



**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 —