



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/09 — NE/11
21/05/19

**Novena Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/09)**

Puerto España, Trinidad y Tabago, 25 al 27 de junio de 2019

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

**Implementación regional NAM/CAR de seguridad de la aviación/facilitación
7.2 Cuestiones de Implementación de seguridad de la aviación/facilitación**

NOVEDADES RELATIVAS A LOS PROGRAMAS DE FACILITACIÓN

(Presentada por la Secretaría)

| RESUMEN EJECUTIVO | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| En esta nota se presentan las novedades más recientes en el marco de los programas de facilitación, con respecto a las recomendaciones de la Décima reunión del Grupo de expertos sobre facilitación en relación con el Anexo 9 — <i>Facilitación</i> ; asimismo, se informa acerca del estado de implementación de la Estrategia del Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP) y del directorio de claves públicas (PKD) de la OACI. | |
| Acción: | Las medidas propuestas figuran en el párrafo 5. |
| <i>Objetivos Estratégicos:</i> | Seguridad de la aviación y facilitación |
| <i>Referencias:</i> | Doc 10075, <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 6 de octubre de 2016)</i> Anexo 9 — <i>Facilitación</i> (15ª Edición) Doc 9303, <i>Documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD)</i> AT SD 210/1 |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En relación con la seguridad de la aviación y la facilitación, el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (A39) confirmó lo importante que es lograr un mejor equilibrio entre las medidas de control efectivas y la conectividad y eficiencia de todo el sistema. Resaltando la importancia de poner la facilitación en plano de igualdad con la seguridad de la aviación, el Objetivo estratégico *Seguridad de la aviación y facilitación* refleja la necesidad del liderazgo de la OACI en la facilitación del transporte aéreo y los asuntos de seguridad fronteriza conexos.

1.2 La Resolución A39-20 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*, instó a los Estados miembros a que identifiquen de manera única a las personas para maximizar los beneficios derivados de la seguridad y la facilitación, así como para impedir actos de interferencia ilícita y otras amenazas para la aviación civil y, así, respaldó la elaboración de una hoja de ruta para la implementación de la Estrategia del Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP de la OACI).

2. ANEXO 9 – FACILITACIÓN — NOVEDADES

2.1 La Décima reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/10), que se celebró en la Sede de la OACI en Montreal, del 10 al 13 de septiembre de 2018, formuló recomendaciones (algunas que atañen a la seguridad de la aviación) para enmendar de manera sustantiva el Anexo 9 — *Facilitación* al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. En el sitio web de la FALP/10 (<http://www.icao.int/Meetings/FALP/Pages/FALP10-2018.aspx>) pueden consultarse el informe final y otros documentos de la reunión.

2.2 El grupo de expertos convino en algunas recomendaciones relativas, especialmente, a intercambio de información sobre los pasajeros, doble nacionalidad y documentos de viaje, y consideró los informes del Grupo de trabajo sobre textos de orientación (WGGM) y del Grupo de trabajo sobre el Plan global para la facilitación de la aviación (GAFP). Al examinar el informe sobre el GAFP, el grupo de expertos apoyó la propuesta de que este plan no es viable por ahora. Las recomendaciones del grupo de expertos se sometieron al Comité de Transporte aéreo (ATC) en enero de 2019 para un primer examen y, seguidamente, se transmitieron a los Estados miembros para recabar sus comentarios. El ATC aprobó la creación de un grupo de trabajo del FALP para examinar el trabajo relacionado con FAL con respecto a trata de personas. Aún no se ha establecido este grupo de trabajo. El ATC convino además en crear un grupo de trabajo del FALP para considerar la elaboración de propuestas sobre normas y métodos recomendados (SARPS) sobre la recopilación, uso, procesamiento y protección de los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) en concordancia con la Resolución 2396 (2017) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Este grupo de trabajo, denominado Grupo especial sobre PNR, ya se ha establecido y ha iniciado su labor con el objetivo de rendir informe al ATC en el otoño de 2019.

2.3 La última serie de seminarios FAL regionales de implementación, en apoyo de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB), en relación con el Anexo 9, se celebró en marzo de 2019, en la Oficina regional de Bangkok para los Estados de la Región APAC. Ya se han celebrado seminarios similares en París (Francia) en noviembre de 2017, y en Dakar (Senegal), El Cairo (Egipto) y Lima (Perú) en 2018, para los Estados de las Regiones EUR/NAT, WACAF y ESAF, MID, así como SAM y NACC, respectivamente. La serie de seminarios se centró en la lista de verificación del cumplimiento (CC) del Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) y la elaboración de Programas nacionales de facilitación del transporte aéreo (NATFP).

2.4 Es importante completar la CC del Anexo 9 en el sistema EFOD ya que es el método que mejor sirve para evaluar el cumplimiento de los SARPS del Anexo 9 por los Estados. Una vez que se

complete la CC, el Consejo podrá apreciar nivel de cumplimiento del Anexo 9 y determinar si deberían adoptarse medidas adicionales al respecto. En consecuencia, se pide a los Gobiernos de los Estados miembros de NACC que se aseguren de que sus respectivas listas de verificación del Anexo 9 se hayan completado debidamente, Véanse las comunicaciones EC 6/3–15/90 del 21 de diciembre de 2015 y EC 6/3–18/55 del 2 de mayo de 2018

3. IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA TRIP DE LA OACI

3.1 La Secretaría elaboró una hoja de ruta del TRIP de la OACI que el ATC aprobó en enero de 2017, en el 210º período de sesiones del Consejo (véase AT-SD 210/1), en el entendimiento de que dicha hoja no impondría obligación alguna en los Estados más allá de lo prescrito en los SARPS del Anexo 9 con respecto a la Estrategia TRIP de la OACI. La hoja de ruta se remitió a todos los Estados miembros en agosto de 2017 con el objeto de guiarlos en sus esfuerzos por implementar la estrategia y cumplir los SARPS conexos del Anexo 9 y las especificaciones internacionales para los MRTD contenidas en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*. En enero de 2019, el ATC respaldó (véase la nota AT-SD 216/1) la hoja de ruta actualizada (disponible en el sitio web público de la OACI) que incorpora específicamente 16 disposiciones nuevas o revisadas (**Apéndice A**) que se introdujeron mediante la Enmienda 26 del Anexo 9 en relación con la Estrategia TRIP de la OACI.

3.2 La OACI siguió apoyando activamente las Resoluciones 2178 (2014), 2309 (2016), 2368 (2017) y 2396 (2017) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Como miembro del Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo (CTITF), la OACI participó activamente en la actualización de 2018 de los Principios Rectores de Madrid diseñados como herramienta práctica para ayudar a los Estados a poner freno al flujo de combatientes terroristas extranjeros y para finalizar la Guía biométrica de la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas. En las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas se instaba a los Estados miembros a requerir que las líneas aéreas proporcionaran información anticipada sobre los pasajeros (API), lo cual es una norma del Anexo 9 desde el 23 de febrero de 2018, además de ser un componente de la Estrategia TRIP de la OACI.

3.3 Gracias a un programa financiado por donantes, con el financiamiento del Gobierno de Canadá se finalizó una guía para el fortalecimiento de la gestión del control fronterizo (BCM) en la región del Caribe (“Strengthening Border Control Management in the Caribbean Region”) que se puso a disposición de todos los Estados miembros de la OACI en julio de 2018. La OACI sigue publicando la revista TRIP dedicada a la comunidad TRIP. Además de la primera edición del Compendio de la Estrategia TRIP de la OACI, en el sitio <https://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Pages/Publications.aspx> se ofrece un volumen considerable de textos de orientación de la OACI acerca de numerosos elementos de la Estrategia TRIP de la OACI. En este marco, y como parte del apoyo que se proporciona a los Estados, a fines de 2018 se actualizó y publicó en todos los idiomas de trabajo de la OACI la séptima edición del Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*, compuesta de doce partes, incluyendo los once suplementos ya publicados en 2015.

3.4 En el contexto del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA), de la OACI, se realizan auditorías con respecto a las disposiciones de la Enmienda 26 del Anexo 9 — *Facilitación* que respaldan tanto los objetivos de gestión fronteriza como de seguridad de la aviación, incluyendo las dos nuevas normas (9.5 y 9.6) respecto de las cuales se han llevado a cabo auditorías y que están relacionadas con la implementación del sistema API y su marco normativo.

3.5 Teniendo en cuenta la nueva realidad de los viajes por vía aérea, el Grupo de trabajo sobre nuevas tecnologías (NTWG), del Grupo técnico asesor sobre el Programa de identificación de

viajeros (TAG/TRIP) de la OACI, estableció un subgrupo especializado para encargarse de la normalización del concepto de credencial digital de viaje (DCT) de la OACI. En la preparación de estas políticas de carácter técnico, el pasaporte electrónico se usa como referente, ya que ofrece un *token* seguro, portátil, verificable y que no se puede clonar.

3.6 Se ha establecido un subgrupo especializado en gestión fronteriza del Grupo de trabajo sobre implantación y creación de capacidad (ICBWG) del TAG/TRIP para incrementar la participación de los expertos en gestión fronteriza en las actividades del TAG/TRIP y garantizar una coordinación efectiva entre las autoridades encargadas de expedir documentos de viaje y los organismos encargados de control fronterizo.

3.7 La OACI participó en diversos seminarios sobre intercambio de datos que la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE) celebró en Estados que tienen la intención de implantar sistemas API o PNR. Hasta ahora, 68 Estados miembros han implantado el sistema API en tanto que solamente 26 Estados han implantado un sistema de datos PNR. Más aún, en la comunicación EC 6/3-17/92 fechada el 24 de julio de 2017 se invitó a los Estados a proporcionar datos para la Base de datos sobre documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de Interpol, conforme a la norma 3.10 del Anexo 9 y a cumplir, en la medida de lo posible, con el método recomendado 3.10.1 utilizando la base de datos para verificar pasaportes en las fronteras. Las respuestas recibidas indicaron que 53 Estados utilizan la base de datos SLTD para la verificación de pasaportes en las fronteras.

4. LA FUNCIÓN DEL DIRECTORIO DE CLAVES PÚBLICAS (PKD) EN LA ESTRATEGIA TRIP DE LA OACI

4.1 El PKD de la OACI es una herramienta de inspección que permite verificar el microprocesador dentro del pasaporte electrónico (**Apéndice B**), con lo cual se detecta cualquier intento de alterar los datos de dicho microprocesador. Actúa como agente central que gestiona el intercambio multilateral de las listas de certificados que se utilizan para validar la firma digital en el microprocesador.

4.2 Hasta abril de 2019, el número de participantes en el PKD de la OACI había aumentado a 65 (**Apéndice C**), con tres Estados de las regiones Norteamérica, Centroamérica y el Caribe, a saber, Barbados, Canadá y Estados Unidos. Si bien los Estados miembros del PKD expiden el 88% de los pasaportes electrónicos en circulación, sigue observándose una brecha significativa entre el número de Estados que expiden pasaportes electrónicos (cerca de 135 Estados), el número de participantes en el PKD de la OACI y los participantes en el PKD que lo utilizan cotidianamente en las operaciones de control fronterizo. El objetivo del PKD es ampliar la participación para que la mayoría de los Estados pueda beneficiarse con esta herramienta de inspección y las mejoras que se incorporarán en el futuro tanto para aumentar la seguridad de la aviación como para mejorar la facilitación.

4.3 La cuota anual del PKD disminuye progresivamente a medida que el número de participantes en el PKD aumenta. Para 2019, se han establecido cuotas anuales de 7 353 USD y de 22 500 USD para la OACI (gestión del PKD) y para el explotador (mantenimiento de la infraestructura), respectivamente, lo que asciende a 29 853 USD (en comparación con 31 755 USD en 2018).

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA NOVENA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE (NACC/DCA/09)

5.1 Se invita a la reunión a tomar nota de este documento que reseña las novedades con respecto a todos los programas de facilitación de la OACI y destaca la importancia de la implantación de la Estrategia TRIP de la OACI para mejorar tanto la facilitación del transporte aéreo como la seguridad

transfronteriza, y a recomendar que:

- a) se recuerde a los Estados de la región que deben cumplir la norma del Anexo 9 en que se requiere que notifiquen prontamente a INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos y revocados, que han expedido, para incluir dicha información en la base de datos SLTD;
- b) se recuerde a los Estados de la región que deben establecer un Programa nacional de facilitación del transporte aéreo y los comités conexos conforme a las normas 8.17, 8.18 y 8.19 de la 15ª edición del Anexo 9 – *Facilitación*;
- c) los Estados de la región se esfuercen por unirse al PKD de la OACI como medio para autenticar los documentos de viaje y así neutralizar las actividades transfronterizas delictivas;
- d) los Estados de la región implementen la hoja de ruta de la Estrategia TRIP de la OACI para mejorar tanto la facilitación del transporte aéreo como la seguridad de la aviación y para evitar la circulación de personas potencialmente inadmisibles; y
- e) los Estados de la región garanticen que sus respectivas listas de verificación de cumplimiento del Anexo 9 se hayan completado debidamente en el sistema EFOD.

APÉNDICE A

Elementos de la Estrategia del Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP): relacionados con los SARPS del Anexo 9 (Total: 64 SARPS) (Enmienda 26, 15ª Edición, octubre de 2017)

1. **Pruebas de identificación:** “Prueba fidedigna de la identidad, que comprenda la trazabilidad, el cotejo y la verificación respecto de los documentos generadores para asegurarse de la autenticidad de la identidad”

SARPS pertinente del Anexo 9:
Ninguno

Total:

Cabe señalar que la Resolución A39–20 proporciona un marco para la “prueba de identidad.”

2. Los **MRTD:** “Diseño y fabricación de MRTD normalizados, incluidos los pasaportes electrónicos que cumplan las especificaciones del Doc 9303 de la OACI”

SARPS pertinentes del Anexo 9: Normas 3.4, 3.11, 3.12, 3.63

Métodos recomendados: 3.9, 3.13, 3.26, 3.64

Total: 8

3. **Expedición y control de documentos:** “procesos y protocolos para que las autoridades competentes expidan documentos a titulares autorizados, y controles para impedir el robo, la falsificación y la pérdida”

SARPS pertinentes del Anexo 9: Normas 3.3, 3.7, 3.8, 3.8.1, 3.11.1, 3.15, 3.16, 3.23, 3.25, 3.62, 3.65, 5.26, 5.27, 5.28, 5.29, 8.44

Métodos recomendados 3.14, 3.15.1, 3.17, 3.24, 3.63.1, 3.64.1, 3.69, 8.43

Total: 24

4. **Sistemas y herramientas de inspección:** “Sistemas y herramientas de inspección para la lectura y verificación eficientes y seguras de MRTD, incluido el uso del PKD de la OACI”

SARPS pertinentes del Anexo 9: Métodos recomendados 3.9.1, 3.9.2, 3.27

Total: 3

5. **Aplicaciones interoperables** (incluidos API y PNR): “Aplicaciones y protocolos interoperables a escala mundial para que, durante las operaciones de inspección, el cotejo de MRTD y sus titulares contra los datos disponibles y pertinentes sea oportuno, seguro y fiable”.

SARPS pertinentes del Anexo 9: Normas 3.10, 9.5, 9.6, 9.8, 9.9, 9.11, 9.13, 9.22, 9.22.1

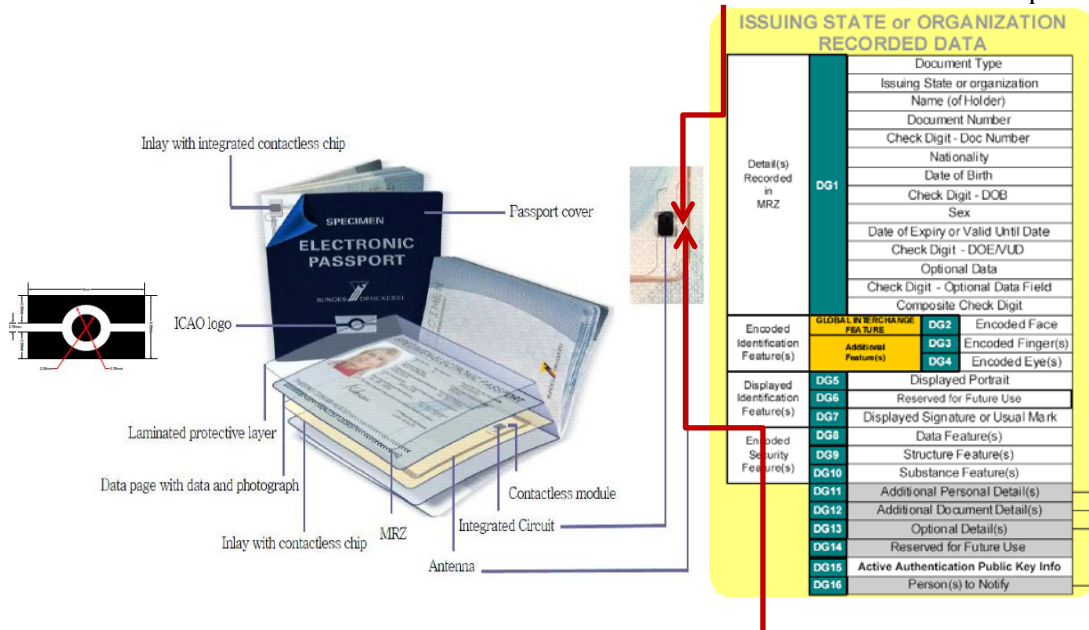
Métodos recomendados 3.10.1, 3.34.4, 3.34.5, 3.34.6, 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.7, 9.10, 9.12, 9.14, 9.15, 9.16, 9.17, 9.18, 9.19, 9.20, 9.21, 9.23

Total: 29

APÉNDICE B ¿QUÉ ES EL PASAPORTE ELECTRÓNICO?

Estructura lógica de datos (LDS):

Almacena los datos del usuario en el microprocesador

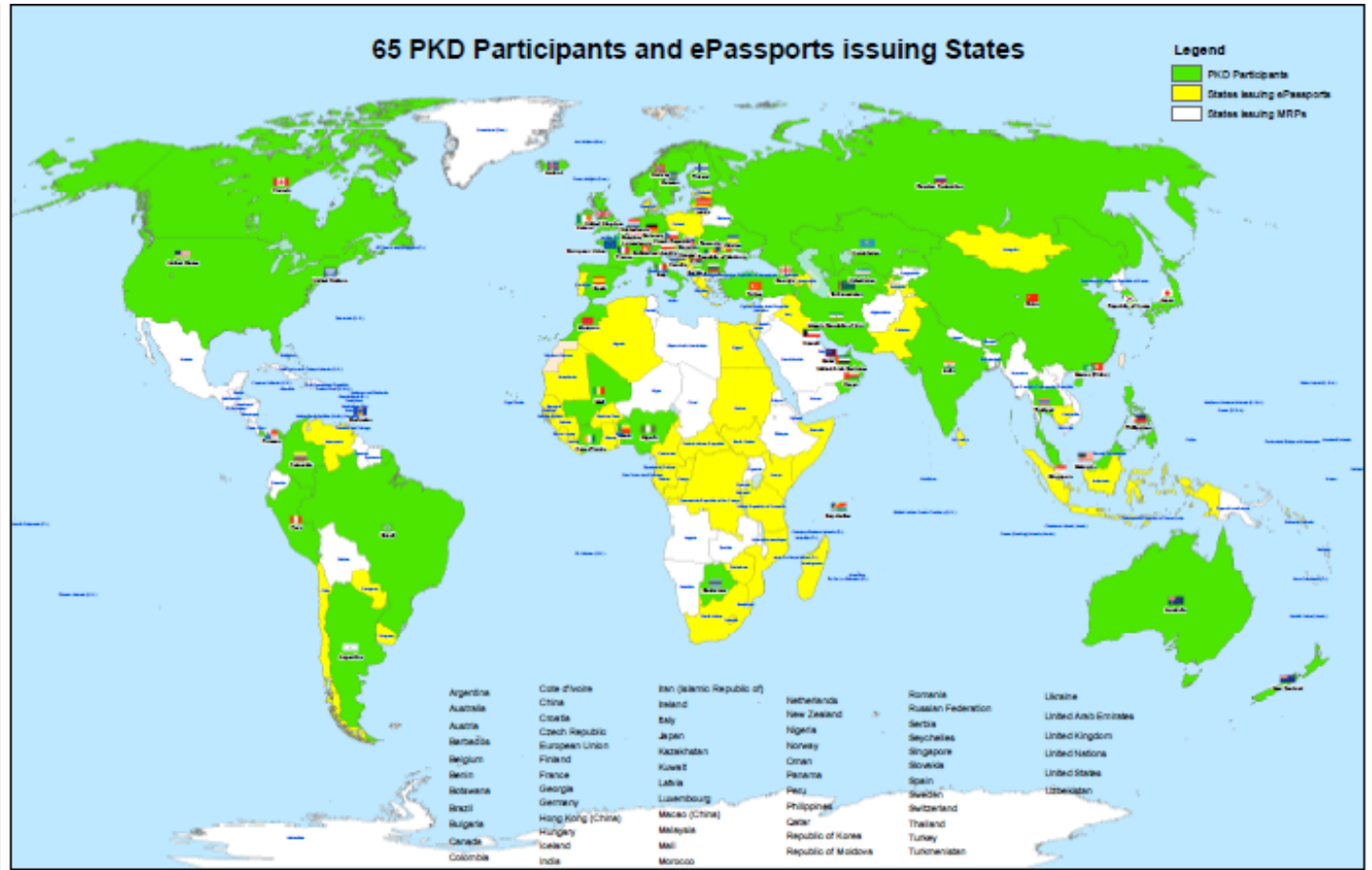


SOD: (Objeto de seguridad del documento)

SOD se refiere a los datos de identidad del pasaporte electrónico y los datos de autenticación del pasaporte electrónico registrados en la fase de personalización por el agente de personalización, que firma el agente de personalización con una clave de generación de firma digital. El SOD es una clave de generación de firma del objeto implementada con sintaxis de mensaje criptográfico de datos con firma.

La validación adecuada del SOD firmado digitalmente en un microprocesador de pasaporte electrónico denota la autenticidad y la integridad de los datos emplazados en la porción LDS del microprocesador.

APÉNDICE C
MAPA DE LOS ESTADOS QUE EXPIDEN PASAPORTES ELECTRÓNICOS
Y DE LOS PARTICIPANTES EN EL PKD



— FIN —