



A40-WP/636  
P/63  
2/10/19

## ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

### INORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 14

(Presentado por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe sobre la cuestión 14 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo. Se recomiendan las Resoluciones 14/1, 14/2 y 14/3 para su adopción por la Plenaria.

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

#### **Cuestión 14: Programas de facilitación**

14.1 En su sexta sesión, el Comité Ejecutivo consideró las novedades en las áreas del Directorio de claves públicas (PKD), la estrategia relativa al Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP), el Anexo 9 — *Facilitación*, y la Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación, basándose en informes del Consejo presentados en las notas WP/5, WP/6, WP/8, WP/60 y WP/61, respectivamente. Adicionalmente, Estados y observadores presentaron 11 notas: WP/127, WP/134, WP/284, WP/297, WP/301, WP/305, WP/322, WP/346, WP/389, WP/399 y WP/471. Se presentaron asimismo las siguientes notas de información bajo esta cuestión del orden del día: WP/7, WP/462, WP/509, WP/524, WP/530, WP/533 y WP/550.

14.2 El Comité Ejecutivo consideró notas de estudio bajo esta cuestión del orden del día sobre los temas siguientes:

##### *Directorio de claves públicas de la OACI*

14.3 En la nota WP/6, el Consejo describía las novedades que han tenido lugar desde el 39º período de sesiones de la Asamblea en relación con el Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y propuso prioridades para el programa de trabajo del PKD y los resultados esperados durante el próximo trienio.

14.4 El Comité elogió la labor de la OACI para desarrollar el PKD y respaldó categóricamente el programa de trabajo del PKD de la OACI enunciado en la nota de estudio. Instó a todos los Estados miembros a formar parte del PKD de la OACI y a utilizarlo para validar y autenticar los pasaportes electrónicos. Una delegación puntualizó la importancia de mejorar el proceso de intercambio PKD en el marco de la estrategia TRIP de la OACI.

##### *Estrategia relativa al Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP)*

14.5 En la nota WP/8, el Consejo, destacando el mandato y las actuales prioridades de la estrategia actual del TRIP de la OACI, informaba las novedades acerca del programa desde la última Asamblea. Concluía proponiendo prioridades para la estrategia TRIP y exponiendo los resultados previstos de su labor durante el próximo trienio.

14.6 Con respecto al párrafo 2.6 de la WP/8, en la que se abordaba la elaboración de la hoja de ruta para la norma sobre pasaportes electrónicos, algunas delegaciones expresaron la opinión de que tal vez la introducción de pasaportes electrónicos no era económicamente viable en el caso de determinados Estados pequeños, y el ATC considerará dichas inquietudes como parte de su trabajo al elaborar la hoja de ruta. Se introdujo una corrección de carácter técnico en el Apéndice B de la nota WP/8. Se pidió al Comité que tomara nota de la información contenida en la nota de información WP/550 de los Estados Unidos, que hacía mención del valor que aporta el Registro de nombres de los pasajeros (PNR) a la seguridad y la facilitación. Tras los debates, el Comité respaldó las prioridades propuestas para la estrategia TRIP de la OACI y los resultados esperados para el trienio 2020-2022, que se presentaban en el Apéndice A de la nota WP/8.

14.7 En la nota WP/301, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), presentaron un informe sobre su proyecto conjunto de identidad única “One ID”, que aspira a hacer realidad la visión de una experiencia de viaje sin papel en la que los pasajeros puedan volar de forma segura utilizando únicamente sus datos biométricos.

14.8 Con respecto a la propuesta enunciada en la nota WP/301, el Comité dio su apoyo al proyecto “One ID” (Una Identidad Digital) de la IATA, que destaca los beneficios del reconocimiento biométrico para asegurar y facilitar el procesamiento de pasajeros, y algunas delegaciones destacaron la importancia de implementar políticas sólidas para la protección de datos. Una delegación señaló a la atención de los participantes la información presentada en la nota WP/533 acerca de la cooperación binacional entre Canadá y los Países Bajos en el proyecto del Foro Económico Mundial (FEM) denominado Identidad digital del viajero confiable (KTDI).

#### Anexo 9 — *Facilitación*

14.9 En la nota WP/5, el Consejo informó sobre los progresos desde el 39º período de sesiones de la Asamblea de la labor de la OACI con la Organización Mundial de la Salud (OMS) en la elaboración de orientaciones sobre la prevención de la propagación de enfermedades causadas por mosquitos y otros vectores a través de la aviación internacional, y sobre la implementación de la Resolución A39-28. El Comité tomó nota de que la nota WP/5, *Informe sobre la desinsectación de aeronaves y las medidas de control de vectores*, presentada bajo las cuestiones 14 y 26 se trataría bajo la cuestión 14 del orden del día.

14.10 Tras analizar la cuestión, y observando la labor que se viene realizando en este sentido, particularmente la cooperación en curso entre la OACI y la OMS, el Comité acordó someter la siguiente resolución para su adopción por la Plenaria en sustitución de la Resolución A39-28:

#### **Resolución 14/1: Mitigación de la propagación de enfermedades mediante la desinsectación de aeronaves y medidas de control de vectores, entre otros medios, e importancia del CAPSCA (Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil) para ponerlos en práctica**

*Considerando* que el Artículo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional dispone que los Estados miembros tomen medidas efectivas para prevenir la propagación de enfermedades a través de la navegación aérea;

*Considerando* que el Anexo 9 — *Facilitación* contiene disposiciones referidas a planes nacionales de acción en la aviación ante brotes de enfermedades contagiosas, desinsectación de aeronaves, implementación de los reglamentos sanitarios internacionales y las instalaciones y medios necesarios para la ejecución de medidas de salud pública, y que el *Manual de facilitación* (Doc 9957) ofrece orientación sobre desinsectación de aeronaves, medidas de salud pública y programas de facilitación;

*Considerando* que los brotes más recientes de enfermedades transmitidas por vectores han dado lugar a que los Estados contratantes impongan requisitos de desinsectación química;

*Considerando* que la Organización Mundial de la Salud no ha publicado ninguna recomendación sobre métodos no químicos de desinsectación;

*Considerando* la existencia de pruebas fehacientes de que los productos químicos son cada vez más ineficaces para combatir las enfermedades transmitidas por vectores, habida cuenta del aumento de la resistencia de los insectos a esos productos químicos;

*Considerando* que la falta de métodos de desinsectación no química recomendados por la Organización Mundial de la Salud hace que los Estados contratantes sigan exigiendo únicamente métodos de desinsectación química;

*Considerando* que si bien en anteriores Asambleas se ha promovido, en colaboración con la Organización Mundial de la Salud, la elaboración de criterios basados en el rendimiento sobre requisitos de desinsectación, se han logrado avances insuficientes al respecto;

*Considerando* que existe un mayor riesgo de transmisión mundial de enfermedades contagiosas;

*Considerando* que en distintos encuentros y conferencias internacionales se ha observado la necesidad de que los distintos sectores compartan información y colaboren para prevenir y gestionar las emergencias de salud pública;

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que siga colaborando con la Organización Mundial de la Salud para formular:

- a) criterios basados en el rendimiento para evaluar todos los métodos de desinsectación, en particular la llevada a cabo mediante medios no químicos;
- b) recomendaciones sobre métodos de desinsectación no química; y
- c) orientaciones sobre los componentes de un modelo de evaluación de riesgo con base científica que puedan aplicar los Estados contratantes para determinar la necesidad de aplicar medidas de control de vectores que incluyan, en particular, la desinsectación de aeronaves.

2. *Insta* a los Estados contratantes a que:

- a) se sumen al programa del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA);
- b) participen en el Programa CAPSCA y otros programas afines que la OACI pudiera crear en el futuro;
- c) ayuden a la OACI y la OMS a ejecutar la presente Resolución considerando las recomendaciones que se encuentran en las publicaciones y textos de orientación de la OACI, la OMS y CAPSCA;
- d) exijan programas de control y gestión de plagas en aeropuertos e instalaciones conexas lo que evitaría la necesidad de imponer requisitos de desinsectación de aeronaves;

- e) promuevan la notificación de información aeroportuaria en el marco del Registro de la OACI de medidas de control de vectores en los aeropuertos y mantengan dicha información actualizada;
3. *Pide* al Consejo que informe sobre la aplicación de la presente Resolución en la siguiente Asamblea; y
4. *Declara* que la presente Resolución sustituye a la Resolución A39-28.

14.11 En la nota WP/60, el Consejo presentó un informe sobre los avances en el Anexo 9 — *Facilitación* desde la última Asamblea y las prioridades actuales de la labor del Programa de facilitación (FAL) en relación con el Anexo 9. En la conclusión de la nota se proponen prioridades de trabajo respecto al Anexo 9 y los resultados previstos para el próximo trienio.

14.12 El Comité respaldó las prioridades propuestas para el Programa FAL en relación con el Anexo 9 — *Facilitación* y los resultados esperados para el trienio 2020-2022, tal como figura en el Apéndice A de la WP/60, con un delegado que expresó reservas respecto de la posible inclusión de los SARPS del Anexo 9 sobre los aspectos relacionados con la FAL de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS).

14.13 En la nota WP/399, el ACI proporcionó información sobre las áreas en donde la industria de la aviación estaba trabajando en tecnologías innovadoras como la automatización y el reconocimiento biométrico, y señalaba los sectores donde las autoridades nacionales tenían importantes oportunidades para fomentar dicha innovación. A la luz de ello, sugería que podría avanzarse más eliminando la división entre la seguridad de la aviación (cubierta en el Anexo 17) y la gestión fronteriza (cubierta en el Anexo 9).

14.14 El Comité no apoyó las propuestas presentadas en la nota WP/399, y un Estado señaló en particular que no es posible separar los elementos de seguridad de los pasaportes y los procedimientos fronterizos de las características generales de los pasaportes y las fronteras que se reglamentan en el Anexo 9. Al comentar las notas de información que se suministraron, una delegación observó que la nota WP/462 incluía varias propuestas y que el tema debería considerarse en el programa de trabajo de la OACI; algunas delegaciones señalaron a la atención de los participantes el trabajo que la Unión Europea (UE) está realizando sobre PNR, como figura en la nota WP/530; y otra delegación aludió a la nota WP/509, que se refería a los SARPS del Anexo 9 sobre menores no acompañados.

#### *Asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias*

14.15 En la nota WP/127, España, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y EUROCONTROL, señaló que es altamente conveniente reforzar la implementación de los planes para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y avanzar hacia la armonización de las prácticas de los Estados al respecto.

14.16 En la nota WP/297, la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVA AF) observaba que desde que la OACI había empezado en 2001 a publicar textos de orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias, el tratamiento en la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familias no se había visto reflejado en los datos recogidos por el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).

14.17 Respaldo las propuestas expuestas en las notas WP/127 y WP/297, el Comité convino por abrumadora mayoría en que a) debería recordarse a los Estados la Resolución A39-27 de la Asamblea, e instarlos a adoptar las medidas pertinentes para que apliquen lo antes posible las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relativas a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación, y a que presten la debida consideración a los Docs 9998 y 9973 en la aplicación de tales disposiciones; b) se inste a los Estados a que, al adoptar tales medidas, incluyan instrucción psicológica adecuada y especializada para los explotadores de aeronaves y aeropuertos, y para todos aquellos que participan en la prestación de asistencia a las víctimas y a sus familiares; c) debería pedirse al Consejo que considere elevar a la categoría de norma internacional el Método recomendado 8.46 del Anexo 9, e introducir un nuevo método recomendado en el Anexo 9 para que los explotadores de aeronaves y de aeropuertos elaboren planes adecuados para prestar asistencia de manera oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias y los comuniquen a la OACI. Para destacar la importancia de elevar el método recomendado 8.46 a la categoría de norma, una delegación se refirió al evento paralelo celebrado en la Decimotercera Conferencia de Navegación Aérea en el cual los Estados alcanzaron un alto nivel de consenso para que la OACI avanzara en todo lo que pudiera ayudar a su implementación mundial, mientras que otro Estado señaló que una norma internacional semejante subrayaría el compromiso de la comunidad internacional para con las personas afectadas. Con respecto a la nota de información WP/297, ante el pedido oral de la FIVA AF, el Comité convino también en que el Consejo debía designar un día concreto del año (p. ej., el 20 de febrero) como Día internacional de las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

14.17.1 Apoyando la WP/127, una delegación comentó que en el párrafo 4.1 b), la OACI debía instar a los Estados a elaborar programas integrales, y no individualizar específicamente la instrucción psicológica, con el objeto de abordar las preocupaciones fundamentales de las víctimas y sus familiares al igual que la forma en que las agencias y organizaciones podían trabajar en colaboración para responder ante tales preocupaciones. Se mencionó, asimismo, que debía haber instrucción inicial y periódica. Otra delegación señaló que la cuestión abarca distintos Anexos y debería tratarse en un grupo aparte. Apoyando esta última intervención, una organización internacional invitó a la Asamblea a tomar nota de que existe orientación del ACI en la materia, y de que ya existe el requisito de que los aeropuertos elaboren planes de respuesta ante emergencias que incluyan disposiciones sobre asistencia a las víctimas.

#### *Trata de personas en la aviación*

14.18 En la nota WP/305, los Estados Unidos señalaron que el personal de aviación y los pasajeros podían desempeñar un papel importante para interceptar y detener la trata de personas, si contaban con los recursos necesarios para reconocer indicadores de este delito y con la información sobre cómo denunciar sospechas de tráfico de personas ante las autoridades pertinentes. En consecuencia, se invitó a la Asamblea a apoyar una resolución que figuraba en el Anexo A de la nota, donde se destacaba el papel de la aviación en la lucha contra la trata de personas y se alentaba a la OACI a que continuara asistiendo a los Estados con sus medidas de lucha contra la trata de personas.

14.19 El Comité acordó someter, para su adopción por la Plenaria, la siguiente resolución:

**Resolución 14/2: Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación — Lucha contra el tráfico de personas**

*Considerando* que el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, adoptado en noviembre de 2000 por la Asamblea General de las Naciones Unidas y vigente a partir del 28 de enero de 2004, establece un marco internacional y ha sido ratificado por la mayoría de los países;

*Considerando* que la Circular 352 conjunta de la OACI y la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos sobre Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas publicada en mayo de 2018 subraya el importante papel que cumple la aviación internacional en la lucha contra la trata de personas;

*Considerando* que brindar instrucción al personal de atención al público y al resto del personal de aviación para que puedan detectar y dar respuesta a sospechas de trata de personas puede ayudar a detener ese delito;

*Considerando* que el Método recomendado 8.47 en el Anexo 9 alienta a los Estados contratantes a tomar medidas para garantizar que existan procedimientos para combatir la trata de personas, entre ellos sistemas de denuncia claros y puntos de contacto con las autoridades competentes pertinentes para los explotadores de aeropuertos y aeronaves;

*Considerando* que el Método recomendado 8.48 en el Anexo 9 alienta a los Estados contratantes a que tomen medidas para garantizar que el personal de los explotadores de aeropuertos y aeronaves que tenga contacto directo con los pasajeros reciba instrucción para concientizarlos sobre la trata de personas; y

*Considerando* que realizar campañas de concientización dirigidas al personal de aviación y a los pasajeros puede ayudar a mejorar el reconocimiento y la denuncia de sospechas de tráfico de personas; y

*Considerando* que la OACI debería fomentar la elaboración de directrices claras en materia de tráfico de personas para su implementación por cada Estado, incluidos modelos de protocolos de denuncia y respuestas por parte de las autoridades de imposición de la ley desde un enfoque centrado en la víctima y basado en el trauma;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a considerar la adopción y pronta implementación de los Métodos recomendados, 8.47 y 8.48 del Anexo 9;
2. *Exhorta* a los Estados miembros a dar debida consideración a la Circular 352 - *Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas*, en el marco de la implementación por su parte de las disposiciones pertinentes del Anexo 9; y
3. *Solicita* que el Consejo se cerciore de que el texto de orientación pertinente relacionado con la lucha contra la trata de personas esté actualizado y dé respuesta a las necesidades de los Estados miembros.

14.20 En la nota WP/134, el ACI y la IATA, informando sobre su trabajo para apoyar a sus miembros en la labor de asistencia para combatir la trata de personas, señalaron que las sospechas de trata de personas debían comunicarse a las autoridades competentes de modo que éstas tengan tiempo para intervenir. Los Estados deberían garantizar que existan sistemas apropiados de información, y que se comuniquen los puntos de contacto de las autoridades competentes a los operadores de aeronaves y de aeropuertos. Una de las delegaciones elogió al ACI y la IATA por haber incorporado la instrucción de concientización en los programas de instrucción operacional.

14.21 Tomando nota del trabajo realizado por estas organizaciones sobre el problema de la trata de personas, el Comité respaldó la propuesta de alentar a los Estados a que implementen el Método recomendado 8.47 del Anexo 9 – *Facilitación* a la mayor brevedad posible.

#### *Personas con discapacidades/Accesibilidad en la aviación*

14.22 La República Dominicana, en la nota WP/389, informó sobre los avances alcanzados por el Estado en la aplicación de las políticas permanentes de la OACI en el ámbito de la facilitación del transporte aéreo y de las disposiciones relativas a la facilitación en cuestiones tales como accesibilidad y diseño universal de sus diferentes terminales aéreas, e invitó a la Asamblea a instar a la OACI a que tome en cuenta las recomendaciones del Doc 9984, *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (discapacidades), y del Capítulo 8, sección H del Anexo 9 — *Facilitación*, y las convierta en normas.

14.23 La República Dominicana presentó también la nota WP/471, en la que se informaba sobre varias iniciativas emprendidas por el Estado sobre el tema de accesibilidad y diseño universal, para implementar la Resolución A39-20 y dar cumplimiento al Doc 9984, e igualmente invitó a la Asamblea a: a) instar a la OACI a realizar los estudios y la recopilación de los antecedentes que los Estados miembros puedan aportar con el objeto de analizar la pertinencia de actualizar el Doc 9984; y b) instar a la OACI a incorporar parte del contenido del Doc 9984, como normas o métodos recomendados en el Anexo 9.

14.24 En su consideración de las notas WP/389 y 471, el Comité convino en que debería pedirse al Consejo que considerara la realización de un estudio para actualizar el Doc 9984. Con respecto a la recomendación de incorporar elementos del documento en el Anexo 9 — *Facilitación* como normas o métodos recomendados, el Comité consideró prematuro determinar si se necesita algo más en términos de SARPS, y que sólo tras analizar situaciones puntuales y tras un debate de expertos podría proponerse elevar a normas los métodos recomendados del Anexo 9.

14.25 Canadá, en nombre de Australia, el ACI y la IATA, señaló en la nota WP/284, que los avances de la medicina, sumados a las nuevas tecnologías de asistencia y de otro tipo, estaban ayudando a que los viajes, incluso por vía aérea, fueran cada vez más accesibles para personas con discapacidades, y que los servicios aéreos sin barreras desempeñaban un importante papel pues permitían a personas con discapacidades vivir con autonomía y dignidad. Para reducir esas barreras de los viajes por vía aérea, se invitó a la Asamblea a: a) reconocer la importancia de generar mayor conciencia y seguir colaborando para promover la accesibilidad en la aviación; y b) alentar a los Estados miembros a que suministren información a la OACI y así colaborar en la elaboración de un compendio de reglamentos, normativas y políticas en materia de accesibilidad en la aviación.

14.26 Reconociendo la importancia de generar mayor conciencia y seguir colaborando para promover la accesibilidad en la aviación, el Comité respaldó la propuesta de que se aliente a los Estados

miembros a que suministren información a la OACI y así colaborar en la elaboración de un compendio de reglamentos, normativas y políticas en materia de accesibilidad en la aviación.

14.27 En la nota WP/322, Brasil, en nombre de un grupo de Estados miembros de la CLAC, presentó el Manual de procedimientos normalizados para asistencia a personas con discapacidades o movilidad reducida (SPM-PDRM), basado en la experiencia en los principales aeropuertos de Brasil durante los Juegos Paralímpicos de 2016 en Río.

14.28 El Comité, tomando nota de la información proporcionada por Brasil sobre su experiencia con la implementación de medidas de accesibilidad basadas en el Doc 9984, respaldó las propuestas de: a) alentar a los Estados miembros a presentar al Grupo de expertos FAL sus procedimientos relativos a la accesibilidad, para su posterior publicación; y b) pedir al Consejo que promueva, según corresponda, el intercambio de experiencias y mejores prácticas para la aplicación del Doc 9984.

14.29 En la nota WP/346, la IATA, informó que la industria de la aviación estaba enfrentando un aumento constante de políticas nacionales/regionales en materia de discapacidad que, o bien no estaban armonizadas, o estaban directamente en conflicto unas con otras, a pesar de las disposiciones del Anexo 9 sobre esta cuestión, y que la IATA había desarrollado un conjunto de principios fundamentales (véase el Apéndice A de la nota), que promovían la implementación armonizada de legislación y políticas en materia de discapacidad.

14.30 Al considerar la nota WP/346, el Comité, reconociendo que un enfoque armonizado para trabajar sobre la accesibilidad en la aviación contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU, convino en que, cuando corresponda, debía invitarse a los Estados miembros a considerar los principios fundamentales de la IATA en relación con los pasajeros con discapacidad al elaborar e implementar reglamentación en esta área. El Comité respaldó los objetivos generales enunciados en la nota WP/346.

14.31 Para concluir su labor sobre esta cuestión del orden del día, el Comité examinó las modificaciones propuestas de la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* presentadas en la nota WP/61, en la que figuraba una versión revisada de un proyecto de resolución para su adopción por la Asamblea (Resolución 14/2).

14.32 Tras examinar la versión revisada del proyecto de resolución y enmendar el Apéndice D, el Comité acordó recomendar a la Plenaria que adoptara la siguiente resolución, que debería sustituir la Resolución A39-20:

**Resolución 14/3: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación**

*Considerando* que la finalidad del Anexo 9 — *Facilitación* es exponer las obligaciones que los Artículos 22, 23 y 24 del Convenio imponen a los Estados miembros y normalizar los procedimientos para cumplir con los requisitos legales a los que se refieren los Artículos 10, 13, 14, 29 y 35;

*Considerando* que la aplicación de las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 9 es esencial para facilitar el despacho de aeronaves, pasajeros y su equipaje, carga y correo, y enfrentar los

desafíos que se plantean en los controles fronterizos y procesos de aeropuertos para mantener la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo; y

*Considerando* que es imprescindible que los Estados miembros continúen persiguiendo el objetivo de máxima eficiencia y protección de dichas operaciones de despacho; y

*Considerando* que en las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas se resalta la importancia que sigue teniendo en la lucha contra el terrorismo el trabajo de la OACI en gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje.

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución, enunciados más adelante, constituyen la declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación a la clausura del 40º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

Apéndice B — Medidas nacionales e internacionales para garantizar la seguridad e integridad de la identificación de los viajeros y los controles fronterizos

Apéndice C — Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación

Apéndice D — Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros

2. *Pide* al Consejo que examine regularmente la declaración consolidada relativa a la facilitación e informe a la Asamblea como corresponda cuando sea necesario introducir cambios en la declaración; y

3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A39-20: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación.

## APÉNDICE A

### **Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación**

*Considerando* que la *Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad* y su Protocolo facultativo, que habían sido adoptados en diciembre de 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, entraron en vigor el 3 de mayo de 2008;

*Considerando* que la elaboración por la Organización de especificaciones para los documentos de viaje de lectura mecánica ha demostrado ser efectiva para desarrollar sistemas que agilizan el despacho de los pasajeros internacionales y miembros de las tripulaciones que pasan por los puestos de control en los aeropuertos, mejorando al mismo tiempo el cumplimiento de los programas de inmigración y de otras autoridades de control fronterizo;

*Considerando* que la elaboración de una serie de señales normalizadas para orientar a los viajeros y otros usuarios que utilizan las terminales de los aeropuertos ha demostrado ser efectiva y ventajosa;

*Considerando* que hacer que el transporte aéreo sea universalmente accesible es un factor clave en aras de la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU;

*Considerando* que los documentos de viaje de lectura mecánica refuerzan el proceso de gestión del control fronterizo y aumentan la seguridad de la aviación al mejorar la integridad de los documentos que verifican la identidad de los pasajeros y las tripulaciones;

*Considerando* que el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2013 resolvió que se debería alentar a los Estados miembros a usar el Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) desarrollado para responder a la necesidad de contar con un medio más eficiente para notificar y examinar diferencias respecto a las normas y métodos recomendados (SARPS) y para reemplazar el mecanismo existente basado en documentación impresa;

*Consciente* de los componentes del Anexo 9 — *Facilitación* que promueven los objetivos tanto de la gestión fronteriza como de seguridad de la aviación que se auditan en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP); y

*Recordando* el Comunicado de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en Montreal en noviembre de 2018 y las conclusiones y recomendaciones de la conferencia relativas a la gestión del control fronterizo;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a que, con especial atención, intensifiquen sus esfuerzos por aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9;
2. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta el *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (Doc 9984) al cumplir las disposiciones pertinentes del Anexo 9;
3. *Pide* al Consejo que elabore un programa de trabajo sobre accesibilidad para los pasajeros con discapacidad a fin de lograr que el sistema de transporte aéreo sea inclusivo para las personas con discapacidad;
4. *Pide* al Consejo que se asegure de que el Anexo 9 — *Facilitación* esté al día y satisfaga los requisitos actuales de los Estados miembros y las obligaciones que les corresponden en virtud de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas respecto a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje, además de los requisitos de los Estados miembros relativos a la administración de la carga y de los pasajeros y los avances tecnológicos asociados a dicha administración; la facilitación de la carga; el manejo de sucesos relacionados con la salud y otros sucesos perturbadores que afecten a la aviación y la respuesta para atender dichos sucesos; y los menores no acompañados;
5. *Pide* al Consejo que se asegure de que los textos de orientación pertinentes estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados miembros;

6. *Pide* al Consejo que se asegure de que las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relativas a la gestión del control fronterizo y del Anexo 17 — *Seguridad* sean compatibles y se complementen;
7. *Insta* a los Estados miembros a tener debidamente en cuenta los textos de orientación existentes y las mejores prácticas en materia de señalización y carteles, incluido el Doc 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, en la medida en que continúe siendo aplicable;
8. *Insta* a los Estados miembros a que aseguren que todas las entidades y dependencias que intervienen en la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 — *Facilitación*, tales como las autoridades de aviación civil, inmigración, aduanas, sanitarias, cuarentena, emisión de documentos de viaje, control del tránsito aéreo, orden público, postales, policiales fronterizas y asuntos exteriores, tengan acceso adecuado al Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), a fin de que se cumplimente correctamente la lista de verificación del cumplimiento del Anexo 9;
9. *Reafirma* que la OACI y sus Estados miembros deben seguir considerando los programas de facilitación como un asunto de máxima prioridad y que deberían proporcionar recursos apropiados al respecto;
10. *Insta* a todos los Estados miembros a continuar apoyando financieramente las actividades de facilitación de la Organización con contribuciones voluntarias de recursos humanos y financieros, adicionales a lo presupuestado en el programa regular; y
11. *Reconociendo* el liderazgo de la OACI en el área de las actividades de facilitación, pide al Consejo y a la Secretaria General que aseguren la sostenibilidad a largo plazo de los programas de facilitación de la Organización, adoptando medidas para incorporar los requisitos financieros en el Presupuesto del Programa regular lo antes posible, y en la medida de lo posible.

## APÉNDICE B

### **Medidas nacionales e internacionales para garantizar la integridad de la identificación de los viajeros y los controles fronterizos y reforzar la seguridad**

*Considerando* que los Estados miembros reconocen la importancia que tiene la gestión de la identificación de los viajeros y el control fronterizo para el objetivo estratégico de la OACI de seguridad de la aviación y facilitación;

*Considerando* que los Estados miembros reconocen que la capacidad de identificar de manera única a las personas exige un enfoque holístico y coordinado que concatene los siguientes cinco elementos interdependientes de gestión de la identificación de los viajeros y el control fronterizo para formar un marco congruente:

- a) documentos, herramientas y procesos fundamentales que se requieren para garantizar la autenticidad de una prueba de identidad;

- b) el diseño y fabricación de documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) normalizados, especialmente de pasaportes electrónicos, que cumplen las especificaciones de la OACI definidas en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*;
- c) procesos y protocolos para que las autoridades competentes expidan documentos a titulares autorizados, y controles para combatir el robo, la falsificación y la pérdida;
- d) sistemas y herramientas de inspección para la lectura y verificación eficientes y seguras de MRTD en las fronteras, incluido el uso del directorio de claves públicas (PKD) de la OACI; y
- e) aplicaciones interoperables que permiten establecer de manera oportuna, segura y fiable la correlación de los MRTD y sus titulares con los datos disponibles y pertinentes, durante las operaciones de inspección.

*Considerando* que los Estados miembros necesitan contar con la capacidad de identificar de manera única a las personas, así como con las herramientas y mecanismos disponibles para establecer y confirmar la identidad de los viajeros;

*Considerando* que la Estrategia del Programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP) define el marco mundial para derivar beneficios óptimos de los documentos de viaje y los controles fronterizos combinando los elementos de gestión de la identificación de los viajeros;

*Considerando* que con la Resolución 70/1 adoptada el 25 de septiembre de 2015 los Estados miembros de las Naciones Unidas han resuelto adoptar la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible que incluye un conjunto de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) con 169 metas, y que la meta 16.9 es ofrecer identidad jurídica a todos, incluyendo la inscripción del nacimiento para el año 2030;

*Considerando* que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en las Resoluciones 1373 (2001), 2178 (2014) y 2396 (2017) decidió que todos los Estados miembros impedirán la circulación de terroristas o de grupos de terroristas imponiendo controles eficaces de fronteras y controles en la expedición de documentos de identidad y de viaje, adoptando medidas para evitar la falsificación, la alteración ilegal y la utilización fraudulenta de documentos de identidad y de viaje;

*Considerando* que la veracidad y validez de los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) depende de la facilidad de lectura y la protección de estos documentos, las seguridades físicas que contribuyen a ello y las seguridades electrónicas que las garantizan;

*Considerando* que la limitación del número de posibles estados civiles para una persona depende de la documentación que se utilice para comprobar la identidad, confirmar la ciudadanía o nacionalidad y determinar el derecho del solicitante del pasaporte (es decir, los documentos generadores);

*Considerando* que el pasaporte es el documento de viaje oficial principal que denota la identidad y ciudadanía de una persona y tiene la función de informar al Estado de tránsito o de destino que el titular puede regresar al Estado que expidió el pasaporte;

*Considerando* que la confianza internacional en la integridad de los pasaportes es esencial para el funcionamiento del sistema de viajes internacionales;

*Considerando* que está aumentando en todo el mundo el uso de pasaportes en blanco robados para intentar ingresar a un país con una identidad falsa;

*Considerando* que la pronta notificación a la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL) de información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos o revocados expedidos por un Estado para incluirla en la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) es una norma del Anexo 9 — *Facilitación*;

*Considerando* que la seguridad de la identificación de los viajeros y de los controles fronterizos depende de un sistema de gestión de la identificación sólido y de la integridad del proceso de expedición de documentos de viaje;

*Considerando* que es necesaria la cooperación de alto nivel entre los Estados miembros para reforzar la resistencia al fraude con pasaportes, incluyendo la falsificación o imitación fraudulenta de pasaportes, el uso de pasaportes falsificados o de imitación fraudulenta, el uso de pasaportes válidos por impostores, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos de forma fraudulenta;

*Considerando* que los Estados miembros de las Naciones Unidas han resuelto, en virtud de la Estrategia global contra el terrorismo adoptada el 8 de septiembre de 2006, intensificar las actividades y la cooperación en todos los niveles, según proceda, para mejorar la seguridad de la fabricación y expedición de documentos de identidad y de viaje y prevenir y detectar su alteración o uso fraudulento;

*Considerando* que se necesita una cooperación mejor y más intensa entre los Estados miembros para combatir e impedir el fraude en la identificación y los documentos de viaje;

*Considerando* que en todo el mundo está cambiando la dirección de la actividad criminal para pasar cada vez más del fraude en los documentos de viaje al fraude en la identidad;

*Considerando* que los documentos de viaje de la Convención (CTD) son documentos de viaje que los Estados Parte en la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951 (“la Convención de 1951”) y la Convención sobre el Estatuto de los Apátridas de 1954 (“la Convención de 1954”) deben expedir a los refugiados o personas apátridas que se encuentren legalmente en su territorio (véase el Artículo 28 de las dos Convenciones) y que, por lo tanto, constituyen documentos de viaje previstos en dos tratados internacionales para personas que gozan de un estatuto reconocido internacionalmente;

*Considerando* que la OACI ha establecido el directorio de claves públicas (PKD) para verificar, validar y autenticar los pasaportes de lectura mecánica (MRP) dotados de datos biométricos, también conocidos como pasaportes electrónicos, reforzando así la seguridad de los mismos y la integridad de los controles fronterizos; y

*Considerando* que los Estados miembros piden el apoyo de los Programas de la OACI para obtener asistencia técnica y crear capacidades para reforzar su gestión de la identificación de viajeros y control fronterizo; y

*Considerando* que la cooperación entre Estados miembros y con las distintas instancias nacionales, regionales e internacionales y otros interesados ha tenido efectos positivos en los procedimientos para combatir la trata de personas.

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a que, a través de su gestión de los documentos de viaje y control fronterizo, identifiquen de manera única a las personas para maximizar los beneficios en materia de facilitación y seguridad de la aviación, así como para impedir actos de interferencia ilícita y otras amenazas para la aviación civil;
2. *Insta* a los Estados miembros a implantar herramientas y procesos rigurosos para salvaguardar la seguridad y la integridad de los documentos generadores, en particular aplicando principios de prueba de identidad tales como comprobar que la identidad existe y la persona está viva mediante dos fuentes de datos diferentes, que el solicitante corresponde a la identidad y es único en el sistema con pruebas fiables de la “huella social” del solicitante, es decir la forma en que una persona interactúa con la sociedad durante el ciclo de vida y verificar el registro del organismo o cotejar el registro con uno o más datos biométricos;
3. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para desarrollar e implantar un sistema sólido de gestión de la identificación y para salvaguardar la seguridad e integridad del proceso de expedición de documentos de viaje;
4. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para establecer e implantar un sólido sistema de verificación de la integridad de los pasaportes electrónicos, en particular mediante la lectura de sus firmas electrónicas y la verificación de su validez;
5. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que mantenga actualizada la hoja de ruta para la implementación de la Estrategia ICAO TRIP para asistir a los Estados miembros a fin de que identifiquen de manera única a las personas y mejoren la seguridad e integridad de sus documentos de viaje y controles fronterizos;
6. *Pide* a los Estados miembros que intensifiquen sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de la identificación de los viajeros y los controles fronterizos y se asistan mutuamente al respecto;
7. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las especificaciones del Doc 9303;
8. *Recuerda* a los Estados miembros que se aseguren de que los pasaportes que no sean de lectura mecánica se retiren de circulación;
9. *Insta* a los Estados miembros a que se aseguren de que los documentos de viaje que expidan a refugiados y personas apátridas (“documentos de viaje de la Convención” o CTD) sean de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones del Doc 9303;
10. *Recuerda* a los Estados miembros que establezcan controles a fin de protegerse contra el robo de documentos de viaje en blanco y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos.

11. *Insta* a los Estados miembros que necesiten asistencia respecto a la creación de sistemas eficaces y eficientes de identificación de viajeros y de control fronterizo a que se pongan en contacto con la OACI sin demora;
12. *Pide* al Consejo que se asegure de que las especificaciones y los textos de orientación que figuran en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica* se mantengan actualizados a la luz de los avances tecnológicos;
13. *Insta* a los Estados miembros a que refuercen la gestión del control fronterizo, tal como ha dispuesto por su parte el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en sus resoluciones, aplicando las correspondientes normas del Anexo 9 — *Facilitación*;
14. *Exhorta* a los Estados miembros a implementar soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho, como el uso de puertas con sistemas de control fronterizo automatizado (ABC) en combinación con el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI para verificar los pasaportes electrónicos;
15. *Pide* a la Secretaria General que siga evaluando soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho;
16. *Pide* al Consejo que continúe la labor de fortalecer aún más la integridad de la identificación de los viajeros y la gestión del control fronterizo y la seguridad, y la elaboración de textos de orientación, a fin de asistir a los Estados miembros a lograr esos objetivos;
17. *Insta* al Consejo a explorar las formas de intensificar la asistencia y el apoyo en creación de capacidades para los Estados miembros en las áreas de identificación de viajeros y control fronterizo, incluida una función de liderazgo proactivo de la OACI en la comunidad internacional para facilitar y coordinar dicha asistencia;
18. *Insta* a todos los Estados miembros a que se incorporen al PKD de la OACI y a que utilicen la información disponible en dicho directorio para validar los eMRTD en los puntos de control fronterizo;
19. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que proporcionen prontamente a la INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos y revocados expedidos por su Estado, para que se incorporen a la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
20. *Exhorta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que, en los puntos de control fronterizo de entrada y de salida, cotejen los documentos de viaje de personas que realizan viajes internacionales contra la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
21. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan mecanismos eficientes y eficaces para ingresar datos y hacer cotejos en la base de datos SLTD;
22. *Insta* a los Estados miembros a establecer entre todos los interesados un sistema eficiente de intercambio de información y colaboración para prevenir la trata de personas; y

23. *Pide* a la Secretaría General que disponga la elaboración de textos de orientación sobre los procedimientos que deban aplicarse para combatir la trata de personas, para de esa forma ayudar a los Estados miembros a llevar a la práctica las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* referidas a la trata de personas.

## APÉNDICE C

### **Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación**

*Considerando* que es preciso que los Estados miembros sigan adoptando medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de los trámites de despacho;

*Considerando* que la creación y el funcionamiento activo de los programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo son un medio probado para efectuar las mejoras necesarias;

*Considerando* que la cooperación en cuestiones de facilitación entre los Estados miembros y con las diversas partes nacionales, regionales e internacionales interesadas en cuestiones de facilitación ha beneficiado a todos los interesados; y

*Considerando* que dicha cooperación ha pasado a ser vital a la luz de la proliferación de sistemas no uniformes de intercambio de datos sobre los pasajeros que afectan a la viabilidad de la industria del transporte aéreo y que las autoridades de control fronterizo solicitan cada vez más el intercambio de datos sobre los pasajeros;

*Considerando* que ha aumentado en los últimos años la amenaza de propagación a escala mundial de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo;

*Considerando* que el Anexo 9 contiene disposiciones para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a establecer y utilizar programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo y a adoptar políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;
2. *Insta* a los Estados miembros a participar en programas regionales y subregionales de facilitación del transporte aéreo de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;
3. *Insta* a los Estados miembros a tomar las medidas necesarias, mediante programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo u otros medios apropiados, para:
  - a) llevar periódicamente a la atención de todos los departamentos interesados de su gobierno la necesidad de:

- 
- i. hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9; y
    - ii. hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación;
  - b) tomar la iniciativa en toda medida ulterior que sea necesaria; y
  - c) asegurar que se haya dispuesto una apropiada coordinación para implementar efectivamente la Estrategia TRIP de la OACI.
4. *Insta* a los Estados miembros a que estimulen a sus programas y comités nacionales de facilitación y a otros programas y comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;
5. *Insta* a los Estados miembros vecinos y contiguos a que se consulten entre sí respecto a los problemas comunes que puedan tener en materia de facilitación, cuando se estime que dichas consultas pueden conducir a una solución uniforme de tales problemas;
6. *Insta* a los Estados miembros, explotadores de aeronaves y explotadores de aeropuertos a seguir colaborando intensamente en:
- a) la identificación y solución de los problemas de facilitación; y
  - b) la elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal, la propagación de enfermedades transmisibles y otras amenazas a los intereses nacionales;
7. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves y aeropuertos y a sus asociaciones a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de carga en las terminales internacionales;
8. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen las disposiciones del Anexo 9 para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares;
9. *Pide* al Consejo que considere elevar a la categoría de norma internacional el método recomendado 8.46 del Anexo 9, así como que considere introducir un nuevo método recomendado en el Anexo 9 dirigido a los explotadores de aeronaves y aeropuertos sobre la elaboración de planes adecuados para prestar asistencia oportuna y efectiva a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, y que los comuniquen a la OACI;
10. *Insta* a los Estados y a los explotadores de aeronaves y aeropuertos a que, en colaboración con los organismos internacionales interesados, hagan todo lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando la seguridad de la cadena internacional de suministro; y
11. *Insta* a los Estados miembros a que inicien el diálogo y la cooperación entre los órganos nacionales, regionales e internacionales encargados del control fronterizo y la seguridad respecto a sus

obligaciones en virtud del Anexo 0 — Facilitación y las correspondientes resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas; y

12. *Pide* a la Secretaría General que disponga que la OACI siga adelante con la labor relativa a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje en la lucha contra el terrorismo y profundice la cooperación y colaboración con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas, como la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) y la Oficina contra la Droga y el Delito (UNODC) de las Naciones Unidas.

## APÉNDICE D

### Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros

*Considerando* que es preciso que los Estados miembros sigan adoptando medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de los trámites de despacho;

*Considerando* que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la Resolución 2396 (2017), tras acoger con beneplácito la decisión de la OACI de establecer una norma en el Anexo 9 — *Facilitación* relativa al uso de sistemas de información anticipada sobre los pasajeros (API) por sus Estados miembros, y reconocer que muchos Estados miembros de la OACI aún no la han aplicado, decidió en el párrafo 11 que, de conformidad con el párrafo 9 de su resolución 2178 (2014) y de la norma de la OACI, sus Estados miembros deben establecer sistemas API y exigir a las líneas aéreas que operen en sus territorios que proporcionen API a las autoridades nacionales correspondientes;

*Considerando* que en el párrafo 12 de la misma Resolución 2396, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas decidió que los Estados miembros, de conformidad con las normas y métodos recomendados de la OACI, deben desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del PNR y asegurar que todas sus autoridades competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos, y exhortó a los Estados miembros, las Naciones Unidas y otras entidades internacionales, regionales y subregionales a que proporcionen asistencia técnica, recursos y creación de capacidad a los Estados miembros a fin de poner en práctica esa capacidad y, según proceda, alienta a los Estados miembros a que compartan los datos PNR con los Estados miembros pertinentes o afectados para detectar combatientes terroristas extranjeros que regresen a sus países de origen o de nacionalidad o que viajen o se trasladen a un tercer país, con especial atención a todas las personas designadas por el Comité establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011), y 2253 (2015), e insta asimismo a la OACI a que colabore con sus Estados miembros con miras a establecer una norma para la recopilación, el uso, el procesamiento y la protección de los datos PNR;

*Considerando* que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la resolución 2482 (2019), pidió a los Estados miembros que cumplieran las obligaciones de reunir y analizar la API y, en cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del PNR y de asegurarse de que las autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, lo que ayudará a los funcionarios de seguridad a detectar conexiones entre las personas vinculadas a la delincuencia organizada, ya sea nacional o transnacional, y

los terroristas, para impedir los viajes de terroristas y perseguir el terrorismo y la delincuencia organizada, ya sea nacional o transnacional, incluso mediante programas de creación de capacidad; y

*Considerando* que el uso de datos API y PNR según se menciona en la Estrategia TRIP de la OACI también puede servir para fines de seguridad de la aviación, añadiendo un importante estrato al sistema de aviación civil internacional para detectar terroristas y prevenir actos de interferencia ilícita mucho antes del embarque en las aeronaves;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves que presten servicios de transporte aéreo internacional a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos proporcionando información anticipada sobre los pasajeros a fin de alcanzar niveles óptimos de eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros en los aeropuertos internacionales;
2. *Insta* a los Estados miembros, respecto al uso de los sistemas de intercambio electrónico de datos sobre los pasajeros, a asegurarse de que los requisitos de los datos sobre los pasajeros se ajusten a las normas internacionales adoptadas para este fin por los organismos correspondientes de las Naciones Unidas y a garantizar la seguridad, el tratamiento correcto y la protección de esos datos, respetando plenamente los derechos humanos;
3. *Insta* a los Estados miembros a prestar ayuda a los demás Estados miembros y compartir mejores prácticas, en cuanto corresponda, para el establecimiento de los sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros; y
4. *Pide* a los Estados miembros que, si aún no lo hayan hecho, desarrollen la capacidad de recopilar, procesar y analizar los datos del PNR y que se aseguren de que sus autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos.