

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**PRIMERA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL
DE LA REGIÓN DEL CARIBE (CAR/DCA/1)**

(Gran Caimán, Islas Caimanes, 8 al 11 de octubre del 2002)

**Cuestión 8 del
Orden del Día: Transporte Aéreo**

8.1 Seguridad

DESARROLLOS RECIENTES EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota presenta un resumen de los desarrollos más reciente en seguridad de la aviación dentro de la OACI.

La acción por la Reunión esta en el párrafo 9.1

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El 11 de septiembre del 2001 en los Estados Unidos, aeronaves civiles fueron usadas por primera vez como armas de destrucción, presentando, por lo tanto, una importante nueva amenaza a la aviación civil y a la civilización la cual requiere una inmediata y continua respuesta. El problema es mundial y afecta seriamente a la seguridad, eficiencia y regularidad de la aviación civil internacional, así como de la nacional. Esta nota describe algunos de los desarrollos más recientes dentro de la OACI, que como respuesta a esta nueva amenaza, se han dirigido a reforzar las actividades de seguridad de la aviación de la OACI.

1.2 La respuesta de la comunidad internacional a los eventos del 11 de septiembre del 2001 fue rápida y unánime. La OACI y sus 188 Estados contratantes han tomado medidas urgentes para intensificar su trabajo con el propósito de prevenir y eliminar actos de terrorismo. La 33ava. Sesión de la Asamblea de la OACI, celebrada en Montreal del 25 de septiembre al 5 de octubre del 2001 reiteró su decisión de conferir a la seguridad de la aviación la más alta prioridad en el programa de trabajo de la Organización.

1.3 La Asamblea adoptó, unánimemente, la Resolución A33-1, *Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil*, (**Adjunto A**), la cual condena fuertemente estos actos de terrorismo como contrarios a las consideraciones elementales de humanidad, normas de conducta de la sociedad y como violación a la ley internacional. La Resolución insta a todos los Estados contratantes a asegurarse de que, de conformidad con el Artículo 4 del Convenio, no se emplee la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y considerar responsables y castigar severamente a quienes utilicen aeronaves civiles como armas de destrucción, incluyendo a los responsables que planifiquen y organicen tales actos o asistan, apoyen o protejan a sus autores. La Resolución también insta a todos los Estados contratantes a reforzar la cooperación, a fin de facilitar la investigación de tales actos, a arrestar y juzgar a los responsables, y asegurarse de que los participantes en los actos de terrorismo sea cual fuere la naturaleza de su participación, no encuentren refugio en ninguna parte.

1.4 En lo relacionado a medidas preventivas, la Resolución A33-1 insta a todos los Estados contratantes a intensificar sus esfuerzos para mejorar la plena aplicación y el cumplimiento de los convenios multilaterales sobre seguridad de la aviación, y la plena aplicación de las Normas, Métodos Recomendados (SARPS) y procedimientos de la OACI relativos a la seguridad de la aviación, a vigilar dicha aplicación, y a tomar en sus territorios todas las medidas apropiadas de seguridad adicionales que correspondan al nivel de la amenaza.

2. CONFERENCIA MINISTERIAL DE ALTO NIVEL

2.1 De conformidad con la Resolución A33-1, el Consejo celebró el 19 y 20 de febrero del 2002 en la Sede de la OACI en Montreal, una Conferencia Ministerial de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación con los objetivos de prevenir, combatir y erradicar actos de terrorismo que involucren a la aviación civil, reforzando el papel de la OACI en las Normas, Métodos Recomendados y procedimientos relativos a la seguridad de la aviación y a la auditoría de su implantación, y asegurando los recursos financieros necesarios para acciones urgentes por parte de la OACI en el campo de seguridad de la aviación.

2.2 La Conferencia respaldó una estrategia mundial para fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo, adoptó un número de conclusiones y recomendaciones, y emitió una declaración pública. Un elemento clave de la estrategia es un *Plan de acción de seguridad de la aviación* de la OACI, que comprende auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas para evaluar la seguridad de la aviación existente en todos los Estados contratantes de la OACI. El Plan de acción comprende también:

- a) identificación, análisis y elaboración de una respuesta global eficaz a las amenazas nuevas y emergentes que comprenda las medidas oportunas que deban adoptarse en ámbitos específicos, incluyendo aeropuertos, aeronaves y sistemas de control de tránsito aéreo;
- b) fortalecimiento de las disposiciones relacionadas con la seguridad de los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, siguiendo procedimientos expeditos cuando se justifiquen, y con sujeción a consideraciones generales de seguridad operacional, especialmente para proveer protección al puesto de pilotaje;
- c) estrecha coordinación y compatibilidad con los programas de auditoría a nivel regional y subregional;

- d) procesamiento de los resultados por la OACI de un modo que concilie la confidencialidad y la transparencia, y
- e) un programa complementario de asistencia, y rectificación de las deficiencias observadas;

2.3 La Conferencia dio a las acciones de la OACI el apoyo político necesario. También proporcionó un medio adecuado y la oportunidad para que la OACI obtenga un entendimiento más amplio de las dificultades de implantación mundial, así como un mayor entendimiento de la naturaleza, alcance y carácter de la amenaza que enfrenta la aviación civil.

3. FORTALECIMIENTO DE LOS ANEXOS AL CONVENIO DE CHICAGO

3.1 Como lo ordenó la Asamblea, la OACI ya ha tomado pasos urgentes, en vista de los eventos del 11 de septiembre del 2001, y ha propuesto medidas de seguridad incluyendo cambios a través de la Enmienda 10 al Anexo 17, *Seguridad*, como una solución provisional antes de realizar una revisión exhaustiva al Anexo 17. Estos cambios provisionales incluyeron:

- a) aplicar las disposiciones del Anexo 17 a los vuelos interiores;
- b) cerrar con llave las puertas de la cabina y otros procedimientos para prevenir una intromisión al puesto de pilotaje;
- c) controles de seguridad apropiados, incluyendo verificación de los antecedentes de aquellos que no son pasajeros; y
- d) seguridad en las características de los pasaportes, y la estandarización de los documentos de identidad del personal de las líneas aéreas y del aeropuerto.

3.2 El Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 10 al Anexo 17 el 7 de diciembre del 2001. La enmienda surtió efecto el 15 de abril del 2002, y se aplicó a partir del 1 de julio del 2002.

3.3 También se mejoraron las disposiciones de seguridad de la aviación del Anexo 6, *Operación de Aeronaves*, al fortalecer las normas de seguridad en vuelo que requieren puertas de cabina reforzadas, así como otras medidas de seguridad en vuelo. La OACI continuará trabajando en la introducción o fortalecimiento de las disposiciones relacionadas con seguridad que contienen otros Anexos tales como Anexo 1, *Licencias al Personal*, Anexo 8, *Aeronavegabilidad*, Anexo 11, *Servicios de Tránsito Aéreo* y Anexo 18, *Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea*.

4. AUDITORÍAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

4.1 En mayo del 2002, el Consejo adoptó el Plan de Acción de Seguridad de la Aviación el cual, entre otras cosas, lleva a cabo auditorías de seguridad de la aviación en los Estados Contratantes. El objetivo de estas auditorías es el mejorar la seguridad de la aviación evaluando el nivel de implantación de las Normas del Anexo 17, identificando deficiencias potenciales y proporcionando recomendaciones adecuadas para su resolución.

4.2 Estas auditorías se llevarán a cabo a nivel nacional y, como un ejemplo, a nivel de aeropuerto, siguiendo los principios y protocolos estándares de auditorías que se han desarrollado, y que guiarán las estructuras y procedimientos organizacionales establecidos por la autoridad del Estado concerniente para asegurar una implantación continua de los elementos de su sistema de seguridad. La implantación del Programa Universal de Auditoría de Seguridad (USAP) empezó en septiembre del 2002 con el primer curso para la capacitación y certificación de auditores. La primera auditoría está programada para llevarse a cabo en octubre del 2002.

5. MECANISMO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

5.1 A la fecha, la evaluación del estado de la seguridad de los Estados ha sido llevada a cabo por solicitud del mismo, bajo el Mecanismo de Seguridad de la Aviación. Ciento veinte Estados han sido visitados para evaluaciones técnicas exhaustivas basadas en el Anexo 17, y 35 Estados han recibido misiones de seguimiento. Asimismo, más de 210 eventos de capacitación se han organizado en todas las regiones para más de 4,200 participantes. La asistencia directa sobre seguridad de la aviación que se ha proporcionado a los Estados a nivel mundial bajo este programa se ha considerado de utilidad para todas las partes involucradas.

5.2 Este año, el programa del Mecanismo ha proporcionado asistencia directa a los Estados del Caribe realizando un curso de capacitación y proporcionando material para el curso en un esfuerzo conjunto con las Organización de Estados Americanos y la Administración de Seguridad en Transportación.

5.3 Además, un Centro de Capacitación de Seguridad de la Aviación (ASTC) está ubicado dentro del Caribe (en Trinidad y Tobago) donde se ofrecen, regularmente, cursos de seguridad de la aviación.

6. ASPECTOS LEGALES

6.1 El Consejo aprobó la recomendación de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (IETC) para enmendar el Anexo Técnico del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* suprimiendo el orto-Mononitrotolueno (o-MNT) de la lista de agentes de detección. De conformidad con el Artículo VII, párrafo 3 del Convenio, la enmienda fue adoptada el 27 de septiembre del 2001 y entró en vigor el 27 de marzo del 2002.

6.2 Como recomendó la Conferencia Ministerial de alto nivel, se solicitó al Comité Legal de la OACI que examine que los instrumentos legales sobre seguridad de la aviación existentes sean adecuados y, si fuera necesario, desarrollar un instrumento legal apropiado para que trate este tema.

7. NUEVAS Y EMERGENTES AMENAZAS

7.1 La Resolución A33-1 encargó al Consejo y al Secretario General que procedan urgentemente para afrontar las nuevas y emergentes amenazas a la aviación civil. Sobre este tema, se estableció el Grupo de Estudio de la OACI sobre Nuevas y Emergentes Formas de Amenazas a la Aviación Civil para examinar las nuevas, emergentes y potenciales amenazas, desarrollar una estrategia para manejar estas amenazas, considerar el adoptar una aplicación modular al tratar con las amenazas y dar prioridad a las acciones según sea apropiado.

7.2 Con base en los descubrimientos del grupo, la Conferencia Ministerial de Alto Nivel recomendó que la OACI continúe sus esfuerzos para identificar y analizar las nuevas y emergentes amenazas a la aviación civil con el propósito de ayudar en el desarrollo de medidas de seguridad y para colaborar activamente con las otras agencias asociadas. El trabajo de seguimiento está actualmente en los términos de referencia del Grupo de Trabajo sobre Amenazas del Panel de Seguridad de la Aviación. La OACI podría establecer futuros grupos de estudio sobre áreas específicas de amenazas.

8. **RESUMEN**

8.1 En resumen, la OACI y la comunidad de aviación han preparado una respuesta significativa a esta nueva amenaza. Es necesario realizar trabajo continuo, y esto requerirá cooperación internacional entre los Estados Miembros, organizaciones internacionales, portadores y aeropuertos dentro de cada Estado y entre toda gente técnica y de capacitación, policía y departamentos de seguridad involucradas en la seguridad de la aviación civil.

9. **ACCIÓN**

9.1 Se invita a la Reunión a tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio y a los Estados en la Región del Caribe a que:

- a) se comprometan para alcanzar la plena aplicación de los convenios multilaterales sobre seguridad de la aviación, las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) y los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) de la OACI, así como las resoluciones de la Asamblea y las Decisiones del Consejo de la OACI relativas a la seguridad y protección de la aviación; y
- b) participen activamente en la implantación del Plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI, incluyendo, en particular, los procesos de capacitación y auditoría, y el seguimiento necesario.

— — — — —

ADJUNTO A

RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA A33-1

**DECLARACIÓN SOBRE EL USO INDEBIDO DE AERONAVES CIVILES
COMO ARMAS DE DESTRUCCIÓN Y OTROS ACTOS DE TERRORISMO
QUE AFECTAN A LA AVIACIÓN CIVIL**

Habiendo sido testigo de los abominables actos de terrorismo que tuvieron lugar en los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001 y que dieron lugar a la pérdida de numerosas vidas inocentes, sufrimiento humano y gran destrucción;

Expresando su más sentido pésame a los Estados Unidos, a más de los 70 otros Estados que sufrieron la pérdida de ciudadanos y a las familias de las víctimas de dichos actos criminales sin precedentes;

Reconociendo que dichos actos de terrorismo son no solamente contrarios a consideraciones elementales de humanidad, sino que constituyen también el uso de aeronaves civiles para un ataque armado contra la sociedad civilizada y son incompatibles con el derecho internacional;

Reconociendo que este nuevo tipo de amenaza por organizaciones terroristas exige nuevos esfuerzos concertados y políticas de cooperación entre los Estados;

Recordando sus Resoluciones A22-5, A27-9 y A32-22 sobre actos de interferencia ilícita y terrorismo dirigidos a la destrucción de aeronaves civiles en vuelo;

Recordando la Resolución 55/158 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre *medidas para eliminar el terrorismo internacional* y las Resoluciones 1368 y 1373 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre *combatir y condenar el terrorismo internacional*;

La Asamblea:

1. *Condena firmemente* estos actos de terrorismo por ser contrarios a consideraciones elementales de humanidad, normas de conducta de la sociedad y por constituir violaciones del derecho internacional;

Solemnemente

2. *Declara* que dichos actos en que se han utilizado aeronaves civiles como armas de destrucción son contrarios a la letra y el espíritu del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, en particular su preámbulo y los Artículos 4 y 44, y que tales actos y otros actos terroristas que afectan a la aviación civil o instalaciones de la aviación civil constituyen graves delitos en violación del derecho internacional;

3. *Insta* a todos los Estados contratantes a asegurarse de que, de conformidad con el Artículo 4 del Convenio, no se emplee la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y considerar responsables y castigar severamente a quienes utilicen aeronaves civiles como armas de destrucción, incluyendo a los responsables que planifiquen y organicen tales actos o asistan, apoyen o protejan a sus autores;

4. *Insta* a todos los Estados contratantes a reforzar la cooperación a fin de facilitar la investigación de tales actos y arrestar y juzgar a los responsables y asegurarse de que los participantes en los actos de terrorismo, sea cual fuere la naturaleza de su participación, no encuentren refugio en ninguna parte;

5. *Insta* a todos los Estados contratantes a intensificar sus esfuerzos para mejorar la plena aplicación y el cumplimiento de los convenios multilaterales sobre seguridad de la aviación y la plena aplicación de las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI relativos a la seguridad de la aviación; a vigilar dicha aplicación y a tomar en sus territorios todas las medidas de seguridad adicionales apropiadas que correspondan al nivel de la amenaza, a fin de evitar y eliminar los actos de terrorismo que afecten a la aviación civil;

6. *Insta* a todos los Estados contratantes a hacer contribuciones en forma de recursos financieros o humanos al Mecanismo AVSEC de la OACI para apoyar y fortalecer la lucha contra el terrorismo y la interferencia ilícita en la aviación civil; *exhorta* a los Estados contratantes a que convengan en una asignación especial de financiamiento para que la OACI adopte las medidas urgentes en la esfera de la seguridad de la aviación a que se hace referencia en el párrafo 7; y *encarga* al Consejo que elabore propuestas y adopte decisiones apropiadas para una financiación más estable de las actividades de la OACI en la esfera de la seguridad de la aviación, comprendidas las medidas correctivas apropiadas;

7. *Encarga* al Consejo y al Secretario General que procedan urgentemente para afrontar las nuevas y emergentes amenazas a la aviación civil, incluyendo en particular la verificación del carácter apropiado de los convenios vigentes sobre seguridad de la aviación; que examinen el programa de seguridad de la aviación de la OACI, comprendida la revisión del Anexo 17 y de otros Anexos conexos del Convenio; que estudien la posibilidad de crear un programa universal de la OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad, relacionado, entre otras cosas, con arreglos para la seguridad aeroportuaria y programas de seguridad de la aviación civil, y que estudien toda otra medida que puedan considerar útil o necesaria, incluso cooperación técnica; y

8. *Encarga* al Consejo que reúna a la mayor brevedad, y si es posible durante el año 2001, una conferencia internacional ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación en Montreal, con objeto de prevenir, combatir y erradicar los actos de terrorismo que afecten a la aviación civil; reforzar la función de la OACI en la adopción de SARPS en materia de seguridad y la auditoría de su aplicación y garantizar los medios financieros necesarios mencionados en el párrafo 6.