerniente a la mayoría de los elementos de la Estrategia TRIP en. Este material, junto con las especificaciones del Doc 9303, está siendo actualizado y mejorados con regularidad por los expertos de TAG/TRIP y sus dos grupos de trabajo.

#### 4. *Directorio de Claves Públicas (PKD) de la OACI: Membresía y Beneficios*

4.1 Como un Pasaporte electrónico (o un eMRTD) solo puede ser tan auténtico como lo es la información contenida en su chip, requiere una herramienta de inspección, el PKD de la OACI, que actúa como un agente central al gestionar el intercambio multilateral de certificados y listas de revocación de certificados utilizadas para validar la firma digital en el chip. A través del PKD, cualquier intento de alterar los datos del chip es detectado de inmediato cuando se hace la verificación.

4.2 En junio de 2018, el PKD de la OACI había llegado a 61 participantes, incluyendo a tres Estados de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe como participantes del PKD (refiérase al **Apéndice C**). Sin embargo, queda una brecha significativa entre el número de Estados emisores de Pasaportes electrónicos (125), el número de participantes del PKD y aquellos Estados que usan el PKD en sus operaciones diarias de control fronterizo.

4.3 En 2017, la Enmienda 26 al Anexo 9, vigente desde el 23 de octubre de 2017, introducía un nuevo RP 3.35.5 que tiene como meta a los Estados Miembros de la OACI que utilizan sistemas ABC. Este Método Recomendado (RP) alienta el uso de la información disponible a través del PKD como medio para validar los Pasaportes electrónicos comparando el reconocimiento facial con la fotografía del portador del Pasaporte electrónico.

#### 5. **Resultado de la segunda reunión del Grupo Técnico Asesor del TRIP (TAG/TRIP)**

5.1 La 2ª reunión del TAG/TRIP celebrada en abril de 2017 en Montreal, Canadá, contó con la participación de 52 miembros y consejeros TAG/TRIP de 21 Estados Miembros así como 49 observadores de 29 Estados Miembros y 20 observadores de siete organizaciones internacionales, mostrando un aumento sustancial comparado con la asistencia de la TAG/TRIP/1.

5.2 La reunión acordó cierto número de recomendaciones, en particular con respeto a los nuevos Términos de Referencia de los dos grupos de trabajo TAG/TRIP, el Nuevo Grupo de Trabajo sobre Tecnología (NTWG) y el de Implementación y Creación de Capacidades (ICBWG), las futuras especificaciones potenciales a ser elaborados para visas de formato electrónico y a incluirse en el Doc 9303, *Documento de viaje de lectura mecánica (MRTD)* y la importancia de proporcionar la asistencia

adecuada para los “Países menos desarrollados (LDC)” y los “Pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID)”.

## 6 CONCLUSIONS

6.1 Con un enfoque renovado y en conjunto con socios de la gestión de la identificación, y a partir de los avances a la fecha, la OACI continuará, entre otras cosas, produciendo y proporcionando medidas, herramientas, servicios y otros medios mundialmente refrendados para:

- a) mitigar los riesgos de la seguridad de la aviación y de una seguridad nacional más amplia a través de métodos sólidos de gestión de identificación y control fronterizo;
- b) asistir en la detección y prevención del terrorismo y el delito a través de la prevención del uso fraudulento de documentos de identificación;
- c) brindar facilitación a los viajeros genuinos a través del proceso aeroportuario por medio de procesos de autorización automatizados para aumentar el rendimiento;
- d) reducir el personal y los costos de entrenamiento al normalizar y simplificar los procesos de verificación de documentos;
- e) permitir la interoperabilidad y el uso de tecnologías estándar para la gestión de la identificación tanto para los Estados como para la industria, conduciendo a operaciones eficientes y reducción de costos;
- f) aumentar la confianza de los Estados en su habilidad de verificar que sus documentos fueron emitidos de manera apropiada y no han sido alterados; y
- g) asegurarse de una utilización rentable del personal de seguridad de la aviación y control fronterizo así como los recursos basados en una gestión del riesgo.

## 7 Acción sugerida

7.1 Se invita a la Reunión a:

- a) exhortar a todos los Estados miembros de la región NACC a que, a fin de cumplir con las nuevas normas del Anexo 9 para establecer un sistema de Información anticipada sobre los pasajeros (API), las autoridades de aviación civil deben coordinar con las entidades de gobierno facultadas para determinar una estructura nacional y designar una entidad responsable para la administración e interoperabilidad del API, y en un futuro que el Registro de nombres de los pasajeros (PNR) intercambie información con contrapartes extranjeras para asegurar e incrementar la protección de la seguridad fronteriza y del contraterroismo;
- b) exhortar a todos los Estados miembros de la región NACC para asegurar la correcta implementación de las disposiciones del Doc 9303 – *Documentos de viaje de lectura mecánica* para la emisión de documentos de viaje y futuros documentos de viaje electrónicos; y
- c) aprovechar y usar la Guía TRIP de la Gestión de Control Fronterizo (BCM) de la OACI y notificar a la Oficina Regional NACC de la OACI si estuvieran interesados en recibir bajo un esquema de recuperación de gastos una Misión Técnica de Evaluación (TAM) que verificaría la implementación efectiva de las normas relacionadas con la seguridad fronteriza.