



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 13

(Presentado por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 13 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo. Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 13/xx.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta para el informe.

Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política

13.1 En su sexta sesión, el Comité Ejecutivo examinó el tema de la política de seguridad de la aviación sobre la base de un informe del Consejo (WP/13) relativo a la aplicación de la Declaración sobre seguridad de la aviación, adoptada en el 37º período de sesiones de la Asamblea y la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), así como de un informe del Consejo sobre los resultados de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS) celebrada en septiembre de 2012 (WP/12). Sobre la base de esta información, el Comité también examinó la propuesta del Consejo de actualizar la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita* (WP/14). Además, examinó 17 notas de estudio presentadas por Estados y Observadores: WP/64, 104, 124, 128, 129, 133, 136, 138, 158, 159, 172, 178, 197, 235, 273, 276 y 345.

13.2 El Consejo, en la nota WP/12, resumió los resultados principales de la HLCAS celebrada en Montreal del 12 al 14 de septiembre de 2012, y describió las medidas que se estaban ejecutando para cerciorarse de la aplicación puntual de todas las recomendaciones de la Conferencia durante el trienio 2014-2016, así como los hitos asociados con cada medida.

13.3 En la nota WP/13, el Consejo celebró el éxito de la Declaración sobre seguridad de la aviación en la mejora de la cooperación internacional para reforzar la seguridad de la aviación, e hizo hincapié en la importancia de promover la aplicación de medidas eficaces y sostenibles de seguridad en todo el mundo, de conformidad con los principios de dicha Declaración. Subrayó los avances permanentes logrados en la ejecución de la ICASS adoptada en el 37º período de sesiones de la Asamblea como plan estratégico para fortalecer la capacidad de la OACI de cumplir su mandato relativo a la seguridad de la aviación. El Consejo resaltó también las prioridades de la ICASS para el trienio 2014-2016 y, teniendo en consideración que sus actividades dependen de contribuciones voluntarias, facilitó un desglose de los gastos de la ICASS y de las contribuciones en especie hasta la fecha, así como de las necesidades de contribuciones para el próximo trienio.

13.4 El Consejo, en la nota WP/14, presentó propuestas para revisar la Resolución A37-17 de la Asamblea: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*. Las revisiones propuestas se deben a acontecimientos importantes en el ámbito de la seguridad de la aviación sucedidos desde el 37º período de sesiones de la Asamblea, como los resultados de la HLCAS y varias Declaraciones conjuntas adoptadas por conferencias regionales sobre seguridad de la aviación celebradas en 2011 y 2012. El proyecto de Resolución incluía enmiendas que se consideraban necesarias para aclarar la intención de los criterios actuales y eliminaba disposiciones porque se consideraba que ya habían cumplido su finalidad. Se conservó la Declaración sobre seguridad de la aviación de 2010, al indicarse que sus criterios seguían siendo válidos para la promoción de la cooperación internacional.

13.5 Egipto, en la nota WP/178, destacó sus esfuerzos por cumplir los requisitos fundamentales relativos a la seguridad de la carga aérea y el correo, y puso de relieve la importancia de aplicar las medidas de seguridad reforzadas para la carga aérea y el correo introducidas por la Enmienda 13 del anexo 17.

13.6 Indonesia describió sus procesos de inspección de seguridad de la carga aérea y el correo, así como diversos retos de ejecución relacionados (WP/158). La nota subrayó la importancia de acelerar la adopción de disposiciones recomendadas en el Anexo 17 sobre la implantación de la cadena de

suministro segura y la armonización de las disposiciones del Anexo 17 con los requisitos aduaneros y de seguridad del correo aplicables. Varios Estados expresaron inquietud con respecto a la aplicación de reglamentos en terceros Estados miembros.

13.7 La Federación de Rusia, en la nota WP/197, señaló varias formas de mejorar la red de puntos de contacto de seguridad de la aviación de la OACI. En la nota se mencionó la necesidad de instrucciones operacionales al respecto y se invitó a los Estados a hacer uso de la información disponible en la plataforma segura basada en web AVSECPaedia, asignar equipos modernos de comunicaciones y realizar pruebas periódicas para evaluar la eficacia de la red. También facilitó información sobre el funcionamiento del punto de contacto de seguridad en la Federación de Rusia.

13.8 Venezuela (República Bolivariana de), en la nota WP/138, propuso el desarrollo de textos de orientación que ayudaran a los Estados en la aplicación de un enfoque de la seguridad de la aviación basado en los resultados. En ella se citaron diversas variables que los Estados debían tener en cuenta al aplicar medidas de seguridad basadas en los resultados y se puso de relieve que podrían beneficiarse de la orientación sobre la forma de aplicar tales medidas de manera eficiente y eficaz.

13.9 Venezuela (República Bolivariana de) enumeró los beneficios de la capacitación en espacios virtuales (e-learning) y su impacto positivo en la formación del personal de la aviación (WP/235), y mencionó la necesidad de promover su uso en la capacitación en materia de seguridad de la aviación.

13.10 En la nota WP/133, Australia, en nombre de 15 Estados miembros y seis organizaciones internacionales, presentó una propuesta de Hoja de ruta para fortalecer la seguridad de la carga aérea a escala mundial. Concebido como documento que se actualizará continuamente, la Hoja de ruta resume la situación de actividades e iniciativas clave emprendidas para fortalecer la seguridad mundial de la carga aérea frente a las amenazas de interferencia ilícita.

13.11 Australia, Canadá y Estados Unidos informaron, en la nota WP/136, sobre una iniciativa coordinada en varias fases para implantar, para el 31 de enero de 2014, procesos tecnológicos para la inspección de líquidos, aerosoles y geles (LAG) en esos Estados y en la Unión Europea, con el objetivo de reducir progresivamente las restricciones del transporte de LAG en el equipaje de mano. La nota resaltó las posibles consecuencias de la inspección de LAG en terceros países y pidió medidas y orientaciones al respecto a escala internacional para elaborar requisitos mínimos mutuamente reconocidos para la inspección de LAG, y transmitir un mensaje claro y coherente a los pasajeros.

13.12 En la nota WP/64, Bélgica propuso, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y de los otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil (CEAC), que las recomendaciones de la HLCAS siguieran orientando a la OACI en la ejecución de su mandato en materia de seguridad de la aviación y se consideraran al revisar la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*. Se invitó a la Asamblea a considerar las tareas señaladas en la nota WP/64 se consideraron como políticas y prioridades de trabajo para el próximo trienio 2014-2016.

13.13 En la nota WP/172, Nicaragua, en representación de 22 Estados miembros, miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), explicó la problemática del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea, en particular en operaciones clandestinas de la aviación general, así como los esfuerzos continuos de cooperación en el plano internacional para prevenir

esas actividades. La nota propuso que la OACI actualizara las normas y métodos recomendados, elaborara textos de orientación, reforzara la cooperación internacional y fomentara la sensibilización sobre la cuestión para cumplir los objetivos de prevención convenidos en Asambleas anteriores.

13.14 En la nota WP/128, Singapur, en nombre de 25 Estados miembros, destacó actividades clave emprendidas por la OACI durante los tres últimos años para reforzar la seguridad de la aviación mundial y puso de relieve la necesidad de que la OACI, sus Estados miembros, la industria aeronáutica y otras partes interesadas continúen actuando individualmente y en colaboración para combatir la amenaza del terrorismo para la aviación civil.

13.15 La nota WP/129, presentada por Singapur en nombre de 26 Estados miembros, propone medidas para aplicar los principios que rigen la cooperación internacional en el ámbito de la seguridad de la aviación, incluida la elaboración de un plan de acción por la Secretaría, con el aporte de las partes interesadas pertinentes.

13.16 En la nota WP/276, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) destacó la importancia de la cooperación entre la OACI y los asociados del sector para elaborar procesos y tecnologías innovadores destinados a mejorar la seguridad de la aviación y la facilitación de los pasajeros, y propuso que esto quedara reflejado en la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*.

13.17 En una nota de estudio (WP/124), Israel señaló su decisión de equipar la flota israelí de transporte aéreo civil con sistemas basados en láser para protegerla contra misiles lanzados mediante sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS). La nota resaltó los avances del proceso de certificación e indicó que los explotadores aéreos de Israel comenzarían previsiblemente a volar en rutas internacionales con ese equipo instalado y en funcionamiento a principios de 2014.

13.18 Indonesia presentó una nota de estudio (WP/159) sobre la implantación de un programa de concientización sobre amenazas en el Aeropuerto internacional Ngurah Rai de Bali. El programa, destinado a sensibilizar a todo el personal de seguridad del aeropuerto sobre actividades sospechosas, se inició en junio de 2011 con la colaboración de Australia, y se espera que ayude a detectar posibles amenazas terroristas en sus primeras etapas. Dados los resultados positivos hasta la fecha, Indonesia prevé introducir el programa en otros dos aeropuertos importantes.

13.19 En una nota de estudio (WP/273), la República de Corea ofreció una visión general de las mejores prácticas aplicadas en el aeropuerto internacional de Incheon y otros aeropuertos, incluida la instalación de varios sistemas de seguridad que incorporan tecnologías de información avanzadas. En la nota se resaltó la manera en que se había mejorado la seguridad de las zonas de acceso restringido, en parte mediante la inspección del 100% de las personas que no son pasajeros y el control automatizado del acceso de vehículos.

13.20 Los Estados Unidos informaron en una nota de estudio (WP/104) sobre las iniciativas de seguridad basada en el riesgo que había puesto a prueba o implementado desde agosto de 2011, en un esfuerzo permanente por concentrar los recursos con mayor eficiencia y mejorar la experiencia de la mayoría de los pasajeros por vía aérea en los puestos de control de seguridad. Las técnicas de seguridad basada en información de inteligencia y riesgo ya se aplican en cierta medida en todos los aeropuertos de Estados Unidos y constan de varias iniciativas, incluidas actividades previas al vuelo.

13.21 Viet Nam informó a la Asamblea en una nota de estudio (WP/345) sobre los avances nacionales recientes en el ámbito de la seguridad de la aviación y destacó los esfuerzos realizados para facilitar las operaciones de carga aérea y establecer una cadena de suministro segura.

13.22 El Comité apoyó los esfuerzos del Consejo por aplicar las recomendaciones de la HLCAS y reconoció los logros alcanzados hasta la fecha. En particular, señaló con aprecio las rápidas medidas adoptadas por el Consejo para solucionar las vulnerabilidades de la carga aérea y las amenazas internas al agilizar la Enmienda 13 del Anexo 17. Teniendo en consideración que ya se habían logrado importantes progresos en la aplicación de un número considerable de recomendaciones de la Conferencia, incluida la actualización y distribución periódicas del *Estado OACI del contexto mundial de riesgo* y los planes para celebrar un Simposio sobre innovación en el ámbito de la seguridad de la aviación en 2014, respaldó el plan de trabajo detallado aprobado por el Consejo para la aplicación de todas las recomendaciones de la HLCAS para finales de 2016.

13.23 El Comité reconoció los resultados satisfactorios de la HLCAS en la definición de principios importantes para la seguridad de la aviación, y recordó diversas recomendaciones clave de la HLCAS en las que se solicitaba a la OACI y a los Estados miembros lo siguiente:

- a) promover un enfoque de la seguridad de la aviación basado en el riesgo;
- b) asegurar la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación;
- c) alentar acuerdos de reconocimiento mutuo y la cooperación internacional;
- d) promover la innovación; y
- e) prestar especial atención a las actividades de asistencia.

13.24 El Comité convino en que las recomendaciones anteriores deberían considerarse prioridades de política en el programa de trabajo sobre seguridad de la aviación de la OACI para el trienio 2014-2016, mientras que la Organización emprende tareas específicas establecidas en WP/12, WP/13, WP/64 y WP/128.

13.25 El Comité convino en que la Declaración sobre seguridad de la aviación sigue siendo pertinente y debería seguir orientando a los Estados y otras partes interesadas en sus esfuerzos por impulsar el fortalecimiento de la seguridad de la aviación. Tras tomar nota con satisfacción de los logros clave en la ejecución del mandato de seguridad de la aviación impartido por el 37º período de sesiones de la Asamblea, el Comité reafirmó que la ICASS era la estrategia principal para mejorar la seguridad de la aviación en el trienio siguiente y destacó la importancia de continuar brindando apoyo a las actividades de la ICASS mediante contribuciones financieras y en especie de los Estados.

13.26 En reconocimiento de que ya existía una solución tecnológica para la inspección de LAG, el Comité encomió los esfuerzos de varios Estados por relajar progresivamente las restricciones vigentes aplicando una tecnología de inspección de líquidos de varias fases. No obstante, dadas las consecuencias que esto podría tener para terceros países, el Comité convino en la necesidad de un enfoque coordinado y vías de comunicación claras entre los Estados que inspeccionan los LAG y los que aún no lo hacen, a fin de evitar confusión e inconvenientes a los pasajeros. Invitó al Consejo a que considerara la posibilidad de elaborar requisitos mínimos reconocidos mutuamente para uso de los Estados miembros.

13.27 Reconociendo la importancia de la sostenibilidad para la seguridad de la aviación, el Comité apoyó la propuesta de que la OACI elaborara un plan de acción para aplicar los principios que rigen la cooperación internacional en el campo de la seguridad de la aviación, como se explica en WP/129. A este respecto, acogió con satisfacción los esfuerzos de la OACI y los Estados miembros para aplicar un enfoque basado en el riesgo y centrado en los resultados a la elaboración de medidas y textos de orientación sobre seguridad de la aviación, y alentó a todos los Estados a que reforzaran la sostenibilidad por esos medios, reconociendo el Anexo 17 como la base de referencia. El Comité reafirmó que la facilitación de los pasajeros debe ser una consideración básica al formular y aplicar medidas de seguridad de la aviación.

13.28 Reconociendo que la red de puntos de contacto de seguridad de la aviación de la OACI es un mecanismo eficaz para el intercambio de información crítica antes, durante o después de un incidente que afecte a la seguridad de la aviación, el Comité instó a los Estados a utilizar las funciones de la red de puntos de contacto y a mejorar la efectividad de dicha red manteniendo los datos de contacto actualizados. También alentó a los Estados a que realizaran pruebas periódicas entre los puntos de contacto para conservar la eficacia. En este contexto, el Comité propuso que la OACI elaborara textos de orientación para facilitar el uso de la red de puntos de contacto por los Estados.

13.29 Tomando nota de que las disposiciones de seguridad de la cadena de suministro mundial fueron reforzadas por la Enmienda 13 del Anexo 17, los miembros del Comité también reconocieron que los riesgos para la carga aérea y el correo seguían siendo significativos. Con la disponibilidad de textos de orientación actualizados sobre la seguridad de la carga aérea y el correo, el Comité subrayó la necesidad de que los Estados velaran por la aplicación efectiva de las normas relacionadas con la carga, así como de que continuaran mejorando la seguridad de la cadena de suministro y carga mediante iniciativas de colaboración en las que participaran todas las partes interesadas. También defendió la colaboración internacional como medio para promover el reconocimiento mutuo de medidas al tiempo que se facilita el movimiento de bienes. El Comité respaldó la propuesta de Hoja de ruta para fortalecer la seguridad de la carga aérea a escala mundial e invitó a los Estados a informar a la OACI sobre actividades conexas, señalando que las actualizaciones periódicas ayudarán a garantizar la armonización mundial de los regímenes de seguridad de la carga aérea.

13.30 El Comité tomó nota de los esfuerzos de algunos Estados por aplicar las disposiciones sobre seguridad de la carga aérea y el correo en sus respectivas jurisdicciones, así como los esfuerzos por ajustar los requisitos de carga y de aduanas. También puso de relieve la importancia del multilateralismo y alentó a todos los Estados miembros a utilizar las plataformas existentes de la OACI para debatir las cuestiones de criterios que tengan implicaciones para la aviación civil internacional.

13.31 El Comité reconoció la explotación del sector de la aviación para gran diversidad de actividades delictivas, como el transporte ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea. Asimismo, sobre este asunto, reconoció la importancia de continuar la colaboración activa de la OACI con las Naciones Unidas y los demás organismos especializados, incluida la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), para hacer frente a los problemas relacionados con sustancias psicotrópicas en el ámbito de la aviación civil internacional.

13.32 Una propuesta de que el Consejo continuara fomentando el uso de la capacitación en espacios virtuales (e-learning) en la formación sobre seguridad de la aviación recibió el apoyo del Comité.

13.33 El Comité tomó nota de la solicitud de enmendar las definiciones de pasajero en tránsito y pasajero de transferencia que figuran actualmente en el *Manual de seguridad de la aviación civil* (Doc 8973 de distribución limitada), sustituyendo la palabra “vuelo” por “aeronave”, de conformidad con los mecanismos existentes para actualizar los textos de orientación de la OACI.

13.34 Tomando nota de varios avances importantes en el ámbito de la seguridad de la aviación en los tres últimos años y teniendo en consideración la función crítica de la OACI en el esfuerzo mundial por obtener la participación de la comunidad de la aviación civil internacional para continuar mejorando la seguridad de la aviación, el Comité apoyó la propuesta de Resolución revisada sobre la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*, y convino además en un nuevo título para la Resolución, *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*. Para culminar su labor sobre esta cuestión del orden del día, acordó someter, para su adopción por la Plenaria, la Resolución revisada.

Resolución 13/xx: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación

Considerando que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados;

Considerando que en la Resolución A37-17 la Asamblea decidió adoptar en cada período de sesiones una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita; y

Considerando que la Asamblea ha examinado las propuestas del Consejo de enmendar la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI contenida en la Resolución A37-17, Apéndices A a I inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 38° período de sesiones;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, según están formulados al clausurarse el 38° período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* pedir al Consejo que presente para su consideración en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita; y
3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A37-17.

APÉNDICE A

Criterios generales

Considerando que el desarrollo de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y pueblos del mundo, mientras que los abusos de la misma pueden llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

Considerando que los actos de interferencia ilícita en la aviación civil se han convertido en la mayor amenaza para su desarrollo seguro y ordenado;

Considerando que la amenaza de actos terroristas, incluyendo la amenaza que plantea el uso de aeronaves como armas de destrucción o como blanco de sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), otros sistemas de misiles tierra-aire, armas ligeras y granadas propulsadas por cohetes, llevar a bordo líquidos, geles y aerosoles como componentes de un artefacto explosivo improvisado, el sabotaje o intento de sabotaje utilizando un artefacto explosivo improvisado, el apoderamiento ilícito de aeronaves, el ataque a instalaciones de aviación, así como a la parte pública, y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, perjudican seriamente la seguridad, eficacia y regularidad de la aviación civil internacional, poniendo en peligro la vida de las personas que se encuentran a bordo y en tierra y menoscabando la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil internacional;

Considerando que todos los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional constituyen un grave delito en violación del derecho internacional;

Recordando que las Resoluciones A27-12 y A29-16 continúan siendo vigentes;

Reconociendo la explotación del sector de la aviación para una diversidad de actividades delictivas, como el transporte ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea;

Recordando las Resoluciones A33-1 y A36-19 de la Asamblea y las recomendaciones de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en febrero de 2002;

Recordando la Declaración sobre seguridad de la aviación adoptada por el 37º período de sesiones de la Asamblea;

Recordando las Declaraciones conjuntas adoptadas en las Conferencias regionales de la OACI sobre seguridad de la aviación celebradas en 2011 y 2012;

Recordando el Comunicado conjunto emitido por la Conferencia conjunta de la OACI y la OMA sobre el mejoramiento de la seguridad y la facilitación de la carga aérea – Sinergia mediante la cooperación, celebrada en Singapur en julio de 2012;

Recordando el Comunicado de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en Montreal en septiembre de 2012 y las conclusiones y recomendaciones de la conferencia; y

Tomando nota con satisfacción de las medidas adoptadas para implantar la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación y sus siete áreas estratégicas primordiales, adoptadas por el Consejo el 17 de febrero de 2010, que establecen el marco para las actividades de seguridad de la aviación de la OACI en los trienios de 2011-2016;

La Asamblea:

1. *Condena enérgicamente* todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, dondequiera que se cometa y quienquiera que sea y por cualquier motivo que lo ejecute;
2. *Toma nota* con repudio de los actos y tentativas de actos de interferencia ilícita cuyo objetivo es la destrucción en vuelo de aeronaves civiles, incluido todo uso indebido de las aeronaves civiles como un arma de destrucción, y la muerte de las personas que se encuentren a bordo y en tierra;
3. *Reafirma* que la OACI y sus Estados miembros deben seguir considerando la seguridad de la aviación como un asunto de máxima prioridad y que deberían proporcionar recursos apropiados al respecto;
4. *Exhorta* a todos los Estados miembros a confirmar su apoyo decidido a los principios establecidos por la OACI aplicando las medidas de seguridad más efectivas, individualmente y en mutua colaboración, para prevenir los actos de interferencia ilícita y castigar a los perpetradores y planificadores de tales actos, así como a sus patrocinadores y a los financistas de los conspiradores para cometerlos;
5. *Reafirma* la responsabilidad de la OACI para facilitar la resolución sistemática y constante de los problemas que puedan surgir entre Estados miembros en asuntos referentes a la explotación segura y ordenada de la aviación civil internacional en todo el mundo;
6. *Encarga* al Consejo que como prioridad urgente continúe su labor en relación con las medidas para la prevención de los actos de interferencia ilícita, basándose en la dirección estratégica proporcionada en el marco de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación y asegure que esta tarea se lleve a cabo con el más alto grado de eficiencia y capacidad de reacción;
7. *Expresa su reconocimiento* a los Estados miembros por las contribuciones voluntarias de recursos humanos y financieros aportadas a la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación durante el trienio de 2011-2013; y
8. *Insta* a todos los Estados miembros a continuar apoyando financieramente las actividades de seguridad de la aviación de la Organización por encima de aquellas presupuestadas en el marco del programa regular por medio de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación.

APÉNDICE B

Instrumentos jurídicos internacionales, promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados para la represión de actos de interferencia ilícita en la aviación civil

a) *Instrumentos jurídicos internacionales*

Considerando que la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita se ha visto mejorada por el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963), por el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (La Haya, 1970), por el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1971),

por el *Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1988), por el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991), por el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010), por el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010) y por acuerdos bilaterales para la represión de tales actos;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros que aún no sean partes en el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963), en el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (La Haya, 1970), en el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1971) y el *Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988*, en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991), en el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010) y en el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010), a que pasen a ser partes en dichos Convenios. Las listas de los Estados Partes en instrumentos jurídicos de seguridad de la aviación figuran en www.icao.int bajo “ICAO Treaty Collection” (Colección de Tratados de la OACI);

2. *Exhorta* a los Estados que aún no sean partes en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* a que pongan en práctica los principios de dicho instrumento incluso antes de que lo ratifiquen, acepten, aprueben o se adhieran a él, y exhorta a los Estados fabricantes de explosivos plásticos a proceder a la marcación de tales explosivos lo antes posible; y

3. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que continúe recordando a los Estados la importancia de que pasen a ser partes en los Convenios de Tokio, La Haya, Montreal y Beijing, en el *Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988*, en el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* de 2010 y en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, y que preste asistencia a los Estados que encuentren alguna dificultad en el proceso de adhesión a dichos instrumentos.

b) *Promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados*

Considerando que la disuasión de cometer actos de interferencia ilícita en la aviación civil puede facilitarse en gran medida mediante la promulgación por parte de los Estados miembros de leyes penales nacionales que prevean penas severas para tales actos:

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a que presten especial atención a la adopción de medidas adecuadas contra las personas que cometan, planifiquen, patrocinen, financien o faciliten actos de apoderamiento ilícito de aeronaves, actos de sabotaje o intento de sabotaje u otros actos o tentativas de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y, en especial, a incluir en sus legislaciones normas que prevean el castigo severo de tales personas; y

2. *Exhorta* a los Estados miembros a que adopten medidas adecuadas relativas al enjuiciamiento o a la extradición de las personas que cometan actos de apoderamiento ilícito de aeronaves, actos de

sabotaje o intento de sabotaje u otros actos o tentativas de actos de interferencia ilícita en la aviación civil, adoptando a tal efecto las disposiciones legales o tratados correspondientes, o reforzando los acuerdos existentes y concertando acuerdos apropiados para la represión de tales actos en los que se dispondrá la extradición de las personas que cometan ataques criminales contra la aviación civil internacional.

APÉNDICE C

Medidas de seguridad de carácter técnico

Considerando que la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita exige que la Organización y sus Estados miembros ejerzan una vigilancia constante y desarrollen y apliquen medidas efectivas de protección;

Considerando que es claramente necesario reforzar las medidas de seguridad en todas las fases y procesos relacionados con el transporte de personas, su equipaje de mano y equipaje de bodega, carga, correo, paquetes de mensajería y encomiendas por expreso;

Considerando que los documentos de viaje de lectura mecánica fortalecen la seguridad de la aviación al mejorar la integridad de los documentos que verifican la identidad de los pasajeros y las tripulaciones;

Considerando que los documentos de viaje de lectura mecánica permiten además la cooperación de alto nivel entre los Estados para combatir las maniobras ilícitas con pasaportes, tales como su falsificación o reproducción ilícita, el uso de pasaportes válidos por impostores, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos por medios ilícitos;

Considerando que la utilización de documentos de viaje de lectura mecánica y de otros instrumentos de información sobre los pasajeros también puede servir para fines de seguridad de la aviación, añadiendo un importante estrato en el sistema de la aviación civil internacional para detectar terroristas y prevenir actos de interferencia ilícita mucho antes de proceder con el embarque en las aeronaves;

Considerando que las amenazas a los sistemas de carga aérea y correo en su conjunto exigen un enfoque global en la elaboración y aplicación de requisitos de seguridad y mejores prácticas, incluida la cooperación con organizaciones internacionales competentes como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Unión Postal Universal (UPU) y la Organización Marítima Internacional (OMI);

Considerando que la obligación de asegurarse de que los organismos gubernamentales, las autoridades aeroportuarias y los explotadores de aeronaves aplican medidas de seguridad incumbe a los Estados miembros;

Considerando que la puesta en práctica de las medidas de seguridad propugnadas por la OACI es un medio efectivo de prevención contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil;

Considerando que las contramedidas para la protección de la aviación civil sólo pueden ser efectivas si se emplea personal de seguridad muy bien entrenado, además de la verificación de antecedentes, la certificación y el control de calidad; y

Considerando que las innovaciones en la tecnología y los procesos son necesarias para lograr medidas de seguridad de la aviación y facilitación eficaces y eficientes, y para definir el futuro de los regímenes de inspección de seguridad;

La Asamblea:

1. *Insta* al Consejo a que continúe asignando máxima prioridad a la adopción de medidas efectivas para la prevención de actos de interferencia ilícita en consonancia con el grado de amenaza a que esté expuesta en ese momento la seguridad de la aviación civil internacional, que tenga en cuenta la naturaleza innovadora y evolutiva de dicha amenaza y que mantenga actualizadas las disposiciones del Anexo 17 al *Convenio de Chicago* desde el punto de vista de la amenaza y los riesgos;

2. *Pide* al Consejo que lleve a cabo, además de lo prescrito en el mandato de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE) conforme al *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, estudios sobre métodos de detección de explosivos o de materiales explosivos, especialmente sobre la marcación de aquellos explosivos que son motivo de preocupación, distintos de los explosivos plásticos, con miras a favorecer la evolución, si es necesario, de un régimen jurídico exhaustivo apropiado;

3. *Insta* a todos los Estados a que, de manera individual y en colaboración con otros Estados, adopten todas las medidas posibles para la prevención de actos de interferencia ilícita, en particular, aquellas exigidas o recomendadas por el Anexo 17 y las recomendadas por el Consejo;

4. *Insta* a los Estados miembros a que intensifiquen sus esfuerzos para aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS), y procedimientos existentes relacionados con la seguridad de la aviación, a velar por su cumplimiento, a que adopten todas las medidas necesarias para evitar los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional y a que concedan la debida atención a los textos de orientación contenidos en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 de distribución limitada), de la OACI, y disponibles en el sitio web de acceso restringido de la OACI;

5. *Alienta* a los Estados miembros a que promuevan la seguridad de la aviación como componente fundamental de las prioridades, planificación y operaciones sociales y económicas nacionales;

5bis. *Alienta* a los Estados miembros a que colaboren en asociación con la industria para elaborar medidas eficaces de seguridad de la aviación, realizar pruebas operacionales de tales medidas y aplicarlas;

6. *Alienta* a los Estados miembros, de conformidad con sus leyes, reglamentos y programas nacionales de seguridad de la aviación, y en concordancia con los SARPS aplicables y la capacidad de cada Estado, a promover la aplicación de medidas de seguridad de la aviación de manera práctica para:

- a) ampliar los mecanismos de cooperación existentes entre los Estados y la industria, según sea apropiado, con el fin de intercambiar información y detectar prontamente las amenazas para la seguridad de las operaciones de la aviación civil;
- b) compartir conocimientos especializados, las mejores prácticas e información relativa a medidas de seguridad preventivas, incluyendo técnicas de registro e inspección,

detección de explosivos, detección de conductas en la seguridad de aeropuertos, inspección y validación de credenciales del personal de aeropuertos, desarrollo de recursos humanos e investigación y desarrollo de tecnologías pertinentes;

- c) utilizar tecnología moderna para detectar artículos prohibidos e impedir su transporte a bordo, respetando al mismo tiempo la privacidad y la seguridad de las personas;
- d) definir medidas de seguridad de la aviación basadas en los riesgos, en forma adecuada y proporcional a la amenaza, eficaces, eficientes, operacionalmente viables, económica y operacionalmente sostenibles y en las que se tenga en cuenta el impacto en los pasajeros y en el comercio legítimo;
- e) hacer frente a la amenaza continua que plantean los explosivos en líquidos, aerosoles y geles (LAG), así como implantar las soluciones tecnológicas que se requieren para eliminar gradualmente las restricciones impuestas al transporte de LAG en el equipaje de mano;
- f) tratar los vuelos que llegan de Estados en los que se aplica la inspección de LAG de la misma manera en que se tratan los vuelos procedentes de Estados en los que se aplican restricciones sobre LAG;
- g) intensificar los esfuerzos para contar con un sistema seguro de carga aérea y correo mediante:
 - i. la elaboración de un marco de seguridad de la carga aérea sólido, sostenible y resistente;
 - ii. la aplicación efectiva de normas de seguridad sólidas;
 - iii. la adopción de un enfoque global en la cadena de suministro para la seguridad de la carga aérea y el correo;
 - iv. el establecimiento y reforzamiento de la supervisión y del control de calidad de la seguridad de la carga aérea y el correo;
 - v. la participación en iniciativas de cooperación bilateral y multilateral para coordinar las actividades que se requieren para armonizar y reforzar la seguridad de la carga aérea y el correo y garantizar la seguridad de la cadena de suministro mundial de la carga aérea;
 - vi. el intercambio de las mejores prácticas y experiencias adquiridas con otros Estados para mejorar el nivel general de seguridad de la carga aérea y el correo; y
 - vii. el fortalecimiento de las iniciativas destinadas a intensificar la creación de capacidades en el área de seguridad de la carga aérea y el correo; y
- h) considerar la posible vulnerabilidad en cuanto a la seguridad de la aviación de los sistemas de aeronaves no tripuladas a fin de prevenir la interferencia ilícita.

7. *Exhorta* a los Estados miembros a examinar los mecanismos de intercambio de información, comprendidos el empleo de funcionarios de enlace y el mayor uso de la información anticipada sobre los pasajeros (API) proporcionada por los transportistas aéreos, con el fin de reducir el riesgo para los pasajeros, asegurando al mismo tiempo la protección de la privacidad y las libertades civiles;

-
8. *Exhorta* a los Estados miembros, con el debido respeto a su soberanía, a minimizar la perturbación de los viajes aéreos como resultado de la confusión o interpretación no uniforme de normas, mediante la cooperación y coordinación de medidas destinadas a lograr la aplicación uniforme, eficiente y eficaz de los SARPS y la divulgación de información clara, oportuna y de fácil acceso para el público viajero;
9. *Exhorta* a los Estados miembros a que, al solicitar a otro Estado la aplicación de medidas de seguridad de la aviación para proteger a las aeronaves que vuelan hacia su territorio, tomen plenamente en cuenta las medidas de seguridad de la aviación ya implantadas en el Estado que es objeto de la solicitud y, cuando sea apropiado, reconozcan que dichas medidas son equivalentes;
10. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo han hecho a que comiencen a expedir únicamente pasaportes de lectura mecánica de conformidad con las especificaciones que figuran en el Doc 9303, Parte 1;
11. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que:
- a) asegure que las disposiciones del Anexo 17 y del Anexo 9 — *Facilitación* sean compatibles y se complementen, siempre y cuando no se comprometa la eficacia de las medidas de seguridad;
 - b) cuando sea pertinente, se incluyan asuntos referentes a la seguridad de la aviación en el orden del día de las reuniones de la OACI;
 - c) continúe promoviendo el desarrollo de procesos y conceptos de seguridad de la aviación eficaces e innovadores, mediante eventos regionales y subregionales que creen conciencia sobre la seguridad de la aviación, a solicitud de los Estados interesados, así como a través de la cooperación con las partes interesadas de la industria y fabricantes de equipo para crear la próxima generación de procesos de inspección de pasajeros y carga;
 - d) continúe trabajando con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para hacer frente a las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil, y elaborando las medidas preventivas adecuadas, incluyendo la inspección y el control de seguridad de personas que no son pasajeros con acceso a las instalaciones aeroportuarias de seguridad restringidas, la inspección mejorada de los pasajeros y el equipaje, los controles apropiados de seguridad de la aviación por lo que respecta a la carga, la cadena de suministro y los proveedores de servicios, así como la selección e instrucción de las personas que ponen en ejecución e implantan las medidas de seguridad de la aviación;
 - e) promueva el desarrollo de procesos de reconocimiento mutuo con el propósito de asistir a los Estados en el logro de arreglos de beneficio mutuo, incluyendo los relativos a un control de seguridad único, que les permitan reconocer la equivalencia de sus medidas de seguridad de la aviación cuando con ellas se logren los mismos resultados y cuando estén basadas en un proceso de validación integral y continuo convenido y en un intercambio de información eficiente con respecto a sus respectivos sistemas de seguridad de la aviación; y

- f) continúe ocupándose de otras amenazas y riesgos, incluidas las amenazas cibernéticas a la seguridad de la aviación, así como de los riesgos para la parte pública de los aeropuertos y la seguridad en la gestión del tránsito aéreo, en consulta con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación;

12. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que actualice y enmiende a intervalos apropiados el Manual de seguridad y elabore, según resulte necesario, nuevos textos de orientación, incluidos los textos de orientación sobre líquidos, aerosoles y geles, y sobre factores humanos, destinados a ayudar a los Estados miembros a responder a las amenazas nuevas y existentes para la aviación y a aplicar las especificaciones y procedimientos relativos a la seguridad de la aviación civil;

13. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Secretario General y al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que garanticen el examen y la actualización periódicos del *Estado OACI del contexto mundial de riesgo* que ofrece una metodología de evaluación de riesgos para la seguridad de la aviación que los Estados miembros pueden utilizar para seguir desarrollando sus propias evaluaciones de los riesgos a escala nacional, e incluyan evaluaciones basadas en los riesgos en toda recomendación relativa a la adopción de medidas de seguridad de la aviación nuevas o modificadas contenida en el Anexo 17 o en todo otro documento de la OACI;

14. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Secretario General y al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que garanticen el empleo de las áreas de especialización apropiadas en la evaluación de los riesgos que enfrenta la seguridad de la aviación y en la elaboración de SARPS, especificaciones, textos de orientación y otros recursos que permitan abordar cuestiones sobre seguridad de la aviación que incluyan la coordinación con otros grupos de expertos; y

15. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que evalúe continuamente sus atribuciones y procedimientos rectores a fin de asegurar que el grupo no tenga limitaciones para estudiar todas las cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación.

APÉNDICE D

Medidas que tomarán los Estados afectados por un acto de interferencia ilícita

a) *Actos de interferencia ilícita*

Considerando que los actos de interferencia ilícita continúan comprometiendo gravemente la seguridad, regularidad y eficacia de la aviación civil internacional;

Considerando que la seguridad de los vuelos de las aeronaves objeto de actos de apoderamiento ilícito puede verse aún más comprometida si se les niega la utilización de las ayudas para la navegación y los servicios de tránsito aéreo, se bloquean las pistas y calles de rodaje y se cierran los aeropuertos; y

Considerando que la seguridad de los pasajeros y de la tripulación de las aeronaves que son objeto de un acto de apoderamiento ilícito puede peligrar más si se permite despegar a las aeronaves y continuar el viaje cuando aún siguen siendo objeto de apoderamiento ilícito;

La Asamblea:

1. *Expresa preocupación* por los desafíos que plantean a la seguridad de la aviación civil las amenazas nuevas y existentes y la diversidad de modus operandi utilizados para cometer actos de interferencia ilícita;
2. *Recuerda* a este respecto las disposiciones pertinentes de los Convenios de Chicago, Tokio, La Haya, Montreal y Beijing, el Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988 y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* de 2010;
3. *Recomienda* que los Estados tengan en cuenta las consideraciones anteriores en la elaboración de sus políticas y planes de contingencia para hacer frente a los actos de interferencia ilícita;
4. *Insta* a los Estados miembros a prestar ayuda a las aeronaves objeto de actos de apoderamiento ilícito y proporcionarles ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y autorización de aterrizaje;
5. *Insta* a los Estados miembros a asegurarse de que la aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en su territorio se retenga en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas;
6. *Reconoce* la importancia de las consultas entre el Estado donde haya aterrizado la aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito y el Estado del explotador de dicha aeronave, así como de la notificación por parte del Estado donde haya aterrizado la aeronave a los Estados de destino supuesto o declarado;
7. *Insta* a los Estados miembros a que cooperen para dar una respuesta conjunta con relación a un acto de interferencia ilícita, y también a que empleen, si es necesario, la experiencia y las capacidades del Estado del explotador, del Estado de fabricación y del Estado de matrícula de una aeronave que ha sido objeto de un acto de interferencia ilícita cuando tomen medidas en sus territorios para liberar a los pasajeros y a los miembros de la tripulación de dicha aeronave;
8. *Condena* todo incumplimiento por un Estado miembro de sus obligaciones de devolver sin demora toda aeronave detenida ilegalmente y de poner inmediatamente en conocimiento de las autoridades competentes el caso de toda persona acusada de haber cometido un acto de interferencia ilícita en la aviación civil, o bien de proceder sin tardanza a su extradición;
9. *Condena* la realización de amenazas falsas a la aviación civil y *exhorta* a los Estados miembros a enjuiciar a los responsables de tales actos, a fin de evitar la perturbación de las operaciones de la aviación civil; y
10. *Exhorta* a los Estados miembros a seguir prestando ayuda en la investigación de tales actos y en la captura y enjuiciamiento de los responsables.

b) *Notificación de actos de interferencia ilícita*

Considerando que los informes oficiales proporcionados a la OACI oportunamente por los Estados afectados por actos de interferencia ilícita deberían contener información completa y confiable y constituir la base para la evaluación y el análisis de dichos actos; y

Considerando que la base de datos en línea sobre actos de interferencia ilícita, de la OACI, es una herramienta eficaz para la pronta divulgación de información relacionada con incidentes de seguridad de la aviación, y es de fácil acceso para los Estados miembros en el Portal seguro de la OACI (<https://portal.icao.int>);

La Asamblea:

1. *Toma nota* con preocupación de que muchos Estados que sufren actos de interferencia ilícita a menudo no proporcionan al Consejo los informes oficiales de tales actos;
2. *Insta* a los Estados a cumplir sus obligaciones en virtud del Artículo 11 del Convenio de La Haya, el Artículo 13 del Convenio de Montreal y el Anexo 17, en el sentido de enviar al Consejo, a la mayor brevedad posible, a raíz de incidentes de interferencia ilícita, toda la información pertinente exigida en dichos artículos y en los SARPS a fin de que la Secretaría pueda conservar información precisa y completa y analizar las tendencias y amenazas nuevas contra la aviación civil;
3. *Encarga* al Consejo que encargue al Secretario General que, dentro de un plazo razonable a partir de la fecha en que ocurra un incidente concreto de interferencia ilícita, solicite a los Estados en cuestión que, de conformidad con su legislación nacional, envíen al Consejo toda la información en relación con el incidente ocurrido, incluyendo especialmente la relativa a la extradición u otro procedimiento judicial; y
4. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que, conjuntamente con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, supervise, verifique y analice los actos de interferencia ilícita notificados, informe a los Estados sobre las tendencias y las amenazas potenciales y nuevas y elabore orientaciones apropiadas para disuadir amenazas nuevas y existentes.

APÉNDICE E

Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación

Considerando que el Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) ha cumplido con éxito el mandato de la Resolución A37-17, Apéndice E;

Considerando que el objetivo primordial de la Organización continúa siendo el de garantizar la seguridad y protección de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que los Estados miembros están comprometidos a cumplir las disposiciones del Anexo 17 y las relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9;

Considerando que la creación de un sistema efectivo de vigilancia de la seguridad de la aviación en los Estados apoya la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) internacionales de seguridad de la aviación y contribuye al logro de este objetivo;

Recordando que la responsabilidad final de asegurar tanto la seguridad operacional como la seguridad de la aviación civil recae en los Estados miembros;

Considerando que el USAP ha demostrado ser de vital utilidad en la detección de problemas de seguridad de la aviación y la formulación de recomendaciones para su solución, y que el programa sigue contando con el apoyo de los Estados, y sirve como catalizador de sus esfuerzos permanentes por cumplir con las obligaciones internacionales que tienen en el ámbito de la seguridad de la aviación;

Reconociendo que la ejecución efectiva de los planes de medidas correctivas de los Estados para abordar las deficiencias detectadas mediante las auditorías y otras actividades en el marco del enfoque de observación continua (CMA) del USAP son parte integrante y crucial del proceso de observación para lograr el objetivo global de mejorar la seguridad de la aviación mundial;

Reconociendo la importancia de contar con un nivel limitado de transparencia con respecto a los resultados de las auditorías de seguridad de la aviación de la OACI, equilibrando la necesidad de que los Estados conozcan los problemas de seguridad de la aviación sin resolver con la necesidad de mantener la información delicada sobre seguridad de la aviación fuera del dominio público;

Considerando la aprobación del Consejo de un mecanismo para abordar los problemas significativos de seguridad de la aviación (SSeC) de manera oportuna;

Reconociendo la importancia de una estrategia coordinada para facilitar la asistencia a los Estados mediante la Junta de examen de la observación y la asistencia de la Secretaría;

Reconociendo que la continuación del USAP es esencial para crear confianza mutua en el nivel de seguridad de la aviación entre los Estados miembros y alentar la aplicación adecuada de las normas relacionadas con la seguridad;

Recordando que el 37º período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que rindiera informe sobre la ejecución general del USAP, comprendida su decisión con respecto al estudio para evaluar la viabilidad de ampliar el CMA al USAP después de la conclusión del segundo ciclo de auditorías en 2013;

Considerando la aprobación por el Consejo de la aplicación de un CMA al USAP después de completarse el segundo ciclo de auditorías en 2013; y

Considerando la aprobación por el Consejo de un plan de transición a un USAP-CMA con plena implantación de una nueva metodología a partir del 1 de enero de 2015;

La Asamblea:

1. *Toma nota con satisfacción* de que el primer y el segundo ciclos de auditorías realizadas en el marco del USAP han demostrado ser de vital utilidad en la detección de problemas de seguridad de la aviación y la formulación de recomendaciones para su solución;

2. *Expresa su agradecimiento* a los Estados miembros por su cooperación en el proceso de auditoría y por ofrecer expertos en seguridad para que obtengan la certificación de auditores USAP y presten servicios de corto plazo en la realización de auditorías, así como expertos a largo plazo para que se desempeñen como jefes de los equipos de auditoría de USAP;
3. *Apoya* la decisión del Consejo de ampliar el CMA al USAP en 2015, después de la finalización con éxito del segundo ciclo de auditorías del USAP en 2013 y un período de transición;
4. *Pide* al Consejo que supervise las actividades del USAP-CMA en la observación de los niveles estatales de aplicación efectiva de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación, el cumplimiento de los SARPS de la OACI, y la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados;
5. *Hace suyo* el criterio de nivel limitado de transparencia respecto de los resultados de las auditorías correspondientes al USAP-CMA, especialmente en relación con la pronta notificación de la existencia de problemas significativos de seguridad de la aviación;
6. *Insta* a todos los Estados miembros a brindar pleno apoyo a la OACI:
 - a) aceptando las misiones del USAP-CMA programadas por la Organización en coordinación con los Estados pertinentes;
 - b) facilitando la labor de los equipos del USAP-CMA;
 - c) preparando y presentando a la OACI toda la documentación que se requiere; y
 - d) preparando y presentando un plan de medidas correctivas apropiadas para subsanar las deficiencias detectadas durante las actividades del USAP-CMA;
7. *Insta* a todos los Estados miembros a dar a conocer, previa solicitud, si corresponde y en consonancia con su soberanía, los resultados de las auditorías y otras actividades del USAP-CMA realizadas por la OACI y las medidas correctivas adoptadas por el Estado auditado; y
8. *Pide* que el Consejo informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la ejecución general del USAP-CMA.

APÉNDICE F

El Programa de Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad (ISD-SEC) de la OACI

Considerando que la aplicación de medidas técnicas para prevenir los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional exige recursos financieros e instrucción del personal; y

Considerando que a pesar de la asistencia proporcionada, algunos países, especialmente los países en desarrollo, carecen de capacidad de vigilancia de la seguridad de la aviación y siguen experimentando dificultades para aplicar plenamente las medidas preventivas, debido a la insuficiencia de los recursos financieros, técnicos y materiales;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que facilite y coordine la asistencia técnica y el apoyo a los Estados que necesitan mejorar su vigilancia de la seguridad de la aviación, mediante la elaboración de un marco coordinado, específico y eficaz de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación internacional;
2. *Insta* a los Estados miembros a que contribuyan voluntariamente con recursos financieros y en especie a fin de aumentar el alcance y el impacto de las actividades de mejoramiento de la seguridad de la aviación, de la OACI;
3. *Invita* a los Estados miembros y a las partes interesadas pertinentes a contribuir también al desarrollo continuo del marco de creación de capacidad de seguridad de la aviación internacional, de la OACI;
4. *Invita* a los Estados desarrollados a que ofrezcan ayuda a los Estados que no puedan poner en práctica los programas de medidas de carácter técnico recomendadas para la protección de aeronaves en tierra y, en particular, para los trámites de despacho de pasajeros, equipaje de mano y de bodega, así como carga, correo, paquetes de mensajería y encomiendas por expreso;
5. *Invita* a los Estados miembros a que consideren solicitar asistencia de la OACI y otras organizaciones internacionales para satisfacer sus requisitos en materia de asistencia técnica dimanantes de la necesidad de proteger la aviación civil internacional;
6. *Invita* a los Estados miembros a valerse de la capacidad que tiene la OACI para proporcionar, facilitar o coordinar asistencia correctiva a corto plazo y asistencia a más largo plazo para subsanar las deficiencias en su aplicación de los SARPS de los Anexos 17 y 9, y de la capacidad de la OACI para aprovechar al máximo los resultados de las auditorías USAP para definir y canalizar las actividades de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación a fin de beneficiar a los Estados miembros que las requieran;
7. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que evalúe la calidad y eficacia de los proyectos de asistencia de la OACI;
8. *Insta* a los Estados miembros y a las partes interesadas a concertar acuerdos de asociación para la organización y el desarrollo de actividades de creación de capacidad, que abarquen a todas las partes interesadas e incluyan los compromisos en que han de convenir todos los asociados;
9. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que desarrolle y actualice el Programa de instrucción de la OACI en materia de seguridad de la aviación, los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) y los seminarios prácticos de seguridad de la aviación y fomente el uso de la capacitación en espacios virtuales (e-learning) en la formación sobre seguridad de la aviación;
- 9bis. *Invita* a los Estados miembros a que aporten documentación de capacitación para colaborar en el desarrollo y las actualizaciones en el futuro del Programa de instrucción de la OACI en materia de seguridad de la aviación, los ASTP y los seminarios prácticos de seguridad de la aviación;

10. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que supervise, desarrolle promueva y revalúe periódicamente la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) a fin de garantizar que se mantengan las normas de instrucción y niveles adecuados de cooperación;
11. *Insta* a los Estados miembros a utilizar los ASTC de la OACI para la instrucción en seguridad de la aviación;
12. *Insta* a los Estados miembros y organizaciones a compartir con la OACI la información sobre sus programas y actividades de asistencia, a fin de promover la utilización eficiente y eficaz de los recursos;
13. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que facilite la coordinación de los programas y actividades de asistencia mediante la recopilación de información relacionada con tales iniciativas; y
14. *Insta* a la comunidad internacional a que considere la posibilidad de intensificar la asistencia a los Estados y aumentar la cooperación entre los mismos, a fin de que puedan beneficiarse del logro de los fines y objetivos del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, en particular mediante la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE).

APÉNDICE G

Medidas adoptadas por el Consejo con respecto a la cooperación multilateral y bilateral en distintas regiones del mundo

Considerando que los derechos y obligaciones contraídos por los Estados en virtud de los instrumentos jurídicos internacionales sobre seguridad de la aviación y de los SARPS adoptados por el Consejo sobre seguridad de la aviación podrían complementarse y reforzarse mediante la cooperación multilateral y bilateral entre los Estados;

Considerando que los acuerdos multilaterales y bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo representan la principal base jurídica para el transporte internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo;

Considerando que las disposiciones sobre seguridad de la aviación deberían ser parte integrante de los acuerdos multilaterales y bilaterales relativos a los servicios de transporte aéreo; y

Considerando que el centrarse en resultados de seguridad, el reconocimiento mutuo de la equivalencia y el control de seguridad único, y el respeto del espíritu de cooperación definido en los acuerdos bilaterales o multilaterales de servicios aéreos, constituyen los principios de política cuya aplicación puede contribuir significativamente a la sostenibilidad de la seguridad de la aviación;

La Asamblea:

1. *Reconoce* que sólo se logrará erradicar las amenazas a la aviación civil mediante la actuación concertada de todos los interesados y una estrecha relación de trabajo entre las dependencias y órganos nacionales de reglamentación de la seguridad de la aviación de todos los Estados miembros;

2. *Insta* a todos los Estados miembros a que inserten en sus acuerdos multilaterales y bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo una cláusula sobre seguridad de la aviación, teniendo en cuenta la cláusula modelo adoptada por el Consejo el 25 de junio de 1986 y el acuerdo modelo adoptado por el Consejo el 30 de junio de 1989;
3. *Insta* a todos los Estados miembros a adoptar los principios clave siguientes como base para la cooperación internacional en el área de seguridad de la aviación y para garantizar una cooperación efectiva en seguridad de la aviación entre los Estados, la OACI y otras organizaciones internacionales pertinentes:
 - a) respeto del espíritu de cooperación definido en los acuerdos bilaterales o multilaterales de servicios aéreos;
 - b) reconocimiento de medidas de seguridad equivalentes; y
 - c) concentración en resultados de seguridad;
4. *Insta* a todos los Estados miembros que aún no formen parte de la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI a incorporarse a la misma, dado que ha sido establecida para permitir la comunicación de toda amenaza inminente a las operaciones de transporte aéreo civil, proporcionando de este modo una red de contactos internacionales de seguridad de la aviación dentro de cada Estado e intensificando su coordinación y cooperación para garantizar el intercambio de las mejores prácticas por conducto de la AVSECPaedia;
5. *Insta* al Consejo a que pida al Secretario General que promueva iniciativas que permitan establecer plataformas tecnológicas para intercambiar información sobre la seguridad de la aviación entre los Estados miembros;
6. *Pide* que el Consejo continúe:
 - a) recogiendo los resultados de la experiencia adquirida por los Estados en materia de cooperación para la prevención de los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional;
 - b) analizando las diferentes circunstancias y tendencias en la prevención de las amenazas a la aviación civil internacional en distintas regiones del mundo; y
 - c) formulando recomendaciones para fortalecer las medidas encaminadas a disuadir y prevenir dichos actos de interferencia ilícita;
7. *Encarga* al Consejo que actúe con la urgencia y celeridad necesarias para tratar las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil, procurando mitigar toda perturbación innecesaria de los viajes aéreos como resultado de la confusión o la aplicación o interpretación no uniforme de las medidas requeridas, facilitando una respuesta común y coherente por parte de los Estados y alentándolos a proporcionar comunicaciones claras al público viajero.

APÉNDICE H

Cooperación internacional y regional en materia de seguridad de la aviación

Reconociendo que la amenaza planteada a la aviación civil exige la elaboración de una respuesta global efectiva por los Estados y las organizaciones internacionales y regionales afectadas;

La Asamblea:

1. *Invita* a la Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil (CANSO), al Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), a la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC/INTERPOL), a la Organización Marítima Internacional (OMI), a la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), a la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas, al Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo (UNCTITF) de las Naciones Unidas, a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), a la Unión Postal Universal (UPU), a la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a la Unión Europea (UE), a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), al Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), a la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), al Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC), al Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), a Global Express Association (GEA), a la Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados (FIATA), a la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA) y a otros interesados a que continúen colaborando con la OACI en la mayor medida posible para proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;
2. *Encarga* al Consejo que tenga en cuenta la Iniciativa internacional de viaje seguro y facilitado (SAFTI) del G8 y continúe colaborando con éste y otros grupos de Estados pertinentes, como el de la iniciativa de Comercio seguro en la región de Asia y el Pacífico (STAR) del Foro de cooperación económica de Asia Pacífico, en su labor relativa a la elaboración de medidas para hacer frente a la amenaza que plantean los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y alentar su aplicación por todos los Estados miembros; y
3. *Encarga* al Consejo que continúe cooperando con el Comité contra el terrorismo (CCT) de las Naciones Unidas en relación con el esfuerzo mundial para combatir el terrorismo.

Declaración sobre seguridad de la aviación

La Asamblea, *reconociendo* la necesidad de fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo, frente a la continua amenaza para la aviación civil, incluyendo el intento de sabotaje del vuelo 253 de Northwest Airlines el 25 de diciembre de 2009; y *reconociendo* el valor que tienen las declaraciones conjuntas sobre la seguridad de la aviación civil dimanantes de las conferencias regionales celebradas con la idea de reforzar la cooperación internacional, por la presente *insta* a los Estados miembros a que tomen las siguientes medidas para mejorar la cooperación internacional a fin de contrarrestar las amenazas para la aviación civil:

- 1) fortalecer y promover la aplicación efectiva de las normas y métodos recomendados de la OACI, centrándose particularmente en el Anexo 17 — *Seguridad*, y elaborar estrategias para enfrentar las amenazas actuales y emergentes;

- 2) reforzar los procedimientos de inspección de seguridad de la aviación, mejorar los factores humanos y utilizar tecnologías modernas para detectar artículos prohibidos y apoyar la investigación y desarrollo de tecnología para la detección de explosivos, armas y artículos prohibidos, con la finalidad de impedir actos de interferencia ilícita;
- 3) establecer medidas de seguridad mejoradas para proteger las instalaciones aeroportuarias y aumentar la seguridad a bordo, con las mejoras apropiadas en tecnología y capacitación;
- 4) formular e implantar medidas reforzadas y armonizadas, así como mejores prácticas de seguridad de la carga aérea, teniendo en cuenta la necesidad de proteger la totalidad de la cadena de suministro de carga;
- 5) promover un mayor grado de seguridad respecto de los documentos de viaje y su validación mediante el empleo del Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI conjuntamente con información biométrica, y el compromiso de notificar con regularidad a la Base de datos de documentos de viaje perdidos o robados de INTERPOL acerca de los pasaportes extraviados o robados, a fin de impedir el uso de tales documentos de viaje para actos de interferencia ilícita en la aviación civil;
- 6) mejorar la capacidad de los Estados miembros de corregir las deficiencias detectadas en el marco del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) asegurando la disponibilidad apropiada de los resultados de las auditorías entre los Estados miembros, la cual permitiría una mejor concentración en los esfuerzos en materia de creación de capacidades y asistencia técnica;
- 7) proporcionar asistencia técnica a los Estados que la necesiten, incluyendo la financiación, la creación de capacidades y las transferencias de tecnología para abordar con eficacia las amenazas para la aviación civil, en cooperación con otros Estados, organizaciones internacionales y socios de la industria;
- 8) promover un mayor uso de mecanismos de cooperación entre los Estados miembros y con la industria de la aviación civil, a fin de intercambiar información sobre medidas de seguridad de la aviación para evitar la redundancia, cuando corresponda, y lograr la pronta detección y divulgación de información relativa a las amenazas para la aviación civil, incluso mediante la recopilación y transmisión de información anticipada sobre los pasajeros (API), y los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR), como un elemento de ayuda para la seguridad de la aviación, garantizando a la vez la protección de su privacidad y libertades civiles; y
- 9) compartir las mejores prácticas e información en una variedad de áreas clave tales como técnicas de registro e inspección, incluyendo evaluaciones de tecnología avanzada de inspección para la detección de armas y explosivos; seguridad de los documentos y detección de fraude; detección de comportamientos y análisis de riesgos en función de las amenazas; inspección de los empleados aeroportuarios; privacidad y dignidad de las personas; y seguridad de las aeronaves.