



A39-WP/493

P/31

4/10/16

## **ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**

### **INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 16**

(Presentado por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 16 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo. Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 16-1.

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

S16-3874



---

**Cuestión 16: Seguridad de la aviación — Política**

16.1 Durante su quinta sesión, el Comité Ejecutivo consideró el tema de política en materia de seguridad de la aviación con base en un informe del Consejo sobre la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (WP/14) y un informe del Consejo sobre el establecimiento de un Plan global para la seguridad operacional de la aviación (WP/15). Con base en esta información, el Comité también consideró la propuesta del Consejo de actualizar la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad en la aviación* (WP/16) y una propuesta de una nueva Resolución sobre *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil* (WP/17). Además, 23 notas fueron presentadas por Estados y observadores: WP/98, 99, 131, 132, 136, 145, 175, 177, 180, 184, 187, 198, 219, 238, 254, 310, 311, 312, 315, 327, 330, 361 y 373.

16.2 Con la intención de establecer el contexto para las deliberaciones de las notas antes mencionadas, el Comité consideró una actualización, proporcionada por Francia, Nueva Zelanda y el Reino Unido, de la Resolución 2309 (2016) sobre seguridad de la aviación, que se adoptó durante la reunión especial del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas del 22 de septiembre de 2016, seguida de un informe de la Secretaria General sobre su sesión informativa al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

16.3 La Secretaria General de la OACI informó, además, que en la Resolución 2309 (2016) se reconoce que la amenaza terrorista que enfrenta la aviación civil mundial constituye una amenaza para la paz internacional y la seguridad internacional, se pide a todos los Estados que implanten medidas eficaces para reducir la amenaza y se insta a los Estados a trabajar con la OACI para implantar eficazmente las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación.

16.4 Los esfuerzos del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas por mejorar la cooperación y la colaboración internacionales para enfrentar la amenaza de los terroristas que dirigen sus ataques contra la aviación civil fueron apoyados ampliamente por el Comité, que reconoció que una resolución de las Naciones Unidas sobre el terrorismo y la seguridad de la aviación ayudaría a despertar conciencia respecto de la amenaza para la aviación civil, reforzar el actual marco internacional de normas sobre seguridad de la aviación y alentar la implantación de medidas eficaces para combatir la amenaza. Los delegados también reconocieron que la Resolución serviría como recurso clave para la OACI y sus Estados miembros al alinear y ajustar las prioridades de seguridad de la aviación. Varios Estados miembros hicieron referencia a la Resolución 2309 al insistir en la necesidad de acelerar la elaboración del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP).

16.5 Particularmente con respecto a la cooperación de las Naciones Unidas y la OACI en materia de seguridad de la aviación, los delegados apoyaron los llamamientos del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas para que se mantenga una cooperación permanente entre la OACI y los órganos pertinentes de las Naciones Unidas, como la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo de la ONU, a fin de identificar las lagunas y los puntos vulnerables pertinentes en relación con la seguridad de la aviación, el Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo de la ONU, a fin de facilitar el suministro de asistencia técnica y creación de capacidades en el campo de la seguridad de la aviación, y el Comité de las Naciones Unidas contra el Terrorismo.

16.6 El Consejo, en la nota WP/14, informó acerca de los logros clave de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) durante el trienio de 2014-2016, destacando el progreso continuo en implantar la estrategia, así como sobre las lecciones aprendidas. El Consejo también

propuso que, en espera de la aprobación del GAsEP, la aplicación de la ICASS debería extenderse al trienio de 2017-2019.

16.7 A la luz de los resultados y logros derivados de la aplicación de la ICASS durante el trienio de 2014-2016, en la WP/15 el Consejo presentó una propuesta para elaborar el GAsEP. En este documento se consideran las necesidades que tienen los Estados y las regiones, a fin de guiar todos los esfuerzos de los Estados para reforzar la seguridad de la aviación, así como las de las demás partes interesadas, por medio de un conjunto de metas y objetivos acordados a nivel internacional.

16.8 Como lo pidió el 38° período de sesiones de la Asamblea, y en virtud de los acontecimientos que han tenido lugar en el campo de la seguridad de la aviación desde la celebración de dicho período de sesiones, así como del enfoque futuro de la OACI en este campo, el Consejo presentó en la WP/16 propuestas para revisar la Resolución A38-15 de la Asamblea: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*.

16.9 En un esfuerzo por promover aún más un enfoque congruente y coherente para manejar las ciberamenazas y los ciberriesgos, el Consejo, en la WP/17, propuso un proyecto de Resolución sobre cómo abordar mejor la cuestión de la ciberseguridad en la aviación civil. La Resolución tiene por objeto tratar la cuestión de la ciberseguridad por medio de un enfoque abarcador, transversal y funcional, reafirmando la importancia y la urgencia de proteger de ciberamenazas a los sistemas críticos de infraestructura de la aviación civil y los datos críticos. También, tiene por objeto obtener el compromiso mundial de la OACI, sus Estados miembros y las partes interesadas de la industria para actuar, con miras a abordar de forma colaborativa y sistemática la cuestión de la ciberseguridad en la aviación civil y reducir las amenazas y los riesgos conexos.

16.10 En la WP/98, Eslovaquia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, y los demás Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil, presentó propuestas de prioridades en seguridad de la aviación. Las propuestas se basan en las lecciones aprendidas en la aplicación de la Resolución A38-15 de la Asamblea y en el programa de trabajo de la OACI para 2014-16, y deben reflejarse en las enmiendas de dicha Resolución, así como tenerse en cuenta al definir las prioridades del trabajo de la Organización en el ámbito de la seguridad de la aviación para el trienio 2017-2019.

16.11 En la WP/99, los Estados Unidos y la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil y EUROCONTROL promovieron un enfoque coordinado para reducir la amenaza de los ciberataques. En la nota se respalda un enfoque conjunto de gestión de riesgos de la aviación mediante el cual se definirían principios y métodos comunes para identificar, evaluar y reducir los riesgos asociados a los ciberataques, a fin de lograr la ciberresiliencia a escala mundial y de forma coherente. Además, en la nota se destaca la necesidad crítica de compartir información sobre ciberincidentes y ciberamenazas para ayudar a lograr una ciberresiliencia mundial y enfrentar la naturaleza evolutiva de los ciberataques.

16.12 La Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), en la WP/145, puso énfasis en la importancia de estar a la altura de las amenazas nuevas y emergentes y de preparar en forma proactiva medidas y textos de orientación para reducir los riesgos asociados a esas amenazas. En particular, la nota destacó el aumento de los ataques a la parte pública y las amenazas que representan personas que no son pasajeros, como el personal aeroportuario. Reconociendo el avance alcanzado por la OACI en lo que respecta a la seguridad de las áreas de la parte pública de los aeropuertos, como lo evidencia la medida tomada recientemente de elevar la categoría de las disposiciones conexas del Anexo 17 de métodos

recomendados a normas, en la nota se solicita elaborar textos de orientación adicionales y actividades de creación de capacidades para asistir a los Estados miembros en enfrentar amenazas internas.

16.13 En la WP/175, Singapur, en nombre de 23 Estados miembros, puso énfasis en la importancia crítica de enfrentar los desafíos de las ciberamenazas. Basándose en las cuestiones clave analizadas durante la Conferencia de ciberseguridad de la aviación civil celebrada en Singapur en julio de 2015, en la nota se propone una serie de posibles medidas que pueden emprender los encargados de la reglamentación y las partes interesadas dentro de un marco y bajo el liderazgo de la OACI. En particular, se pidió que los organismos compartieran información y mejores prácticas en materia de ciberseguridad de la aviación civil para ayudar a los Estados y a las partes interesadas a que, en forma conjunta y colectiva, detecten las tendencias, identifiquen las amenazas y definan medidas eficaces para combatirlas.

16.14 En la WP/177, los Estados Unidos destacaron la experiencia en realizar autoanálisis en seguridad de la aviación. Se propone que una de las prioridades más altas en materia de seguridad de la aviación durante el próximo trienio sea centrarse en refinar y aprovechar las herramientas de que disponen los Estados para aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) y evaluar los sistemas de seguridad. Dichas herramientas pueden incluir información o mejores prácticas sobre cómo mejorar las autoevaluaciones como parte de los programas nacionales de control de calidad para la seguridad de la aviación. El análisis de las causas subyacentes sobre datos de cumplimiento puede denotar problemas de aplicación sistémicos que requieren atención a nivel fundacional.

16.15 Si bien la OACI y sus Estados miembros se han centrado tradicionalmente en la identificación de las amenazas externas que enfrenta el entorno de la aviación civil, en la nota WP/180 de Estados Unidos se señala que los sistemas de aviación siguen siendo vulnerables a los riesgos que plantean los elementos internos, que existen en casi todas las industrias, incluida la aviación civil. En la nota se insta a las organizaciones de aviación civil y otras organizaciones a que sigan con sus iniciativas para reconocer, comprender y aplicar medidas apropiadas que permitan abordar los riesgos que representan los elementos internos y reforzar la seguridad en apoyo directo del Anexo 17 – *Seguridad*, Capítulo 4, de la OACI, teniendo en cuenta la experiencia de Estados Unidos para enfrentar y gestionar el riesgo interno.

16.16 En la nota WP/184 de Sudáfrica, se señaló que es necesario reconocer de mejor manera las medidas de seguridad de la aviación equivalentes en relación con la aplicación de controles de seguridad para líquidos, aerosoles y geles (LAG) y bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB). Si bien se reconoce el derecho fundamental de los Estados miembros de restringir el transporte de los LAG que pasan por su territorio, en la nota se alienta el reconocimiento mutuo de medidas equivalentes y más colaboración entre los Estados a este respecto.

16.17 La Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO), en la nota WP/187, subrayó la importancia de la protección de toda la información digital y los sistemas dentro de las redes de la aviación y pidió que haya más coordinación entre las numerosas comunidades de la aviación mediante el uso de los sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones (TIC). En la nota se reconoce que la protección de los activos pertinentes contra ciberataques puede llevarse a cabo de diferente manera dentro del sistema de aviación, según las prioridades de las partes interesadas. Al respecto, en la nota se propone un enfoque común para abordar los problemas de ciberseguridad con el que debería cumplirse para que la ciberseguridad quede plenamente integrada en los programas de seguridad de la aviación nacionales, regionales e internacionales.

16.18 En la nota WP/198, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) respaldó las medidas adoptadas por la OACI con respecto a la seguridad de la parte pública e identificó un número de medidas clave que se consideran críticas para la seguridad de las áreas públicas de los aeropuertos, incluyendo mecanismos para compartir de mejor manera la información sobre amenazas entre las entidades pertinentes, por ejemplo, aquellas encargadas del orden público local, las agencias de servicios de inteligencia y los aeropuertos. En la nota se advierte enfáticamente que puede haber interpretaciones erróneas de lo que constituye áreas de la parte pública entre los aeropuertos, las agencias, las autoridades y los Estados. Asimismo, se cuestiona la implantación de puestos de inspección de pasajeros en la entrada de las terminales aeroportuarias, lo cual puede generar nuevos puntos vulnerables y blancos al congregarse un mayor número de personas.

16.19 A raíz de la experiencia adquirida con una reciente auditoría realizada en el marco del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (CMA del USAP), en la nota WP/219, la India señaló que no están claros los fundamentos de algunas preguntas del protocolo (PQ) relativas a los SARPS del Anexo 17. En la nota se pretende reducir la brecha entre las PQ y los reglamentos recomendando la incorporación de nuevos SARPS y la supresión de algunas PQ.

16.20 En la nota WP/254, Nigeria se refirió a los problemas a escala mundial relacionados con la aplicación de la inspección de líquidos, aerosoles y geles (LAG). En la nota se sostiene que la ausencia de armonización de las políticas y la falta de intercambio de información sobre tecnología de inspección constituyen el desafío clave que debe enfrentarse para levantar las restricciones relativas al transporte de LAG.

16.21 En la nota WP/310, la Federación de Rusia respaldó la aprobación por el Consejo de la OACI de la Enmienda 15 del Anexo 17 – *Seguridad*, con la que se introdujeron normas nuevas y actualizadas para mitigar la amenaza que representa la parte pública de los aeropuertos. En la nota se propone también que se introduzca una nueva norma para instalar a la entrada de la parte pública equipo de rayos X, detectores de metales fijos y portátiles, y detectores de explosivos para la inspección preliminar de todas las personas que ingresan a los locales de la terminal, así como que se elaboren textos de orientación adicionales.

16.22 En la nota WP/311, la Federación de Rusia propuso la utilización de un sistema de vigilancia por vídeo en las aeronaves de pasajeros y en los puestos de estacionamiento de aeronaves a fin de lograr el objetivo de vigilancia para la prevención e investigación de actos de interferencia ilícita. En la nota se describen las ventajas que aporta el equipamiento de las aeronaves y los puestos de estacionamiento de aeronave con estos sistemas de vigilancia y se pide que el Consejo de la OACI considere la necesidad de elaborar requisitos a este respecto.

16.23 En la nota WP/312, la Federación de Rusia ofreció una reseña sobre su marco de reglamentación de seguridad de la aviación en el que se tienen en cuenta las vulnerabilidades inherentes de sus infraestructuras de aviación civil y se determinan las medidas de seguridad apropiadas ajustándose a una categorización establecida para dichas estructuras. En la nota se pide a los Estados que sigan intercambiando información para reforzar la seguridad de la aviación, y de sus asociados e infraestructuras.

16.24 En la nota WP/315, Colombia describió la labor del Grupo regional sobre seguridad de la aviación y facilitación OACI/CLAC con respecto a los sistemas de gestión de la seguridad de la aviación (SeMS). En la nota se destaca el compromiso del grupo en el desarrollo de un SeMS en el marco de un

programa nacional para la implementación de la gestión de la seguridad de la aviación, en un esfuerzo por fortalecer la seguridad de la aviación en la región y fuera de ella. Con este objetivo, el grupo invitó a los Estados miembros a respaldar la iniciativa mediante el aporte de experiencia técnica.

16.25 En la nota WP/327, Venezuela señaló con preocupación la falta de información nueva con respecto a LAG observada en los últimos años y, en particular, la ausencia de normas conexas en el Anexo 17 – *Seguridad*. La introducción de normas al respecto ayudaría a garantizar la adopción de un solo enfoque internacional para la aplicación de medidas y controles en relación con los LAG.

16.26 En la nota WP/330, Panamá se refirió a la experiencia relativa a las iniciativas regionales para establecer un sistema de control de seguridad único (OSS) basándose en orientación de la OACI y pidió que la Asamblea apoye estas iniciativas en las regiones NACC/SAM.

16.27 En una nota de información (WP/361), China destacó los esfuerzos para emprender evaluaciones del riesgo de seguridad de la aviación en las sucursales en el extranjero de los transportistas aéreos de China, los aeropuertos con destinos en el extranjero, y los transportistas extranjeros que realizan los vuelos a China.

16.28 En una nota de información (WP/136), la India describió los esfuerzos que realiza para contar con sistemas de control de acceso biométricos en todos sus aeropuertos, con el fin de robustecer la arquitectura de seguridad de los aeropuertos en la India.

16.29 En una nota de información (WP/238), Indonesia informó sobre el avance respecto del marco de políticas de seguridad de la aviación y la aplicación de estrategias de seguridad de la aviación en el Estado, destacando las iniciativas en este ámbito diseñadas para evitar los actos de interferencia ilícita.

16.30 En una nota de información (WP/131), España proporcionó información sobre la seguridad de la aviación en los aeropuertos españoles y sus instalaciones de navegación aérea, y las medidas de seguridad correspondientes a cada nivel de amenaza.

16.31 En una nota de información (WP/132), España señaló sus actividades legislativas respecto a sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y describía las condiciones operacionales para los diferentes tipos y actividades de RPAS y los requisitos específicos para los operadores de RPAS.

16.32 En una nota de información (WP/373), la Organización Mundial de Aduanas (OMA) describía el progreso realizado desde la última Asamblea en proyectos conjuntos OACI-OMA con respecto a la seguridad de la carga y la facilitación.

## **Análisis**

### *Marco mundial*

16.33 El Comité tomó nota con satisfacción de la implantación del ICASS durante el trienio 2014-2016, y apoyó la continuación de corto plazo del ICASS propuesta para el trienio 2017-2019 sobre la base de la nota WP/14, hasta que sea reemplazado por el GASeP.

16.34 Dado que la situación actual de amenazas y riesgos exige que la seguridad de la aviación continúe siendo de alta prioridad para los Estados, y de conformidad con los comentarios de varios Estados miembros que citaron la Resolución 2309 como recurso clave para ayudar a impulsar las

prioridades de seguridad de la aviación, el Comité apoyó el desarrollo acelerado del GAsEP basado en los conceptos descritos en la nota WP/15. El Comité también reconoció el apoyo y las contribuciones de los Estados y la industria para garantizar la elaboración oportuna del Plan, así como haber llamado a expertos para que participaran en su redacción. Los delegados apoyaron las propuestas para que un proyecto de plan esté disponible para su examen por la 28ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, programada para 2017.

16.35 Reconociendo la importancia de las consultas con los Estados y las partes interesadas, el Comité instó a la OACI a que asegurara la participación articulada del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación en la elaboración del GAsEP, y también a que considerara la utilización de otras formas de apoyo estatal, por ejemplo, por medio de la producción de expertos en la materia.

#### *Prioridades estratégicas para el próximo trienio*

16.36 Hubo amplio acuerdo en el Comité respecto a que, dada la situación de amenazas y riesgos que evoluciona rápido y el crecimiento del tránsito que se avecina, las prioridades de políticas para el próximo trienio deberían concentrarse en lo siguiente:

- a) reforzar el esfuerzo de los Estados, la industria y otras partes interesadas para asegurar la aplicación efectiva y sostenible del Anexo 17 — *Seguridad* y los SARPS del Anexo 9 — *Facilitación* relacionados con la seguridad;
- b) continuar adoptando medidas apropiadas para abordar y mitigar el riesgo que presentan las personas que no son pasajeros y que tienen acceso a las aeronaves o a zonas y artículos delicados, y alentar un mayor intercambio de información y el intercambio de herramientas útiles y otras directrices sobre este asunto dentro de la comunidad de la aviación;
- c) acrecentar el conocimiento y crear capacidad y una cultura de seguridad al desarrollar y utilizar: las herramientas analíticas y las técnicas necesarias para realizar autoevaluaciones para la aplicación efectiva de los SARPS relacionados con la seguridad de la aviación; la orientación adicional; la instrucción; y otras herramientas para apoyar la aplicación mejorada de medidas de seguridad de la aviación eficaces y de sistemas de control de calidad;
- d) aumentar la cooperación internacional en situaciones de intensificación de la amenaza para asegurar la aplicación efectiva de medidas adicionales;
- e) perfeccionar la metodología del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) para asegurar que continúa proporcionando una imagen fiable de las normas de las medidas de seguridad en el terreno; y
- f) continuar mejorando la eficacia de las actividades de creación de capacidad asegurando con ello una mayor capacidad de los Estados para rectificar deficiencias.

#### *Ciberseguridad*

16.37 Reconociendo la urgencia e importancia de proteger las infraestructuras fundamentales de la aviación civil, los datos y los sistemas de tecnología de la información y la comunicación de las ciberamenazas, el Comité convino en que era necesario un enfoque coordinado para alcanzar una capacidad de resiliencia aceptable y adecuada a nivel mundial. En este sentido, el Comité acogió con

beneplácito las medidas propuestas en la nota de estudio WP/175 y, en particular, la creación de un marco mundial para las partes interesadas de la aviación civil con miras a abordar la ciberseguridad aplicando un enfoque intersectorial y horizontal. El Comité alentó además a los Estados y a las partes interesadas del sector a establecer asociaciones y mecanismos gubernamentales o industriales, a nivel nacional e internacional, y a participar en ellos, con miras al intercambio sistemático de información sobre ciberamenazas, incidentes, tendencias e iniciativas de atenuación.

16.38 A la luz de lo anterior, el Comité examinó el proyecto de resolución titulado *Addressing Cybersecurity in Civil Aviation*, propuesto por el Consejo como medio de demostrar la voluntad de la OACI y el sector de hacer frente a las ciberamenazas aplicando un enfoque de colaboración, armonizado y mundial. Reconociendo la necesidad de promover una estrategia sistemática y coherente para la lucha contra las ciberamenazas y los ciberriesgos, el Comité expresó su apoyo unánime al proyecto de resolución.

#### *Seguridad de la parte pública*

16.39 Al examinar la amenaza que pesa sobre las zonas de la parte pública de los aeropuertos, el Comité observó con satisfacción las normas nuevas y revisadas propuestas del Anexo 17— *Seguridad* encaminadas a la evaluación de riesgos y a la coordinación eficaz y la movilización de recursos entre entidades pertinentes para abordar cuestiones relativas a la parte pública en lugar de prescribir determinados enfoques o respuestas. A tal fin, muchos Estados y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) advirtieron del desplazamiento o el surgimiento de vulnerabilidades a la hora de aplicar medidas de seguridad de la parte pública. El Comité convino en que esas medidas se fundamentaran en evaluaciones de riesgo llevadas a cabo por autoridades pertinentes. El Comité opinó por tanto que la identificación de zonas de la parte pública y la elaboración de orientaciones y material didáctico al respecto debería ser coherente con los enfoques y principios que figuran en los SARPS de la OACI, teniendo en cuenta la práctica existente.

#### *Medidas para mitigar las amenazas de infiltrados*

16.40 Reconociendo que la aviación civil sigue siendo vulnerable a las amenazas planteadas por infiltrados, el Comité convino en que los Estados utilizaran e intercambiaran las orientaciones y mejores prácticas existentes diseñadas para mitigar esta creciente amenaza. El Comité convino además en que la OACI y sus Estados miembros desempeñaran una función determinante a fin de garantizar que la comunidad aeronáutica esté mejor equipada para entender y gestionar el alcance de los ataques promovidos por infiltrados contra el sistema de aviación. El Comité recordó a continuación que los textos de orientación en la materia estaban disponibles en el Manual de la OACI sobre la Seguridad de la Aviación (Doc 8973 - Restringido) y recomendó que se actualizara, según procediera, para dar cuenta de la evolución de esta amenaza.

#### *Líquidos, aerosoles y geles*

16.41 El Comité reconoció que el uso de explosivos líquidos seguía siendo un problema de seguridad de la aviación importante y tomó nota de las cuestiones planteadas por Sudáfrica y Nigeria en las notas WP/184 y WP/254, respectivamente, sobre la armonización de las políticas, el intercambio de información y la elaboración urgente de orientaciones y material didáctico sobre medidas de control de la seguridad para líquidos, aerosoles y geles (LAG). Al tiempo que reconocía el derecho fundamental de los Estados miembros a restringir el transporte de LAG que transitasen por sus territorios, el Comité fomentó además el reconocimiento mutuo de medidas equivalentes mediante una mayor colaboración entre

Estados. Varios Estados miembros expresaron su apoyo a estas iniciativas y el Comité remitió estas cuestiones al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que siga trabajando.

16.42 El Comité examinó la propuesta formulada por Venezuela en la nota WP/327 de introducir una nueva norma en el Anexo 17— *Seguridad* sobre los controles de seguridad, entre los que pueden incluirse la inspección, que deben aplicarse a los LAG al penetrar en zonas de seguridad restringidas (SRA) de los aeropuertos. Se convino en que las propuestas de introducción de normas adicionales se remitieran al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que las examinara y debatiera.

*Anexo 17 y textos de orientación conexos*

16.43 El Comité tomó nota de las propuestas de SARPS adicionales en las esferas de la instrucción, el control de calidad, los oficiales de seguridad de a bordo, la seguridad de los suministros a bordo de la aeronave y detección del comportamiento, en un esfuerzo por tender puentes entre los SARPS relacionados con la seguridad y las preguntas del protocolo del USAP. El Comité consideró que los análisis técnicos sobre las revisiones propuestas de los SARPS y los textos de orientación conexos se examinarían mejor en el seno del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación.

16.44 El Comité tomó nota de una propuesta para incluir en el Anexo 17— *Seguridad* sistemas de grabación de vídeovigilancia de las aeronaves y sus puestos de estacionamiento, al tiempo que reconoció que el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) está examinando actualmente esta cuestión, la cual sigue siendo pertinente para otros grupos de expertos de la OACI.

*Otras cuestiones normativas*

16.45 El Comité elogió los esfuerzos realizados para implantar un sistema de control de seguridad único en las regiones de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) y de Sudamérica (SAM), y las medidas adoptadas para la consecución de este objetivo. Los delegados reconocieron la importancia de alcanzar un equilibrio apropiado entre la eficacia de las medidas de seguridad y la facilitación, la función desempeñada por la OACI en promover arreglos de control único de seguridad, que deberían basarse en un proceso de validación acordado, integral y continuo, en el intercambio eficaz de información sobre sus respectivos recursos de sistemas de seguridad de la aviación y en otros principios que se explican en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973).

16.46 Se expresó apoyo a que se alentara a los Estados a introducir un enfoque de sistema de gestión de la seguridad de la aviación en el marco de un programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCASP), lo antes posible.

16.47 Tras completar su labor sobre esta cuestión del orden del día, el Comité acordó presentar, con miras a su aprobación en el plenario, una *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* revisada, teniendo en cuenta las enmiendas propuestas por el Comité.

**Resolución 16/1: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con 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 A38-15 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 A38-15, Apéndices A a I inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 39º 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 39º 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 A38-15.

## **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, perjudica 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* los Comunicados conjuntos emitidos por las Conferencias conjuntas de la OACI y la OMA sobre el mejoramiento de la seguridad y la facilitación de la carga aérea, celebradas en Singapur en julio de 2012, en Manama, Bahrein, en abril de 2014 y en Kuala Lumpur, Malasia, en julio de 2016;

*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;

*Tomando nota con satisfacción* de las medidas adoptadas para implantar la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) 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;

*Consciente* del valor de lo aprendido con la implantación de la ICASS, que ha proporcionado las bases y un fundamento sólido para enfrentar las dificultades actuales y futuras en materia de seguridad de la aviación y debería utilizarse para elaborar el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP), que constituirá el futuro marco mundial para mejorar progresivamente la seguridad de la aviación;

*Consciente* de la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas – Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas: Seguridad de la aviación;

*Reconociendo* la importancia de llevar a cabo consultas mundiales e iniciativas de divulgación a escala mundial con los Estados miembros para elaborar y refinar los elementos del GASeP; y

*Reconociendo* que es necesario que la Organización siga aplicando la ICASS hasta que el GASeP se haya terminado de desarrollar y haya sido aprobado para su implantación.

*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 todos 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 ICASS 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 ICASS durante el trienio de 2014-2016;
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 ICASS;
9. *Encarga* al Consejo que considere las lecciones aprendidas de la ICASS al establecer el GASeP con base en metas y objetivos claros y colectivos en materia de seguridad de la aviación y con el respaldo de indicadores concretos y conmensurables para que sirvan de guía a la OACI, los Estados y las partes interesadas en garantizar el mejoramiento continuo de la seguridad de la aviación; y
10. *Encarga* al Consejo que pida al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación que prepare en forma expedita el GASeP y presente el Plan al Consejo para su aprobación y consulta con los Estados miembros y las partes interesadas clave para el segundo semestre de 2017;
11. *Insta* a todos los Estados miembros a participar activamente en consultas mundiales y regionales a fin de que el GASeP sea verdaderamente un plan mundial y refleje las aspiraciones, necesidades y prioridades nacionales y regionales.

## 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 de derecho aeronáutico internacional*

*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), por el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Montreal, 2014) 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), en el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010), y en el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Montreal, 2014), 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 <http://www.icao.int/> bajo “ICAO Treaty Collection” (Colección de Tratados de la OACI);
2. *Exhorta* a los Estados que aún no sean partes en los *instrumentos de derecho internacional antes mencionados* a que pongan en práctica los principios de dichos instrumentos incluso antes de que los ratifiquen, acepten, aprueben o se adhieran a los mismos, 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 a la Secretaria 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*, en el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves de 2014* 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, y para proteger a la aviación civil contra los ciberataques y las amenazas a las áreas de la parte pública de los aeropuertos, así como contra los ataques llevados a cabo o facilitados internamente;

*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 apliquen 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 es necesario emplear un conjunto amplio de estrategias y herramientas de gestión de riesgos para armonizar las medidas de seguridad con los riesgos de seguridad a fin de garantizar la eficacia y sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación;

*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;

*3bis.* *Reitera* la responsabilidad de todos los Estados respecto de implantar medidas eficaces de seguridad de la aviación dentro de sus territorios, teniendo en cuenta la evolución de las amenazas;

4. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen de manera plena y sostenida las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad* y las disposición del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación a fin de intensificar 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 rectifiquen con carácter de urgente toda laguna o deficiencia, 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 — Distribución limitada) de la OACI y otros textos de orientación relacionados con la seguridad de la aviación 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;

6. *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;

7. *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 de cadena de suministro global 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;
- h) considerar la posible vulnerabilidad en cuanto a la seguridad de la aviación de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, a fin de prevenir la interferencia ilícita;
- i) garantizar que se lleven a cabo evaluaciones de amenazas y riesgos para la aviación civil en el espacio aéreo y que los Estados proporcionen oportunamente información a las partes interesadas pertinentes respecto de todos los posibles riesgos para la aviación civil;
- j) atender el riesgo de ataques en las partes públicas, incluidos los edificios terminales, trabajando con todas las partes interesadas para:
- i. mantener un equilibrio práctico entre las necesidades de contar con medidas eficaces y sostenibles de seguridad de la aviación y la facilitación de los pasajeros;
  - ii. implantar un conjunto de medidas basadas en riesgos que sean flexibles y prácticas, con responsabilidades claramente definidas entre los actores pertinentes;
  - iii. evitar la creación de áreas de gran concentración de personas en el interior o cerca de la terminal; y
  - iv. mantener una cultura de vigilancia, disuasión, prevención, respuesta y resiliencia constantes de manera coordinada frente a la evolución de las amenazas; y
- k) garantizar la protección de la aviación civil contra los ciberataques y las ciberamenazas.

8. *Exhorta* a los Estados miembros a mejorar el uso de los mecanismos de intercambio de información, en particular el uso de la información anticipada sobre los pasajeros (API) proporcionada por los transportistas aéreos, con el fin de reforzar la seguridad de la aviación y reducir el riesgo para los pasajeros, asegurando al mismo tiempo la protección de la privacidad y las libertades civiles;

9. *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;

10. *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;

11. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que:

- a. se asegure de 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 a la Secretaria General que actualice y enmiende a intervalos apropiados el Manual de seguridad de la aviación y elabore, según resulte necesario, nuevos textos de orientación, incluidos 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 a la Secretaria General y al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que garanticen el examen y la actualización periódicos de la *Declaración del contexto mundial de riesgo, de la OACI*, 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 contenidas en el Anexo 17 o en todo otro documento de la OACI;

14. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaria 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 asegurarse de 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, y el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* de 2014;

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 a la Secretaria 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 a la Secretaria General que, conjuntamente con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, supervise, reúna, 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 A38-15, Apéndice E;

*Considerando* que uno de los objetivos primordiales de la Organización continúa siendo el de garantizar la 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 garantizar 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 del USAP es 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 divulgación 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;

*Considerando* la aprobación por el Consejo de la aplicación de un enfoque de observación continua (CMA) respecto del USAP después de completarse el segundo ciclo de auditorías en 2013; y

*Considerando* que la plena implantación del USAP-CMA se inició el 1 de enero de 2015;

*Recordando* que el 38º período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que informara acerca de la implantación general del USAP-CMA;

*La Asamblea:*

1. *Toma nota con satisfacción* de 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;
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. *Pide* al Consejo que garantice la continuación del USAP y 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 relacionados con la seguridad de la aviación y la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados;
4. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaría de la OACI que examine el alcance y la metodología del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación, en consulta con los Estados miembros, a fin de asegurarse de que ofrezca información fiable a los Estados miembros en lo que respecta a la aplicación efectiva de medidas de seguridad de la aviación en tierra y que la metodología tenga en cuenta un enfoque basado en los riesgos para la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación;

5. *Hace suyo* el criterio de un nivel limitado de divulgación 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 de la aviación (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 a la Secretaria 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. *Insta* a los Estados que puedan hacerlo a que asistan en proporcionar recursos de desarrollo de capacidades específicas y eficaces, instrucción y otros recursos necesarios, así como asistencia técnica, transferencia de tecnología y programas, cuando se necesiten, para que todos los Estados puedan lograr un régimen perfeccionado y eficaz de seguridad de la aviación;
4. *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 del Anexo 17, 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;
5. *Invita* a los Estados miembros a que también consideren solicitar asistencia de otras organizaciones internacionales para satisfacer sus requisitos en materia de asistencia técnica dimanantes de la necesidad de proteger la aviación civil internacional;
6. *Insta* a la OACI, 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;
7. *Encarga* al Consejo que pida a la Secretaria General que facilite la coordinación de los programas y actividades de asistencia mediante la recopilación de información relacionada con tales iniciativas;
8. *Encarga* al Consejo que pida a la Secretaria General que evalúe la calidad y eficacia de los proyectos de asistencia de la OACI;
9. *Insta* a los Estados miembros y a las partes interesadas a asociarse para la organización y el desarrollo de actividades de creación de capacidad y a documentar los compromisos contraídos por cada una de las partes;
10. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que mejore 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 otros métodos de instrucción en seguridad de la aviación, por ejemplo, la capacitación por computadora y el uso de métodos de aprendizaje combinados;
11. *Insta* 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, incluidos, entre otros, los ASTP y los seminarios prácticos de seguridad de la aviación;
12. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que supervise, desarrolle, promueva y reevalúe periódicamente la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) a fin de garantizar que se mantengan los niveles de instrucción y cooperación adecuados;
13. *Insta* a los Estados miembros a utilizar los ASTC de la OACI para la instrucción en seguridad de la aviación; 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 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 a la Secretaría 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 parte de los Estados y las organizaciones internacionales y regionales afectadas;

*La Asamblea:*

1. *Invita* a la Organización de Servicios de Navegación Aérea 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 Africana (UA), a la Unión Europea (UE), a la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC), a la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), 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 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**

(adoptada por el 37º período de sesiones de la Asamblea)

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.