



HLCAS/2

Organización de Aviación Civil Internacional

SEGUNDA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS/2)

Montreal, 29 – 30 de noviembre de 2018

INFORME

CARTA DE ENVÍO

Al Presidente del Consejo

Del presidente de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación

Tengo el agrado de presentarle el informe de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación, que tuvo lugar en Montreal del 29 al 30 de noviembre de 2018.



Sr. Arkhom Termittayapaisith
Presidente

Montreal, 30 de noviembre de 2018

ÍNDICE

	Página
ORGANIZACIÓN DE LA CONFERENCIA	
1. Antecedentes	ii-1
2. Lugar y duración	ii-1
3. Asistentes	ii-1
4. Sesión de apertura	ii-1
5. Situación de las iniciativas mundiales de seguridad de la aviación	ii-2
6. Mesa	ii-4
7. Secretaría	ii-4
8. Adopción del orden del día	ii-4
9. Disposición del trabajo	ii-4
10. Documentación	ii-4
INFORME DE LA CONFERENCIA	
Cuestión 1 del orden del día: Amenazas a la seguridad de la aviación y contexto de riesgo	1-1
Cuestión 2 del orden del día: Futuros enfoques de gestión de riesgos en el ámbito de la seguridad de la aviación	2-1
Cuestión 3 del orden del día: Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP)	3-1
Cuestión 4 del orden del día: Mejorar las sinergias con otras áreas	4-1
Cuestión 5 del orden del día: Garantizar la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación	5-1
Apéndice A Lista de participantes	A-1
Apéndice B Lista de las notas de estudio y notas de información	B-1
Apéndice C Comunicado de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación	C-1

SEGUNDA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Montreal, 29 – 30 de noviembre de 2018

ORGANIZACIÓN DE LA CONFERENCIA

1. ANTECEDENTES

1.1 El Consejo, en la segunda sesión de su 214º período de sesiones, aprobó el orden del día y las fechas de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS/2), que se celebraría en la Sede del 29 al 30 de noviembre de 2018. Los objetivos de la Conferencia estaban directamente vinculados con los objetivos y las metas del Plan global de seguridad de la aviación (GASeP), que solo pueden lograrse si la comunidad de la seguridad de la aviación internacional tiene pleno conocimiento del Plan y está comprometida con él. En ese sentido, el rol de la OACI es crucial para que el plan se conozca más y genere mayor compromiso. Esta Conferencia aportó conocimientos muy necesarios sobre importantes parámetros de medición, ya que ahora la atención está centrada en las prioridades técnicas urgentes y en aprovechar fuentes de datos innovadoras para desarrollar un marco eficaz de implementación y seguimiento del GASeP.

2. LUGAR Y DURACIÓN

2.1 La Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS/2) se celebró en la Sede, en Montreal, del 29 al 30 de noviembre de 2018.

3. ASISTENTES

3.1 Asistieron a la HLCAS/2 540 participantes, en representación de 107 Estados miembros y 22 organizaciones internacionales y regionales y asociaciones de la industria. Entre los participantes de la Conferencia de alto nivel, se contó con la presencia de 11 Ministros, Viceministros y otros altos funcionarios. En el Apéndice A figura la lista completa de los participantes.

3.2 De conformidad con lo dispuesto en el Párrafo 2 del *Reglamento interno permanente para las conferencias sobre transporte aéreo* (Doc 8683), las delegaciones presentaron credenciales, en nombre del Estado o de la organización correspondiente, firmadas por una persona debidamente autorizada para ello.

4. APERTURA

4.1 **Discurso de apertura pronunciado por el Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, Presidente del Consejo de la OACI**

4.1.1 El Presidente del Consejo dio la bienvenida a los participantes en el encuentro y señaló la importancia histórica de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación. Hizo una reseña de los logros más significativos en cuanto a la seguridad de la aviación desde la Conferencia Ministerial de 2002, luego de los devastadores sucesos del 11 de septiembre de 2001. El Presidente destacó que el GASeP constituye una iniciativa fundamental y encomió los infatigables esfuerzos de los expertos encaminados a

la elaboración y posterior implementación del Plan. Puso énfasis en las metas a las que aspira el plan y acogió con beneplácito la actualización de las Hojas de ruta regionales y las recomendaciones sobre la evolución del GASeP.

4.1.2 El Presidente resaltó los principales objetivos de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación: hacer un balance de la situación actual del riesgo, entender las características en constante evolución de la amenaza y asegurarse de que la comunidad de la aviación mundial esté preparada para responder a los desafíos futuros. Subrayó el carácter insidioso de la amenaza interna y la importancia general de establecer y mantener una sólida cultura de la seguridad.

4.1.3 Tras reconocer que las amenazas a la seguridad trascienden las fronteras nacionales, el Presidente pidió que los participantes formularan recomendaciones sobre cómo lograr sinergias en todos los elementos del sector de la aviación para respaldar la lucha contra el terrorismo en todo el mundo. Señaló también la importancia de comprender los efectos de las medidas de seguridad en los pasajeros, la industria y otros interesados, y de asegurarse de que el sistema de la seguridad de la aviación esté plenamente integrado y sea sostenible.

4.1.4 Por último, el Presidente alentó a los participantes a aprovechar al máximo la oportunidad de fijar un rumbo para la seguridad de la aviación que se base en las experiencias pasadas, conduzca al consenso y se traduzca en resultados mensurables.

4.2 **Palabras de bienvenida del Sr. Michael Keenan, Viceministro de Transporte del Canadá**

4.2.1 El Viceministro de Transporte del Canadá, Sr. Michael Keenan, pronunció un discurso inaugural, en el que hizo referencia a la expansión y el progreso en la aviación civil en el mundo y reiteró que la OACI había estado a la vanguardia de las iniciativas para responder a las amenazas y riesgos nuevos y emergentes. También hizo hincapié en la importancia y la urgencia crecientes de dar una respuesta colaborativa y coordinada a dichos riesgos e indicó que, para lograrlo, era crucial el intercambio de información.

4.2.2 Recordando la Resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y tomando nota del GASeP, el Viceministro instó a todos los Estados miembros y a las partes interesadas en la seguridad de la aviación a trabajar juntos, por intermedio de la OACI, para lograr que se apliquen las normas de seguridad de la aviación a escala mundial y se cumplan a la mayor brevedad posible los objetivos y tareas clave identificados en el GASeP.

4.2.3 Por último, el Viceministro reconoció que cumplir con las normas internacionales puede ser difícil para algunos Estados miembros que no cuentan con los conocimientos o recursos adecuados. Destacó que los Estados que se comprometen a mejorar pueden contar con sólidas alianzas e iniciativas de creación de capacidad de la OACI y otros Estados miembros. En conclusión, reafirmó que el Canadá está dispuesto a ayudar, al igual que otros Estados miembros representados en la Conferencia, y expresó el apoyo inquebrantable de su Estado para con la OACI.

5. **SITUACIÓN DE LAS INICIATIVAS MUNDIALES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

5.1 **Secretaria General de la OACI, Dra. Fang Liu**

5.1.1 La Secretaria General de la OACI, Dra. Fang Liu, señaló que, con la Conferencia de alto nivel, concluía la primera Semana de la Seguridad de la aviación en la OACI, cinco días dedicados

plenamente a comprender la situación actual y a explorar oportunidades futuras. Como culminación de las actividades de la semana, la Secretaria subrayó la importancia de trabajar juntos con más eficacia y mejorar el intercambio de información, conocimientos y recursos.

5.1.2 La Dra. Liu describió las alianzas de larga data y en constante evolución con otros organismos de las Naciones Unidas, y citó en ese sentido una serie de acuerdos oficiales entre la OACI y la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) y la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT). Esas relaciones ya han permitido mejorar la respuesta mundial ante amenazas terroristas, los intercambios de información crucial y el cumplimiento de las intenciones generales y los objetivos específicos de la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. La Dra. Liu indicó que las alianzas entre organismos internacionales serían insuficientes sin el apoyo de los Estados miembros y de la industria, especialmente en cuanto a la implementación del GASEP. De igual modo, no es posible reforzar la seguridad de la aviación sin una sólida alianza entre las organizaciones dedicadas a la seguridad operacional, la navegación aérea, la aplicación de la ley y la lucha contra el terrorismo, por nombrar solo algunas.

5.1.3 La Dra. Liu reiteró el compromiso de la OACI con el liderazgo en todas las cuestiones relacionadas con la política mundial de seguridad de la aviación, la reglamentación, la normalización, la asistencia y la instrucción. Expresó su optimismo con respecto a que la Conferencia de alto nivel serviría para reforzar la cooperación internacional que beneficiaría a todos los participantes en la aviación.

5.2 **Sr. Vladimir Voronkov, Secretario General Adjunto de la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas**

5.2.1 En su discurso inaugural, el Secretario General Adjunto, Sr. Vladimir Voronkov, describió el rol de las Naciones Unidas en la lucha contra el terrorismo. También indicó que los terroristas siguen considerando a la industria de la aviación como un blanco importante y enfatizó el grave impacto que pueden tener los ataques a los aeropuertos y a las aeronaves en la aviación civil internacional. Indicó que, si bien se aprende de la experiencia y las estrategias de la lucha contra el terrorismo siguen adaptándose continuamente en consecuencia, los terroristas también se adaptan. El Sr. Voronkov resaltó la necesidad de que haya una vigilancia continua para reforzar los eslabones más débiles de la cadena y de que se utilicen enfoques innovadores para garantizar la seguridad, a la vez que abogó por una mayor cooperación internacional.

5.2.2 El Sr. Voronkov encomió a la OLCT y a la OACI por su trabajo en colaboración por intermedio del Centro de las Naciones Unidas contra el Terrorismo, especializado en la creación de capacidad. En particular, se refirió a un proyecto de seguridad de la aviación en Nigeria que resultó fundamental para reforzar la capacidad del Gobierno de Nigeria de contrarrestar las acciones terroristas mediante el dictado de cursos de inspección a más de 180 agentes de seguridad de los aeropuertos, que se ha hecho ahora extensivo a 26 aeropuertos de todo el Estado, y destacó el efecto positivo que había tenido dicho curso en la capacidad de detección de los agentes de seguridad de los aeropuertos.

5.2.3 En su discurso, el Sr. Voronkov también puso de relieve un nuevo proyecto mundial emblemático en el que participan la OLCT, la OACI y otras entidades de las Naciones Unidas, que apunta a mejorar la capacidad de los Estados de utilizar los datos de la Información anticipada sobre los pasajeros (API) y el Registro de nombres de los pasajeros (PNR) para detectar e impedir los viajes de terroristas, y desempeña un papel importante en la prevención del terrorismo. Indicó que se prevé que dicha iniciativa tenga un efecto significativo en las capacidades de los Estados y de la comunidad internacional de restringir la movilidad de los combatientes terroristas extranjeros.

6. MESA

6.1 A raíz de una propuesta del Reino Unido, apoyada por la Argentina, el Excelentísimo Señor Arkhom Term pittayapaisith, Ministro de Transporte de Tailandia, fue elegido Presidente de la Conferencia. A propuesta de Nigeria, apoyada por Singapur, fue elegida Vicepresidenta la Excelentísima Señora Annette Ferguson, Ministra, Ministerio de Infraestructura Pública de Guyana.

7. SECRETARÍA

7.1 El Sr. Boubacar Djibo, Director de transporte aéreo, actuó como secretario de la Conferencia, asistido por el Sr. Sylvain Lefoyer, Director adjunto de seguridad de la aviación y facilitación de la OACI, y el Sr. Steve Berti, Jefe de la Sección de políticas de seguridad de la aviación.

7.2 Los servicios administrativos y logísticos de la conferencia se proporcionaron bajo la supervisión del Sr Vincent J. Smith, Director de administración y servicios, y del Sr. Alfred.T. Detchou, Director de idiomas y publicaciones.

8. ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

8.1 La Conferencia examinó el orden del día y el programa provisional que figuraban en los Apéndices A y B de la nota de estudio HLCAS/2-WP/1, y adoptó el siguiente orden del día:

Cuestión 1 del orden del día:	Amenazas a la seguridad de la aviación y contexto de riesgo
Cuestión 2 del orden del día:	Futuros enfoques de gestión de riesgos en el ámbito de la seguridad de la aviación
Cuestión 3 del orden del día:	Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP)
Cuestión 4 del orden del día:	Mejorar las sinergias con otras áreas
Cuestión 5 del orden del día:	Garantizar la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación

9. DISPOSICIÓN DEL TRABAJO

9.1 La Conferencia sesionó como único órgano, basándose en el programa provisional presentado en el Apéndice B de la nota de estudio HLCAS/2-WP/1. Se tomó nota de las disposiciones pertinentes del *Reglamento interno permanente para las conferencias sobre transporte aéreo* (Doc 8683).

10. DOCUMENTACIÓN

10.1 La Conferencia examinó las notas de estudio 1 a 32 y las notas de información 1 y 2, que se detallan en el Apéndice B del presente informe.

10.2 Al finalizar la reunión, se adoptó el Comunicado de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación, que se reproduce en el Apéndice C del presente informe.

INFORME DE LA CONFERENCIA

Cuestión 1 del orden del día: Amenazas a la seguridad de la aviación y contexto de riesgo

1.1 DOCUMENTACIÓN

1.1.1 La nota HLCAS/2-WP/6, titulada Amenazas a la seguridad de la aviación y contexto de riesgo, fue presentada por la Secretaría. Este asunto también se trató en las siguientes notas: HLCAS/2-WP/16, presentada por Austria en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea y de otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil; y la nota HLCAS/2-WP/23, presentada por Arabia Saudita, Egipto, los Emiratos Árabes Unidos, Jordania, Omán y Sudán.

1.2 ANÁLISIS

1.2.1 Como punto inicial de sus deliberaciones, la Conferencia hizo un balance de las últimas novedades en el entorno de amenazas que afronta la red de la aviación civil internacional, centrándose particularmente en los artefactos explosivos improvisados (IEDs) y la amenaza interna. La Conferencia señaló que la Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación de la OACI (RCS) continuaba siendo una herramienta valiosa e importante que sirve de ayuda a los Estados para evaluar los riesgos a los que se enfrentan sus respectivos explotadores y sistemas de aviación civil y aplicar medidas proporcionales a dichos riesgos.

1.2.2 Al analizar la cuestión de la amenaza interna, la Conferencia subrayó que se trataba de una cuestión que generaba gran preocupación y que deberían abordar urgentemente todas las partes interesadas. Efectivamente, si no se toman medidas rigurosas y sostenibles destinadas a mitigar el riesgo asociado con la amenaza interna, se pone en peligro el sistema de la seguridad de la aviación en su conjunto, puesto que podrían eludirse las medidas de seguridad de los aeropuertos, como las que se aplican en los puntos de inspección de los pasajeros.

1.2.3 Se analizaron varios enfoques y medidas para mitigar el riesgo que plantean los elementos internos. Teniendo presente la importancia vital de fijar una base sólida con las normas del Anexo 17, la Conferencia consideró que la implementación de regímenes de cultura de la seguridad puede contribuir a abordar la amenaza interna como parte de un enfoque de niveles múltiples. Si bien la amenaza interna suele materializarse mediante la utilización del personal y su acceso irrestricto a las zonas seguras y a la información sensible de seguridad, los empleados siguen siendo la primera línea de defensa contra las actividades sospechosas en las instalaciones de la aviación. Como desempeñan una función clave en la mitigación de la amenaza mediante su compromiso con la seguridad de la aviación, su vigilancia y su conciencia general con respecto a la seguridad, se acordó que debería implementarse el enfoque de múltiples niveles para afrontar la amenaza interna analizado durante la Conferencia, incluidas las medidas reglamentarias descritas en la nota WP/16, como la inspección del personal, la ampliación de la verificación de antecedentes, así como los elementos que hacen a la aleatoriedad e imprevisibilidad de las medidas.

1.2.4 Si bien la Conferencia apoyó ampliamente que se refuercen las disposiciones del Anexo 17 para mitigar mejor el riesgo que plantean los elementos internos, incluida la inspección del 100% de las personas que no son pasajeros, algunos participantes manifestaron ciertas reservas con respecto a la

adopción de un enfoque demasiado prescriptivo y pidieron que, para afrontar dicha amenaza, se tomaran medidas basadas en el riesgo y orientadas a los resultados. La Conferencia convino entonces en remitir el asunto al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que proporcionara a los órganos rectores pertinentes de la OACI, con carácter prioritario, recomendaciones apropiadas y oportunas a ese respecto.

1.2.5 Al considerar la cuestión del intercambio de información de seguridad de la aviación, la Conferencia recordó que la Resolución A38-18 de la Asamblea insta a los Estados a adoptar los principios de la cooperación internacional, que incluyen el respeto al espíritu de colaboración definido en los acuerdos de servicios aéreos bilaterales o multilaterales y el reconocimiento de las medidas de seguridad equivalentes. Para ello, la Conferencia apoyó que los Estados establezcan acuerdos colaborativos, tanto bilaterales como multilaterales, teniendo en cuenta las disposiciones del Anexo 17 sobre cooperación internacional, para tomar decisiones informadas y afrontar las amenazas nuevas y emergentes de manera eficaz y eficiente, y evitar la aplicación de medidas de seguridad de manera unilateral o no coordinada. Se destacó además que el intercambio de información de seguridad de la aviación entre Estados contribuye a elaborar y aplicar medidas de seguridad sensatas y eficaces en función de los costos. La Conferencia también estuvo de acuerdo en que dichos acuerdos colaborativos para el intercambio de información deberían incluir, según corresponda, elementos relacionados con los resultados de las auditorías y sus correspondientes planes de medidas correctivas.

1.2.6 Por último, la Conferencia indicó que los Estados deberían aprovechar los mecanismos existentes para el intercambio de información no confidencial, como la Red de puntos de contacto de seguridad de la aviación de la OACI (también llamada AVSECNET).

1.3 CONCLUSIONES

1.3.1 La Conferencia concluye que:

- a) el terrorismo y las amenazas a la seguridad dirigidas contra las operaciones de transporte aéreo persisten y deben ser afrontadas;
- b) la amenaza que plantean los elementos internos que utilizan al personal, aprovechando sus prerrogativas de acceso a zonas seguras y a información sensible de seguridad de la aviación, sigue siendo motivo de verdadera preocupación, pues se sabe que los grupos terroristas buscan activamente a elementos internos para que les ayuden en sus intentos de ataque a la aviación civil;
- c) la integridad de los puntos de control de seguridad y la eficacia de las medidas de seguridad que se aplican a los pasajeros se ve comprometida si el personal puede eludir un punto de control sin ser inspeccionado ni sometido a controles de seguridad; si no se combate, la amenaza interna podría traer aparejado el desplazamiento de amenazas como la que representan los artefactos explosivos improvisados (IED) y, por consiguiente, podría afectar en gran medida los esfuerzos de mitigación;
- d) el intercambio de información de seguridad de la aviación apropiada y pertinente sobre nuevas amenazas, sumado a la implementación de mecanismos eficaces para el intercambio de dicha información, es esencial para facilitar la elaboración de medidas coordinadas dirigidas a mitigar, de forma armonizada y en todo el mundo, dichas amenazas dirigidas contra la aviación civil; y

- e) los acuerdos bilaterales o multilaterales relativos al intercambio y a la protección de información sensible sobre seguridad de la aviación puede constituir una base jurídica para facilitar la comunicación oportuna entre los Estados acerca de las amenazas, riesgos y vulnerabilidades en cuanto a la seguridad de la aviación

1.4 **RECOMENDACIONES**

1.4.1 La Conferencia recomienda:

- a) que los Estados se remitan a la RCS de la OACI, como herramienta útil para realizar sus propias evaluaciones de riesgos e identificar posibles medidas de mitigación;
 - b) que el Consejo de la OACI, tomando en cuenta el asesoramiento de su Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, acelere la creación de normas y métodos recomendados de mayor rigurosidad para su inclusión en el Anexo 17, con el fin de afrontar la amenaza interna, como reflejo del enfoque de niveles múltiples analizado durante la Conferencia;
 - c) que los Estados y la industria garanticen la implementación efectiva de las medidas reglamentarias destinadas a afrontar la amenaza interna de modo de no comprometer al sistema mundial de la seguridad de la aviación, teniendo en cuenta el enfoque de niveles múltiples;
 - d) que los Estados y la industria promuevan una cultura de seguridad de la aviación eficaz en toda la fuerza laboral de la aviación y generen mayor conciencia pública para combatir mejor la amenaza interna; y
 - e) que los Estados concluyan acuerdos de colaboración para intercambiar información de seguridad sobre amenazas, riesgos y vulnerabilidades para incrementar la eficacia de las medidas de seguridad de la aviación, subsanar las brechas de seguridad en el plano nacional, regional y mundial, y evitar la aplicación unilateral o no coordinada de medidas de seguridad;
-

**Cuestión 2 del
orden del día: Futuros enfoques de gestión de riesgos en el ámbito de la seguridad de la aviación**

2.1 DOCUMENTACIÓN

2.1.1 La nota HLCAS/2-WP/2, titulada *Fortalecimiento de la gestión de los riesgos de seguridad de la aviación*, fue presentada por la Secretaría. Esta cuestión del orden del día también se trató en las siguientes notas: HLCAS/2-WP/13, presentada por Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, España, Estados Unidos, Etiopía, Federación de Rusia, Francia, Italia, Japón, Jordania, Nigeria, Nueva Zelandia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Senegal, Singapur, Sudáfrica, Suiza, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI); HLCAS/2-WP/14, presentada por Singapur; HLCAS/2-WP/18, presentada por Rumania; HLCAS/2-WP/19, presentada por Alemania, Bélgica, Canadá, Estados Unidos, Italia, Nueva Zelandia, Portugal, Qatar, Rumania, Singapur, Suiza, el Reino Unido y el ACI; HLCAS/2-WP/22, presentada por el ACI y la IATA; HLCAS/2-WP 27 y 28, presentadas por la IATA; y HLCAS/2-WP/30, presentada por Irlanda.

2.2 ANÁLISIS

2.2.1 La Conferencia convino en la necesidad de afrontar la cuestión de la ciberseguridad, no solo a escala nacional sino mundial, y señaló que los potenciales ciberataques contra la gestión del tránsito aéreo, las aeronaves y los aeropuertos siguen siendo motivo de preocupación en la comunidad de la aviación. Los delegados señalaron además que, para ocuparse de la ciberseguridad, era necesaria la participación de muchos sectores interesados, tanto del entorno de la seguridad operacional como de la seguridad de la aviación de nivel local, nacional, regional e internacional, tanto de los Estados como de las entidades de la industria.

2.2.2 En un esfuerzo por promover la colaboración y el intercambio de información entre dichos sectores, la Conferencia apoyó el desarrollo de una Estrategia mundial de ciberseguridad de la OACI. Los representantes de los Estados analizaron también la infraestructura con la que contaba la OACI para ocuparse de la ciberseguridad, tarea que actualmente realiza el Grupo de estudio de la Secretaría sobre ciberseguridad (SSGC). Si bien algunos Estados apoyaron la creación de un grupo de expertos sobre ciberseguridad, otros se inclinaron por que se siga elaborando la estrategia de ciberseguridad dentro del SSGC, y que el grupo de expertos se cree cuando se haya completado la estrategia.

2.2.3 Con respecto al futuro de los sistemas de seguridad de la aviación, la Conferencia apoyó las iniciativas que está llevando adelante la industria para desarrollar una visión de largo plazo para la seguridad aeroportuaria y de la aviación. Los Estados señalaron que, en la elaboración de sistemas futuros, es importante que las medidas de seguridad se basen en los resultados y que la innovación se centre en la producción de seguridad. No obstante, también se señaló que, en un sistema de seguridad orientado a los resultados, debe haber normas e indicadores de rendimiento claros que se tomen como base para medir el progreso en cumplimiento de las normas que se concentran en el resultado final más que en el método.

2.2.4 La capacidad humana y la instrucción son los pilares de una infraestructura de la seguridad de la aviación integral y eficaz, como se subraya en el segundo objetivo prioritario del Plan global para la seguridad de la aviación (GASep). Ante la constante evolución de las amenazas contra la seguridad de la aviación, es fundamental contar con una fuerza laboral debidamente capacitada para

protegerla de los ataques. Para la creación de esa capacidad es esencial implementar una sólida cultura de la seguridad. Los Estados expresaron gran apoyo al desarrollo de una cultura de seguridad, por considerar que una medida clave para mitigar las amenazas es que toda la organización comprenda cabalmente la importancia de contar con un sistema de seguridad de la aviación sólido.

2.2.5 La Conferencia señaló que en la construcción de una cultura de seguridad, hay ciertos aspectos clave que es preciso implementar, incluido un sistema de notificación basado en una cultura de justicia y programas de instrucción que concienticen acerca de la seguridad. La Conferencia convino en que un sistema de notificación que permita al personal informar, de forma confidencial y segura, acerca de posibles brechas en el sistema de seguridad o actividades sospechosas debería estar integrado en cada entidad del ámbito del transporte aéreo. Asimismo, los delegados apoyaron decididamente que se sigan elaborando y dictando cursos de concientización sobre la seguridad a todos los miembros del personal de la aviación, independientemente de su cargo y funciones, desde los altos mandos hasta el personal operacional, incluido tanto el personal de seguridad como el que no sea de seguridad.

2.3 CONCLUSIONES

2.3.1 La Conferencia concluye que:

- a) la identificación y la mitigación de las amenazas emergentes, como las que plantean las armas químicas, biológicas y radiológicas (CBR) y los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), siguen siendo una prioridad para los profesionales de la seguridad de la aviación. Por eso, es necesario que la OACI, los Estados y la industria intercambien información y colaboren entre sí para mitigar mejor esas amenazas;
- b) el tratamiento y la mitigación de riesgos relativos al ciberespacio sigue siendo una prioridad para los sectores interesados en la aviación. La cooperación y la colaboración entre los diversos sectores es esencial para el desarrollo de un enfoque integral con respecto a la ciberseguridad;
- c) las iniciativas que está llevando adelante la industria para desarrollar una visión para el futuro de la seguridad aeroportuaria y de la aviación son importantes, pero requerirán de un examen paralelo de los marcos reglamentarios existentes, incluido el Anexo 17 — *Seguridad*;
- d) la integración de una fuerte cultura de seguridad de la aviación para todos los miembros del personal, tanto de seguridad como los que cumplen otras funciones, en todos los niveles es fundamental para el desarrollo y sostenibilidad de un entorno de seguridad eficaz;
- e) la impartición de cursos regulares de concientización sobre la seguridad para todo el personal de la aviación es necesaria, ya que una sólida cultura de seguridad es fundamental para la eficacia de todas las demás medidas de seguridad de la aviación; y
- f) la asistencia y la impartición de instrucción focalizada, precisa y eficaz son claves para fortalecer la seguridad de la aviación, y el propósito de la creación de capacidad consiste en transmitir a los Estados miembros conocimientos y aptitudes para hacer frente tanto a las amenazas existentes como a las emergentes.

2.4 RECOMENDACIONES

2.4.1 La Conferencia recomienda:

- a) que la OACI y los Estados miembros continúen desarrollando evaluaciones de riesgo para identificar vulnerabilidades en sus sistemas de seguridad de la aviación e implementar las medidas de seguridad más eficaces para mitigar las amenazas;
 - b) que la OACI, los Estados miembros y las organizaciones de la industria que invierten en el desarrollo de estrategias de ciberseguridad continúen desarrollando una Estrategia de ciberseguridad integral así como mecanismos para la identificación y el manejo del riesgo, incluido el intercambio de información apropiada sobre ciberseguridad;
 - c) que la OACI comience a realizar un estudio de viabilidad con respecto a la creación de un grupo de expertos en ciberseguridad, con un cronograma claro y basado en un análisis de carencias, para determinar cuáles serían los temas específicos que no están tratando actualmente los grupos de expertos existentes, sin demorar la labor que está realizando el Grupo de estudio de la Secretaría sobre ciberseguridad;
 - d) que la OACI, los Estados miembros y las organizaciones de la industria se aseguren de que los cursos de instrucción estén actualizados con las mejores prácticas de seguridad de la aviación y avances tecnológicos, y debería desarrollarse nueva instrucción para afrontar las amenazas emergentes a la seguridad de la aviación; y
 - e) que los Estados miembros y la industria tomen medidas prácticas para diseñar e implementar una cultura de seguridad y programas de concientización sobre seguridad, incluidas campañas de alto perfil que utilicen las mejores prácticas y herramientas proporcionadas por la OACI, las organizaciones regionales y otros Estados que reflejen sus entornos operacionales específicos, y que dichos programas se apliquen a todos los sectores del entorno de la aviación.
-

**Cuestión 3 del
orden del día: Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP)**

3.1 DOCUMENTACIÓN

3.1.1 La nota HLCAS/2-WP/3, titulada *Situación del plan global para la seguridad de la aviación*, y la nota HLCAS/2-WP/7, titulada *Examen de los indicadores del enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA)*, fueron presentadas por la Secretaría. Esta cuestión del orden del día también se trató en las siguientes notas: HLCAS/2-WP/8, presentada por la Federación de Rusia, Georgia, y Suiza; HLCAS/2-WP/10, presentada por Kazajstán en coordinación con Argelia, Armenia, Azerbaiyán, Belarús, la Federación de Rusia, Georgia, Kirguistán, Marruecos, la República de Moldova, Tayikistán, Túnez, Turkmenistán, Ucrania y Uzbekistán; HLCAS/2-WP/12, presentada por Brasil; HLCAS/2-WP/15 y HLCAS/2-WP/17, presentadas por Austria en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y por los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil; HLCAS/2-WP/21, presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos; y las notas HLCAS/2-WP 24, 25, 26 y 32, presentadas por la Federación de Rusia.

3.2 ANÁLISIS

3.2.1 La Conferencia expresó su apoyo al Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) y reconoció con gratitud que las conferencias regionales de seguridad de la aviación organizadas por Egipto, Panamá, Portugal y Tailandia habían ayudado a los Estados miembros a entender el GASeP con mayor profundidad.

3.2.2 Con respecto al estado de implementación del Plan, los delegados acogieron con beneplácito las diversas experiencias y novedades presentadas por los Estados miembros y la industria, y alentaron los esfuerzos continuos por hacer progresar la seguridad de la aviación. Se tomó nota del actual nivel de implementación notificado por la OACI, que indicaba la necesidad de que los Estados miembros hicieran un esfuerzo mucho mayor para alcanzar las aspiraciones mundiales establecidas por el GASeP.

3.2.3 La Conferencia deliberó también sobre la evolución futura del Plan, reconociendo que algunas disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* y del Anexo 17 – *Seguridad* son complementarias. Por consiguiente, la futura inclusión de componentes del Anexo 9 relacionados con la seguridad en el GASeP lo convertirá en un Plan mucho más coherente, no solo para la seguridad mundial, sino también para la eficiencia de los procesos.

3.2.4 Hubo apoyo a las iniciativas y mecanismos regionales diseñados para que las hojas de ruta regionales se apliquen con éxito. Los delegados alentaron también a los demás Estados a que apoyen las iniciativas regionales y participen en ellas cuando sea apropiado, conscientes del importante papel que desempeñan las Oficinas regionales de la OACI en promover la implementación efectiva del Anexo 17.

3.2.5 Los delegados tomaron nota de las experiencias compartidas con respecto a la implementación del GASeP en los Estados. Entre ellas se incluyen la coordinación entre autoridades y explotadores, la innovación tecnológica en la inspección de líquidos, los sistemas electrónicos de gestión de la seguridad y los sistemas de monitoreo del rendimiento de los explotadores en los puntos de control. La Conferencia también acogió con beneplácito las actualizaciones y contribuciones aportadas por la industria al GASeP.

3.2.6 La Conferencia apoyó los esfuerzos de la OACI por brindar una asistencia focalizada para afrontar las deficiencias de seguridad identificadas en los Estados miembros, así como la creación de capacidad por parte de la industria de la aviación. Para evitar la duplicación de esfuerzos, y para saber exactamente las capacidades disponibles, numerosos delegados resaltaron la importancia de que la OACI hiciera un relevamiento de los recursos y proveedores de creación de capacidad y de las actividades que la Organización ha realizado, está realizando y tiene previsto realizar.

3.2.7 Se resaltó el papel esencial del Enfoque de observación continua - Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA) en la implementación exitosa del GAsEP y en generar y mantener la confianza en el sistema mundial de la seguridad de la aviación. Si bien la Conferencia apoyó las modificaciones propuestas de los indicadores que actualmente utiliza el USAP-CMA, convino en que se deberían seguir analizando en el Grupo de estudio de la Secretaría (SSG) sobre el USAP-CMA y en la próxima reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación. La Conferencia expresó su rotundo apoyo a que se hiciera un examen holístico y fundamental de los objetivos y la metodología del USAP-CMA para que el programa sirviera de apoyo al GAsEP. El resultado de ese examen exhaustivo debería presentarse al 40º período de sesiones de la Asamblea para su aprobación.

3.3 CONCLUSIONES

3.3.1 La Conferencia concluye que:

- a) la experiencia en los Estados indica que el GAsEP y la hoja de ruta ha servido para estrechar los lazos entre los distintos interesados para mejorar la seguridad, identificar puntos débiles, compartir información y experiencias pertinentes y promover soluciones innovadoras sobre seguridad de la aviación;
- b) las iniciativas y mecanismos regionales e interregionales promueven la responsabilidad compartida con respecto al cumplimiento de los objetivos y prioridades del GAsEP, y proporcionan una plataforma útil para la coordinación de los esfuerzos pertinentes. Las Oficinas regionales de la OACI cumplen un papel importante en la asistencia a los Estados miembros para que afronten problemas y desafíos importantes en la implementación del GAsEP;
- c) aún se necesita que muchos Estados hagan esfuerzos significativos para cumplir con el compromiso mundial de que el 80% de los Estados auditados alcancen la meta del 65% de Implementación efectiva ("EI") para 2020;
- d) las actividades de creación de capacidad que realizan tanto la OACI como los Estados, las regiones y la industria son fundamentales para prestar asistencia a los Estados miembros para que puedan aplicar eficazmente las medidas de seguridad establecidas en el Anexo 17 — *Seguridad*; igualmente importantes son las iniciativas de la OACI por realizar actividades de alto nivel destinadas a generar el compromiso político de los Estados beneficiarios y a velar por que la asistencia prestada se traduzca en beneficios sostenidos;
- e) para la implementación exitosa del GAsEP, es clave la función que cumple el USAP-CMA y el apoyo que prestan los Estados que proporcionan auditores altamente calificados al USAP;

- f) se necesita realizar un análisis holístico de los objetivos y la metodología del USAP-CMA, incluidos los indicadores utilizados en los informes de los resultados de las auditorías, para generar confianza en el sistema de seguridad de la aviación internacional y para que el programa de auditoría sea una herramienta eficaz que permita alcanzar las metas a las que aspira el GAsEP; y
- g) entre sus consideraciones primordiales, las versiones futuras del GAsEP deberían tener en cuenta el tráfico y la congestión creciente en la aviación civil, la necesidad de afrontar las amenazas a la seguridad en constante evolución y la de encontrar soluciones innovadoras.

3.4 RECOMENDACIONES

3.4.1 La Conferencia recomienda:

- a) que los Estados sigan esforzándose por implementar el GAsEP y su Hoja de ruta para cumplir con la meta mundial de 80% de Estados auditados de modo de alcanzar el nivel mínimo de 65% de EI para 2020, y que la OACI supervise el progreso alcanzado;
- b) que la OACI haga un relevamiento de los recursos y proveedores de creación de capacidad existentes para tener un conocimiento integral de las capacidades disponibles. La OACI llevará también un registro de las actividades de creación de capacidad llevadas a cabo, en curso y previstas, a fin de tener un panorama general de la situación;
- c) que las versiones futuras del GAsEP promuevan una visión a más largo plazo que tienda al refuerzo de la seguridad de la aviación, el intercambio oportuno de información pertinente a la seguridad y operaciones más eficientes, basándose en parte en las normas del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación; y
- d) que la OACI, en cooperación con los Estados miembros y las organizaciones internacionales, lleve a cabo un examen holístico y fundamental de los objetivos y la metodología del USAP, incluidos los indicadores utilizados en los informes de auditoría, para que la Asamblea, en su 40º período de sesiones, tome una decisión al respecto, con el objetivo de que el USAP desempeñe un rol fundamental en la implementación exitosa del GAsEP y en generar confianza en el sistema de seguridad de la aviación internacional.

**Cuestión 4 del
orden del día: Mejorar las sinergias con otras áreas**

4.1 DOCUMENTACIÓN

4.1.1 La Secretaría presentó la nota HLCAS/2-WP/4, titulada *Considerar los elementos de seguridad de la aviación, facilitación y seguridad operacional en el sector de la aviación con una visión holística*. Esta cuestión del orden del día también se trató en la nota HLCAS/2-WP/20, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional y el Consejo Internacional de Aeropuertos; y HLCAS/2-WP/29, presentada por los Estados Unidos.

4.2 ANÁLISIS

4.2.1 La Conferencia deliberó acerca de las sinergias entre la seguridad, la facilitación y la seguridad operacional. Se alentó encarecidamente a que, tanto en la OACI como en los Estados, se adopte un enfoque complementario para tratar las cuestiones relativas a la seguridad de la aviación, la seguridad operacional y el control fronterizo.

4.2.2 Se reconoció que la cooperación entre diferentes autoridades del Estado es sumamente importante y que, aun cuando no esté oficializada, ya se da en muchos Estados. Se reconoció, sin embargo, que cada sector y autoridad sigue teniendo sus propias responsabilidades específicas.

4.2.3 La Conferencia opinó a este respecto que integrar los elementos de facilitación en las medidas de seguridad de la aviación para el control fronterizo es una cuestión que debe seguir estudiándose e investigándose, y que se deben considerar las posibles restricciones jurídicas al intercambio de información entre las diversas autoridades del Estado.

4.2.4 Se tomó nota de los esfuerzos de las Naciones Unidas encaminados a combatir el terrorismo, y la Conferencia reconoció la importancia de las acciones de la OACI y de los Estados miembros para cumplir con la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

4.2.5 La Conferencia tomó nota de que la información anticipada sobre los pasajeros (API) y los datos del Registro de los nombres de los pasajeros (PNR) han demostrado ser muy importantes en la lucha contra el terrorismo, como se reconoce en la Resolución 2396 (2017) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Por consiguiente, se debería considerar la elaboración de una norma relativa al uso de los datos del PNR. Si bien hubo mucho apoyo a que se avanzara rápidamente en la materia, se resaltó que ningún país debía quedar atrás.

4.2.6 Si bien se reconoció que este asunto compete al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, la Conferencia sugirió que el Grupo de expertos sobre facilitación sería actualmente el órgano apropiado para analizar los avances en el uso de los datos del PNR y que tras dicho análisis, se debería dar la debida consideración a la protección de los derechos fundamentales de los pasajeros con respecto a la recopilación, uso, procesamiento y protección de los datos del PNR.

4.3 CONCLUSIONES

4.3.1 La Conferencia concluye que:

- a) es necesario considerar las cuestiones de seguridad de la aviación, facilitación y seguridad operacional de forma holística y coordinada en el sector de la aviación para prevenir con éxito cualquier acto de terrorismo, tanto en tierra como en el aire;
- b) la seguridad fronteriza, la prevención de los actos delictivos y la lucha contra el terrorismo en general se beneficiaría con el establecimiento de más alianzas entre múltiples organismos para afrontar las amenazas a la seguridad fronteriza y de la aviación en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves;
- c) para lograr una aplicación eficaz de la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, es esencial que la OACI y sus Estados miembros sigan comprometidos a brindar apoyo a las Naciones Unidas en su lucha contra el terrorismo; y
- d) la API y los datos del PNR han demostrado ser herramientas útiles para la detección y disuasión de viajes ilícitos y de terroristas, y desempeñan por lo tanto una función importante en la prevención del terrorismo.

4.4 RECOMENDACIONES

4.4.1 La Conferencia recomienda:

- a) que la OACI analice modos de reforzar la relación entre la seguridad de la aviación, la seguridad operacional y la facilitación, incluida la relación entre el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación y el Grupo de expertos sobre facilitación;
 - b) que la OACI y sus Estados miembros sigan colaborando con los organismos de las Naciones Unidas que se ocupan de la lucha contra el terrorismo, incluidas la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) y la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de la ONU, con el propósito de que se aplique la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de la ONU; y
 - c) que la OACI tome las medidas necesarias para utilizar mejor la información sobre los pasajeros de modo que sirva de base, contribuya y sirva de apoyo a los objetivos de seguridad de la aviación. Entre dichas medidas, se incluiría la promulgación de normas de la OACI relativas a la recolección, el uso, el procesamiento y la protección de los datos del PNR, de acuerdo con la Resolución 2396 (2017) del Consejo de Seguridad de la ONU.
-

**Cuestión 5 del
orden del día: Garantizar la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación**

5.1 DOCUMENTACIÓN

5.1.1 La nota HLCAS/2-WP/5, titulada *Medidas de seguridad de la aviación efectivas y eficientes* fue presentada por la Secretaría. Este tema también se trató en las notas: HLCAS/2-WP/9, presentada por Australia, Brasil, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Nueva Zelandia, Qatar, Sudáfrica y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA); la HLCAS/2-WP/11, presentada por Arabia Saudita, Australia, Brasil, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, Jordania, Kuwait, Nueva Zelandia, Omán, Singapur, Túnez y la IATA; y la HLCAS/2-WP/31, presentada por Australia, Canadá y Nueva Zelandia.

5.2 ANÁLISIS

5.2.1 Hubo un amplio consenso en cuanto a la propuesta de que haya una paridad entre la seguridad de la aviación y la seguridad operacional, y en elevar la jerarquía de la seguridad de la aviación y la facilitación en la estructura orgánica de la OACI para reforzar sus actividades y capacidad en dichos ámbitos, de acuerdo con la planificación del presupuesto de la OACI para el próximo trienio.

5.2.2 Numerosos delegados apoyaron la propuesta de realizar un estudio de viabilidad para determinar las opciones para crear la Dirección de Seguridad de la aviación y Facilitación con un presupuesto de crecimiento nominal nulo, y pidieron que el Consejo de la OACI proporcionara orientaciones a este respecto, en consulta con los Estados miembros. La Conferencia tomó nota además de que la propuesta no debía hacerse de forma aislada sino que debían tenerse en cuenta otras opciones que se estaban examinando de manera holística. Algunos delegados expresaron que un mero cambio de nombre no lograría lo que se pretendía lograr elevando la jerarquía.

5.2.3 Reconociendo la importancia de garantizar la sostenibilidad de las medidas de seguridad para responder con más eficacia y eficiencia ante las amenazas nuevas y emergentes, se alentó a los Estados, la OACI y otras partes interesadas a intensificar su colaboración mutua en el plano nacional, regional e internacional. Se destacó que esa colaboración contribuiría a encontrar nuevas maneras de mitigar los riesgos de seguridad de la aviación civil y a facilitar el intercambio de información pertinente, incluidas las amenazas a la aviación, cuando fuera posible.

5.2.4 En vista del apoyo recibido, varios delegados indicaron que las actividades de seguridad de la aviación de la Secretaría debían estar comprendidas en el presupuesto del programa regular; con respecto al intercambio de información, se indicó que debía prestarse más atención a la protección de la información que habría de compartirse.

5.2.5 Al considerar la nota WP/11, los delegados hicieron referencia a los beneficios de implementar el control de seguridad único, entre los que mencionaron el aumento de la eficiencia y un uso más eficaz de los recursos. Advirtieron, sin embargo, que los Estados debían asegurarse de establecer un sólido sistema de supervisión y vigilancia que garantizara apropiadamente la eficacia y la sostenibilidad. La Conferencia también tomó nota de los textos de orientación disponibles en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973) sobre este asunto.

5.2.6 Los delegados reconocieron los beneficios de centrarse en las normas de seguridad basadas en resultados propuestas en la nota WP/31. No obstante, algunos Estados resaltaron que no debían soslayarse las normas básicas, que por naturaleza tienden a ser más prescriptivas. Si bien se señaló que contar con menos normas prescriptivas podría promover enfoques innovadores y de múltiples niveles con respecto a la seguridad de la aviación, algunos delegados manifestaron su preocupación en cuanto a que las normas basadas en resultados serían difíciles de medir y de aplicar, y expresaron que ello podría ocasionar brechas en la seguridad.

5.3 CONCLUSIONES

5.3.1 La Conferencia concluye que:

- a) el entorno de amenazas en constante evolución en el que funciona la aviación civil demuestra la necesidad de que la seguridad de la aviación y la facilitación sean debidamente priorizadas y cuenten con recursos adecuados. Establecer la paridad entre la seguridad de la aviación y la seguridad operacional en la estructura orgánica de la OACI trae aparejados beneficios;
- b) la aplicación de las medidas de seguridad con un enfoque basado en los resultados es uno de los principios que orientan la elaboración de medidas de seguridad de la aviación sostenibles; y
- c) los arreglos entre Estados con criterios similares para establecer un control de seguridad único basándose en el reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad puede tener ciertos beneficios; por ejemplo, operaciones más eficientes, menos tiempo de trasbordo y mayor satisfacción de los pasajeros.

5.4 RECOMENDACIONES

5.4.1 La Conferencia recomienda:

- a) que el Consejo de la OACI procure que haya paridad entre la seguridad de la aviación y la seguridad operacional en la estructura orgánica de la OACI, y proporcione orientaciones para la realización de un estudio de viabilidad, teniendo en cuenta la opinión de los Estados, mediante un enfoque holístico, para determinar opciones para crear una Dirección de seguridad de la aviación y facilitación con un presupuesto de crecimiento nominal nulo. Dicho estudio de viabilidad debería considerar en qué medida esto contribuiría a mejorar la capacidad práctica de la OACI en materia de seguridad de la aviación y debería completarse con la antelación suficiente para que el Consejo pueda analizarlo y tomar una decisión antes del 40º período de sesiones de la Asamblea;
- b) que la OACI se asegure de contar con un financiamiento sostenible para la seguridad de la aviación, de conformidad con las resoluciones pertinentes de la Asamblea, reconociendo que el incremento de las contribuciones de los Estados en el próximo trienio, ya sea voluntarias o como parte del presupuesto regular, financieras o en especie, ayudarán a fortalecer el liderazgo de la Organización en cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación a escala mundial;

- c) que la OACI, los Estados y la industria sigan evaluando si son adecuados los enfoques centrados en resultados, cuando corresponda, de acuerdo con las normas específicas contenidas en el Anexo 17 — *Seguridad* y en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973); y
- d) que los Estados concluyan acuerdos de colaboración y pongan en práctica arreglos para establecer un control de seguridad único y así incrementar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación, evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad, cuando ello sea acorde con las orientaciones contenidas en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973) de la OACI, enmendado.

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADO	APELLIDO	NOMBRE
Albania	Keri	Krislen
Argelia	Baacha Benantar Meghar Mesroua	Omar Fatima Hocine Amine Debaghine
Angola	Cahanda Silva	Henrique Diogenes
Antigua y Barbuda	Abraham	Peter
Argentina	Ainchil Fernandez Loguzzo Rubio	Gustavo Eduardo Carlos R. Maria Fabiana Oscar
Australia	Draney Kirkwood Lucas Tiede	Maryanne Angus Samuel Andrew
Austria	Landrichter Schuetzner	Elisabeth Wolfgang
Bahrein	Al Dosari Zaman	Abdulaziz Khalifa
Bélgica	De Lange	An
Bolivia	Soruco	Javier Garcia
Brasil	Bezerra Dittz Freitas Lares Monreal Pecoraro Santos Silva Cavallari Taufner	Ricardo Ivan Dan Vitor Edson Ricardo Filippi Roberto Luiz Gustavo Dário
Bulgaria	Hristov Leshev Popova	Nikolay Stanimir Albena
Cabo Verde	Monteiro	Carlos Alberto

ESTADO	APELLIDO	NOMBRE
Camerún	Aissatou	Ali Helai
	Etundi	Englebert Zoa
	Koki	Paule Assoumou
	Nana	Mireille Levie
	Onana	Remy Ossong
	Tchoumy Kwani	Collins Divin
Canadá	Fachinan	Frédéric
	Free	Christopher
	Hurley	Claude
	Keenan	Michael
	Langlais	Paul
	McCrorie	Aaron
	Neubauer	Frank
	Nixon	Wendy
	Pagé	Martial
República Centroafricana	Follot	François
	Jouso	Théodore
Chad	Adjam	Mahamat
	Mahamat Ali	Djabir
	Tahir Orozi	Mahamat
Chile	Arancibia	Patricio
	Cerda Gomez	Eduardo
	Gutierrez Riquelme	Juan Carlos
	Mena	Alberto
	Rodriguez	Juan Luis
China	Chen	Wengui
	Cheong	Wan Sze
	Gao	Feng
	Gu	Yang
	Heng	Wenqi
	Jun	Shi
	Ku	Junyi
	Lam	Tat Ming
	Li	Enzhe
	Li	Fangfang
	Li	Ji
	Li	Xin
	Li	Wanming
	Li	Jianxin
	Ling	Xiaoniu
	Liu	Hao
	Liu	Qigao
	Richard Wu	Chi Kwong
	Shi	Jinxin

ESTADO	APELLIDO	NOMBRE
	Su	Jicheng
	Sun	Hongguang
	Sun	Xinyu
	Sun	Jingtao
	Wan	King Doy David
	Wang	Keqiang
	Wang	Xiaoning
	Wenliang	Zhai
	Xie	Yong
	Xue	Rongguo
	Yan	Ran
	Yan	Long
	Yang	Jingsong
	Zhang	Guoliang
	Zhang	Hangting
	Zhao	Jingxing
Colombia	Bejarano	Cesar
	Ramirez	Mauricio
Congo	Almy Dimi	Albert
	Batchi	Roméo Makaya
	Coulibaly	Sira
	Dimou	Fidele
	Dzota	Serge Florent
	Okana	Claude Edgard
	Ondzotto	Maixent Raoul
	Symphorien	Montole
Côte d'Ivoire	Hermann Milan	Daniel
	Kanga	Charles Kouadio
	Silue	Sinaly
Cuba	Crespo Frasquieri	Mirta Marina
	Cruz Acosta	Juan José
	López	Armando L. Daniel
	Rojas Álvarez	Nestar Maria
	Vázquez González	Mercedes
Chipre	Lemesianos	Antonios
República Democrática del Congo	Makila	Rex Kifulula
	Masengu Kabwika	Celine
	Mpunga Tshiumba	Jean
	Nsiye Ipan N'sonday	Leonard
Dinamarca	Zauner	Marianne
Djibouti	Djama Bahdon	Waberi

ESTADO	APELLIDO	NOMBRE
República Dominicana	Leonardo Teatin Veras	José M. Nathalie Carlos
Ecuador	Arellano Patras	Iván Alexandra
Egipto	Elhefny Elnashar Khedr	Sameh Wael Samir Ahmed Hossein
Guinea Ecuatorial	Edjang Ondo Nzang Esono Anguesomo Miko Angue Ng Chin Yue Ng-Chin Yue Nguema Mba Eyang	Anatolio Estanislao Leandro Julie Jocelyne Leandro
Etiopía	Alemayehu	Getachew
Finlandia	Hirviranta Lankinen Tupamaki	Jukka Antti-Jussi Matti
Francia	Bertoux Deplace Escobar Gandil Hifdi Leclair Monnier Revel Risse Troadec Ybert Zizi	Philippe Veronique Amélie Patrick Sonia Gilles Isabelle Pascal Eric Magalie Juliette Farid
Alemania	Huisman Naoumi Schaefer Schwierczinski	Uwe Nabil Christoph Ulrich
Ghana	Agyen-Frempong Akohe Mensah Alhassan Anthony Decardi-Nelson Dekyem Attafuah	Eric Emmanuel Abdulai Gaisie George John

ESTADO	APELLIDO	NOMBRE
	Edmund	Christina
	Grumah	Gideon
	Hanson Adu	Charles
	Kofi Adda	Joseph
	Kwadzodeh	Nathaniel
	Laryea Adjei	Ebenezer
	Mamphey	Kwame
	Mensah Acquah	Rexford George
	Newman Ofori	Kofi
	Otchere Gyamera	Franklin
Grecia	Koryfidou	Elpida
	Lazari	Vassiliki
	Mallia	Olga
	Nassika	Ekaterini
	Nikou	Georgios
Guinea	Kaba	Mamady
	Thiam	Sékou Oumar
Guyana	Dorris	Abraham
	Ferguson	Annette
	Field	Egbert
Haití	Theramene	Bouchard
Honduras	Ramírez	Héctor
Islandia	Atlason	Gudjon
India	Shekhar	Alok
Indonesia	Afriyanto	Dwi
	Aron	Andy
	Asrul Rose	Wendo
	Faizasyah	Teuku
	Istiariono	Nur Isnin
	Setiawan	Oka
	Sugiono	Sugiono
Irán (República Islámica del)	Parvaresh	Farhad
Irlanda	Ring	Brendan
Israel	Regev	Gad
Italia	D'Ambrosio	Laura
	Kalpakjian	Kinda
	Marciani	Raffaella

ESTADO	APELLIDO	NOMBRE
	Nicolai Quaranta Rizzi Rusconi	Fabio Alessio Riccardo Marco Riccardo
Jamaica	Bartley	Althea
Japón	Kiuchi Nakashima Nojima Oshima Usami Wakamatsu Yonaha	Koichi Masahito Naoki Satoshi Munekatsu Hirofumi Ryu
Jordania	Al-Nsour Misto	Abdulla Haitham
Kazajstán	Alzhanov Katyshev Meirambayev	Aibek Darkhan Yerzhan
Kenya	Gababo Kabugi Kandere Muthoga Ogenche Thuku	Iya George John Beatrice Tom Peter
Kirguistán	Akyshev Baiyshbaev	Kurmanbek Aibek
Líbano	Abou Alayoui Aziz El Harake Ezzat Hammad Nader Wehbe	Ibrahim Mohammed Ali Ahmed Souheil Georges Talal
Liberia	Ciatta Gray Nuquay	Felecia Emmanuel
Libia	Benyousef	Abdurrahman
Madagascar	Ratovondrasantsoa	Pierrot Brechard
Malasia	A'amali Ismail Abu Bakar Sulaiman	Khairul Saidifaizal Zamri

ESTADO	APELLIDO	NOMBRE
Malí	Dolo	Alassane
Malta	Aquilina Tanti-Dougall	Saviour Rebekah
México	Baños García Méendez Mayora Subirats Valle Álvarez	Ricardo Dionisio Armando Dulce Maria
Mongolia	Damdin Luvsansambuu	Tuvshinbayar Byambasuren
Marruecos	Benrochd Lahkim Mokadem Mounji Osfour	Tarik Anass Hamid Khalid Asmaa
Nepal	Gautam Prasad Shrestha	Bikram Raj Birendra
Países Bajos	Dorr Krips Moerland Muller Van Zanten	Mireille Victor Robert Teun Ties
Nueva Zelandia	Breeze Ford Glover Wheeler	Murray Chris Athol Mark
Nicaragua	Guido Yesca	Guillermo
Níger	Elhadji Ayaha Elhadji Boube Karidio Moussa	Ahmed Abdoulkadri Mahamadou Halidou
Nigeria	Abubakar Sadiq Amasa Ben Tukur Ismail Nuhu Okplefu Sabiu Saleh	Usman Salim Peter Mahmoud Maryam Musa Akoja Zakari Dunoma

ESTADO	APELLIDO	NOMBRE
	Sirika Usman	Hadi Muhtar
Noruega	Daidsen Ek Kobberstad Viken	Bjornar Øyvind Lars Anne Margrethe
Omán	Al-Jasasi Al Nuaimi Al Brashdi Al Raisi	Nasser Abdallah Abdullah Ahmed Munira
Pakistán	Khan	Tariq Azeem
Panamá	Boufajreldin Fonseca Mora Sarasqueta Oller	Tania Alfredo Francisco Germinal
Papua Nueva Guinea	Terim	Michael Jack
Paraguay	Martínez Valinotti	Inés
Perú	López Bravo Linares Arenaza Gambarini	Doraliza Marcela Walter Ricardo Rubén
Filipinas	Noel Fernandez Oraa Salido Soria	Francisco Miguel Joselito Allan
Polonia	Lebioda	Michal
Portugal	Pinto Fernandes	Carla Ricardo
Qatar	Al Majid Alqahtani Gilchrist	Ahmed Fahad Ian
República de Corea	Cheol Jang Ha Hong Jeong Jo Jung Kangjun Kim	Dong Dong Soo Hyojin Hye Rin Jinyoung Aela Lee Quehee

ESTADO	APELLIDO	NOMBRE
	Kim	Yongwon
	Kim	Young-Sik
	Lee	Yun Je
	Lee	Kwang-ho
	Lee	Miae
	Park	Jae-Wan
	Son	Myoung-Soo
República de Moldova	Buzu	Nicolae
	Curca	Dorin
	Fiti	Alexandr
	Rogov	Alexei
	Znagovanu	Marian
Rumania	Encutescu	Sorin
	Grosu	Ion
Federación de Rusia	Agafonov	Konstantin
	Basargin	Victor
	Batalov	Alexander
	Bikeeva	Irina
	Chertok	Vladimir
	Domalevskaya	Yulia
	Elfimov	Igor
	Filippov	Vadim
	Kirichenko	Galina
	Kulik	Leonid
	Lavrentyev	Oleg
	Mikhailchenko	Kirill
	Milashevskiy	Igor
	Ovchenkov	Nikolay
	Sazonov	Andrey
	Sazonov	Dmitry
	Sergeev	Gennadii
	Shablya	Alexey
	Subbotin	Dmitry
Arabia Saudita	Alfozan	Mohammed Saad M.
	Al Sagaf	Ibrahim Ali
Senegal	Ndiaye	Ismael Masseck
	Niang	Adama
	Pereira	Alain
Sierra Leona	Baio	Moses Tiffa
	Tucker	Kugbei

ESTADO	APELLIDO	NOMBRE
Singapur	Ab Sukor	Shaikh Abdullah
	Cheong	Chee Ming
	Lim	Bernard
	Ng	Tee Chiou
	Ong	Chin Beng
Eslovaquia	Markova	Ivana
Sudáfrica	Gqeke	Luvuyo
	Kgomo	Fikile Vincent
	Khoza	Poppy
	Mabaso	Levers
	Makhoba	Makhosazana
	Peege	Tshepo
España	Aguado	Victor Manuel
	Nieto Sepulveda	Juan David
	Puente	José Manual
	Pacheco Serrano	Ismael
Sudán	Abdelkram	Elnour Yousif
	Mohamed Salih	Mahmoud Elhassan
Suecia	Cherfils	Ingrid
	Henriksson	Jessica
	Jansson Saxe	Helene
	Lundström	Linnea
	Ramstedt	Annika
	Vuokila	Samuli
Suiza	Haldimann	Urs
	Magnin	Olivier
	Schulthess	Christian
Tailandia	Arunpakhongkol	Narong
	Benjanirat	Sarun
	Buraruck	Raweevan
	Gruaysuwan	Kanokporn
	Jiaranoros	Atchimaporn
	Komolvannich	Jitmate
	Luangaram	Suksri
	Mustapa	Rusnee
	Pattamakowit	Suranchana
	Sangiampongsa	Maris
	Tangwongprasert	Chaowanee
	Termittayapaisith	Arkhom
	Vanarat	Natapong
	Wannako	Amphawan
	Wichiranon	Pilailak

ESTADO	APELLIDO	NOMBRE
Togo	Bolidja	Langbatibe
	Komla	Adonko
Trinidad y Tabago	Martin	Ted
	Mohammed	Shehenaz
Túnez	Braham	Mohamed Walid
	Mejri	Amine
	Mghirbi	Kais
Turquía	Çolak	Ali Riza
	Dortkol	Gokhan
	Erel	Can
	Karabulut	Serdar
	Kaya	Zeynep
	Sahinkaya	Ibrahim
	Turkseven	Onur
Yalinkaya	Koray	
Uganda	Sooma	Ayub
	Twijuke	J.W. Kabbs
Emiratos Árabes Unidos	Al Dhaheri	Abdulla
	Al Hashimi	Abdulla
	Al Muhairi	Hamad
	Al Mutawa	Omar
	Al Nahyan	Sultan
	Al Nuaimi	Obaid
	Al Rais	Fahad
	Al Raqbani	Fahad
	Al Suwaidi	Saif Mohammed
	Alhajri	Younis
	Alhameli	Aysha
	Alhashmi	Hamed
	Alketbi	Abdalla
	Almahri	Seham
	Alshamisi	Arhama
	Alshamsi	Jasim
	Alsuwaidi	Saeed
	Altayer	Mohammad
	Fernandes	Frederico
	Musabbeh	Tariq
Qadeer	Shahid	
Qurwash	Buti	
Salem	Mohammad	

ESTADO	APELLIDO	NOMBRE
Reino Unido	Carr	Gisela
	Chana	Raj
	Hutchinson	Vicky
	Kelleher	Padhraic
	Lloyd	David
	Micklethwaite	Dan
	Rodmell	Mark
	Sawyer	Kevin
	Spindura	Jillian
República Unida de Tanzania	Bokango	Raphael
	Bugomola	Redemptus Peter
	Majaliwa	Burhan
Estados Unidos	Alvarez	Felix
	Ashley	Charlie
	Bilello	Michael
	Carter	Thomas
	Earnhart	Mary
	Fujimura	Paul
	Gordon	Jennifer
	Hearding	Peter
	Holemans	Luci
	Karasick	Andrew
	Logisz	Katie
	Mace	Bonnie
	McErlain	Amy
	Pekoske	David
	Powers	Krista
	Rosenberg	Esta M.
Sales	Nathan	
Uruguay	Battagliese Palladino	Gaetano
	De Iriondo	Marcelo Pardo
	De Medina	Fernando
	Grana	Nancay
	Islas	Roderick
Venezuela	Chacon	Edgar
	Padron Barito	Anira Dinorys

ORGANIZACIÓN	APELLIDO	NOMBRE
Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)	Dridi Ngidi	Jamel Sheila
Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)	Moussa Diop Ep Sall Desmazieres Bakienon	Mohamed Aminata Jean François Louis
Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)	Gittens Bidwell Komine Macintosh Barrow Herbelles Samson Ratledge	Angela Christopher Daisuke Dwayne Jeffrey Nathalie Nathalie Nicholas
Organización de Aviación Civil Árabe (ACAO)	Bouloutar	Adil
Organización de servicios de navegación aérea civil	Voorbach Kohli Di Maio Eagles	Nico Nick Francesco Rob
Agencia para la supervisión de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación civil (CASSOA)	Bakilana	Philbert
Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)	Sciacchitano Reverdy Zannotti	Salvatore Patricia Antoine
Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL)	Hird Mana	John Patrick
Unión Europea	Meersman Ross Guyaux Pechackova Hololei Moreaux Winkler Dejace Haugaard	Bartel Christopher Hana Henrik Jean-Paul Klaus Nathalie Per

ORGANIZACIÓN	APELLIDO	NOMBRE
Global Express Association (GEA)	Grau Tanner	Carlos
Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)	Careen Vaughan Antonini Troczynski Mandelawy Beyer Eran-Tasker Woodall Cooper Blackiston	Nick Matthew Dominique Adam Eli Lauren Martin Michael Pete Tony
Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC)	Crumley Trethewey Brown	Gabriel Neil Steven
Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA)	Higuchiuchi Sullivan	Keiichi Sean
Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL)	Arm	Harald
Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)	Guzmán Rodríguez Couchman	Agustín Carole
Comité Internacional de oficiales de seguridad de a bordo	Gray	Janis
Comité Interestatal de Aviación (IAC)	Iatsouk	Victor
Unión Internacional de Telecomunicaciones	Vassiliev	Nikolai
Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (UNCTC)	Seesmaa Chen	Anne-Maria Weixiong
Oficina de Lucha contra el Terrorismo	Voronkov Munro Alirzayeva Kiragu	Vladimir Ian Sevil Ruth

ORGANIZACIÓN	APELLIDO	NOMBRE
Unión Postal Universal	Noor Hussein	Adan Bishar A.
Organización Mundial de Aduanas (OMA)	Steilen	Norbert

LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO Y NOTAS DE INFORMACIÓN

WP	TÍTULO	PRESENTADA POR
1	Orden del día, programa provisional y organización de la conferencia	Secretaría
2	Fortalecimiento de la gestión de los riesgos de seguridad de la aviación	Secretaría
3	Situación del plan global para la seguridad de la aviación	Secretaría
4	Considerar los elementos de seguridad de la aviación, facilitación y seguridad operacional en el sector de la aviación con una visión holística	Secretaría
5	Medidas de seguridad de la aviación efectivas y eficientes	Secretaría
6	Actualización sobre las amenazas y riesgos para la seguridad de la aviación	Secretaría
7	Examen de los indicadores del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA)	Secretaría
8	Iniciativa de seguimiento de la Conferencia regional para las regiones EUR/NAT (Lisboa, 29-31 de mayo de 2018) con el objetivo de resolver dificultades comunes mediante la implementación del Plan global para la seguridad de la aviación (GASEP) de la OACI	Federación de Rusia, Georgia y Suiza
9	Elevación del rango de la seguridad de la aviación y la facilitación dentro de la OACI	Australia, Brasil, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Nueva Zelanda, Qatar, Sudáfrica y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional
10	Papel de la Oficina EUR/NAT de la OACI como coordinadora de la implementación de los requisitos del Anexo 17 en el marco del GASEP y la hoja de ruta regional	Kazajstán; coordinado con Argelia, Armenia, Azerbaiyán, Belarús, Federación de Rusia, Georgia, Kirguistán, Marruecos, República de Moldova, Tayikistán, Túnez, Turkmenistán, Ucrania y Uzbekistán
11	Reconocimiento de la equivalencia de medidas de seguridad– Control de seguridad único	Arabia Saudita, Australia, Brasil, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, Jordania, Kuwait, Nueva Zelanda, Omán, Singapur, Túnez y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional
12	GASEP – Promoción de mejores formas de coordinación entre autoridades y operadores	Brasil

WP	TÍTULO	PRESENTADA POR
13	Promoción de la concientización en seguridad de la aviación a otros organismos y organizaciones	Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, España, Estados Unidos, Etiopía, Federación de Rusia, Francia, Italia, Japón, Jordania, Nueva Zelandia, Nigeria, Portugal, Qatar, Reino Unido, Senegal, Singapur, Sudáfrica, Suiza, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional y el Consejo Internacional de Aeropuertos
14	Promoción de la instrucción en seguridad de la aviación	Singapur
15	Creación de capacidad: Marcar la diferencia	Austria, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil
16	Amenaza interna y cultura de la seguridad	Austria, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil
17	Papel que desempeña el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación de la OACI para garantizar la sostenibilidad del Plan global para la seguridad de la aviación	Austria, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil
18	Elaboración de una estrategia mundial de ciberseguridad	Rumania
19	Promoción de una cultura de seguridad	Alemania, Bélgica, Canadá, Estados Unidos, Italia, Nueva Zelandia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Singapur, Suiza y el Consejo Internacional de Aeropuertos
20	Enfoque conjunto de las amenazas en aeropuertos a la seguridad de las fronteras y la aviación	La Asociación del Transporte Aéreo Internacional y el Consejo Internacional de Aeropuertos
21	Aportes y actualizaciones al plan global para la seguridad de la aviación	Consejo Internacional de Aeropuertos
22	Visión sobre seguridad en la aviación en aeropuertos	La Asociación del Transporte Aéreo Internacional y el Consejo Internacional de Aeropuertos
23	Sharing of aviation security information between states [Disponible en árabe e inglés únicamente]	Arabia Saudita, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Jordania, Omán y Sudán
24	Implementation process of key priority outcomes of the Global Aviation Security Plan (GASeP) in the Russian Federation Challenges and successes [Disponible en inglés y ruso únicamente]	Federación de Rusia

WP	TÍTULO	PRESENTADA POR
25	Innovative solutions applied for automation of X-ray machine operator's State and performance monitoring, and enhancement of their job functions [Disponible en inglés y ruso únicamente]	Federación de Rusia
26	Innovative technology of integration and control of information flows on security at the airport to improve the efficiency of the aviation security management system [Disponible en inglés y ruso únicamente]	Federación de Rusia
27	Aircraft digital protection – An integrated approach [Disponible en inglés únicamente]	Asociación del Transporte Aéreo Internacional
28	Pathway to collaboration, partnership, and enhanced aviation security [Disponible en inglés únicamente]	Asociación del Transporte Aéreo Internacional
29	PNR Standard(s) [Disponible en inglés únicamente]	Estados Unidos
30	Security reporting and culture [Disponible en inglés únicamente]	Irlanda
31	The benefits of outcomes based Standards in Annex 17 [Disponible en inglés únicamente]	Australia, Canadá y Nueva Zelandia
32	Innovative technologies for identification of chemical substances on pre-flight inspection [Disponible en inglés y ruso únicamente]	Federación de Rusia
IP	TÍTULO	PRESENTADA POR
1	Procedure for the preparation and certification of transport (aviation) security staff [Disponible en ruso únicamente]	Federación de Rusia
2	USAP-CMA and the French approach to assess security measures [Disponible en francés e inglés únicamente]	Francia

**COMUNICADO DE LA
SEGUNDA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL
SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

Montreal, 29 al 30 de noviembre de 2018

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) convocó su Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación en su Sede en Montreal, los días 29 y 30 de noviembre de 2018.

Asistieron a la Conferencia más de 540 participantes en representación de 107 Estados miembros, 22 organizaciones internacionales y regionales y asociaciones de la industria.

Reafirmando la importancia fundamental de la seguridad de la aviación en el sistema mundial de la aviación civil en su conjunto y los continuos desafíos y amenazas a la seguridad que enfrenta el sector del transporte aéreo internacional, la Conferencia puso de relieve:

- a) que el terrorismo mundial y las amenazas a las operaciones del transporte aéreo internacional, como la amenaza interna y las ciberamenazas, continúan existiendo y evolucionando, y es necesario afrontarlos sin perder de vista el crecimiento del tráfico de pasajeros;
- b) que debe haber una mayor toma de conciencia con respecto a dichas amenazas y riesgos conexos mediante el intercambio de información entre los Estados y los diversos sectores interesados, prestando continua atención a la Declaración del contexto mundial de riesgo;
- c) el fuerte apoyo a la implementación del Plan global para la seguridad la aviación (GASeP), adoptado en noviembre de 2017, y tomó nota con beneplácito de las conferencias regionales sobre seguridad de la aviación organizadas por Egipto, Panamá, Portugal y Tailandia;
- d) que el GASeP proporciona una nueva oportunidad para reforzar aún más los objetivos y las metodologías del USAP;
- e) que el Anexo 17 - *Seguridad* contiene medidas destinadas principalmente a afrontar las amenazas a la seguridad de la aviación, pero algunas medidas que se aplican en los aeropuertos pueden contribuir además a atender a las necesidades de seguridad fronteriza y de la aviación;
- f) que los componentes del Anexo 9 - *Facilitación* relacionados con la seguridad de la aviación, como el uso de la Información anticipada sobre los pasajeros (API) y el Registro de los nombres de los pasajeros (PNR), son eficaces para impedir que terroristas y otros delincuentes cometan delitos o escapen de la justicia;
- g) que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas reconoció la importancia de reforzar la seguridad de la aviación para combatir las amenazas terroristas contra la aviación civil internacional y atender a las preocupaciones que generan los combatientes terroristas extranjeros, mediante la adopción de sus Resoluciones 2309 (2016), en septiembre de 2016, y 2396 (2017), en diciembre de 2017;

- h) que una mayor cooperación y coordinación entre la OACI y la ONU contribuirán a la labor mundial en este ámbito y evitarán la duplicación;
- i) que todas las partes interesadas necesitan seguir desarrollando enfoques nuevos e innovadores para reforzar la seguridad de la aviación y contrarrestar las amenazas en curso y emergentes;
- j) que continuarán las iniciativas de todas las partes interesadas en pro de medidas de seguridad de la aviación eficaces, la facilitación y eficiencia de los viajes de los pasajeros y el transporte de carga; y
- k) la importancia de reforzar la cooperación y colaboración entre los Estados y demás interesados en la provisión de asistencia técnica y creación de capacidad a los Estados que lo necesiten, en el marco de la iniciativa *Ningún país se queda atrás*.

Los delegados de la Conferencia formularon además un conjunto de conclusiones y recomendaciones de la reunión de alto nivel que se someterán a la consideración del Consejo de la OACI con vistas a que sean aprobadas antes del 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2019.

— FIN —