



**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Cuestiones sobre Seguridad de la Aviación (AVSEC)

**REVISIÓN DE LOS DESARROLLOS Y ACTIVIDADES
MUNDIALES Y REGIONALES EN EL CAMPO AVSEC**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

La presente nota proporciona a la Reunión una discusión sobre el Mecanismo Regional para la compartición de información de seguridad sobre amenazas a la aviación civil.

Referencias:

- AVSEC/COMM/3 y 4
- Circular a los Estados SP 48/1-06/19 de fecha 24 de marzo de 2006
- Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc 8973)

1. Introducción

1.1 Esta nota presenta a la Reunión las actividades mundiales y regionales recientes de la OACI en el campo AVSEC.

2. Anexo 17 y el Manual de Seguridad

2.1 El 30 de noviembre de 2005 el Consejo adoptó la Enmienda 11 al Anexo 17, estableciendo el 10 de abril de 2006 como la fecha en la que la enmienda surtiría efecto y el 1 de julio de 2006 como la fecha de aplicación. La Enmienda 11 surgió de las propuestas de las reuniones decimosexta y decimoséptima del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) celebradas en los meses de mayo de 2004 y marzo/abril de 2005 respectivamente. Fue desarrollada de acuerdo con las acciones del Consejo para el cumplimiento de la Resolución de la Asamblea A35-9, la declaración consolidada de continuar las políticas de la OACI relacionadas con la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Las disposiciones del Anexo 17 fueron revisadas detalladamente para aclarar la redacción y vocabulario de las normas y métodos recomendados (SARPS) que estaban siendo eliminados, con el fin de facilitar tanto su interpretación común por parte de los Estados Contratantes y su factibilidad de ser auditados bajo el Programa Universal de la OACI de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP), así como para asegurar que las medidas en el Anexo 17 son proporcionales con el nivel de las amenazas. La Enmienda 11 cubre lo siguiente: aplicabilidad del Anexo 17; refuerzo de las disposiciones de los programas de control de seguridad nacional de la aviación civil; guardias de seguridad en vuelo (IFSOs); aviación general y trabajos aéreos; el concepto de seguridad de una sola parada para pasajeros y equipaje; el concepto de valoración de riesgos; seguridad para todas las operaciones de carga; y definiciones. La carta que fue enviada a los Estados el 30 de noviembre de 2005 se incluye como **Apéndice A** a esta nota.

2.2 El Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc 8973) ofrece liderazgo y orientación detallada a los Estados en lo relacionado con la interpretación e implantación de las normas y métodos recomendados contenidos en el Anexo 17. El manual, como muchos de ustedes ya lo saben, es de distribución limitada sólo a aquellos individuos y organizaciones autorizadas por la autoridad competente de sus Estados. El manual es una herramienta sumamente útil para el personal que está involucrado en los programas AVSEC de las aerolíneas nacionales o de aeropuertos, así como para los consultores u otras compañías privadas especializadas en la provisión de servicios y habilidades AVSEC. Proporciona información detallada y orientación para el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 17 relacionadas con:

- Operaciones AVSEC e instrucción de personal;
- Dispositivos de detección y otras tecnologías AVSEC;
- Selección de equipo general, adquisición y mantenimiento y procedimientos; y
- El desarrollo de un marco legal AVSEC efectivo para el Estado.

2.3 En la actualidad, la Subdirección de seguridad de la aviación y facilitación (S&F) está preparando un manual de orientación relacionado con “El establecimiento y gestión del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación de un Estado”; dicho manual permitiría que los Estados establezcan sistemas fuertes de vigilancia de la seguridad de la aviación y que preparen el camino para la auditoría del Estado de las capacidades de la vigilancia de la seguridad de la aviación las cuales comenzarán en 2008. Se espera que este manual esté publicado para la segunda mitad del 2006.

3. Reestructuración de la Subdirección de seguridad de la aviación y facilitación (S&F)

3.1 La Subdirección de seguridad de la aviación y facilitación (S&F) ha sido reestructurada en dos subdirecciones, la Sección de Especificación y Material de Orientación (SGM) y la Sección de Asistencia Coordinada y Desarrollo (CAD). La nueva Sección CAD, anteriormente conocida como la Sección AVSEC tiene la responsabilidad de gestionar lo siguiente:

- a) el Programa de Asistencia Coordinada de la Seguridad de la Aviación;
- b) las implicaciones futuras de la seguridad de la aviación; y
- c) la gestión del Programa de Instrucción de la Seguridad de la Aviación.

3.2 El Consejo de la OACI aprobó recientemente el programa y el mismo está diseñado para permitir que los Estados Contratantes:

- a) solucionen sus deficiencias en la seguridad de la aviación, encontradas durante las auditorías de la seguridad de la aviación de la OACI las cuales fueron realizadas bajo el Programa Universal de la OACI de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP)
- b) establezcan una infraestructura sólida de seguridad de la aviación, de acuerdo con el Anexo 17 de la OACI y todo el material de orientación de la OACI en el campo de la seguridad de la aviación; y
- c) asistir a los Estados en la solución de retos que surjan en la seguridad de la aviación.

3.3 El programa será lanzado y la implantación de sus proyectos iniciará en abril de 2006. Será coordinado con otras entidades regionales de aviación y agencias de las Naciones Unidas que estén involucradas en la lucha contra los actos de interferencia ilícita. El programa también será coordinado con los Estados que tengan experiencia y recursos financieros para la seguridad de la aviación que quieran unirse a la OACI en brindar asistencia a los Estados. Asimismo, CAD continuará brindando asistencia bajo el Plan de Acción de la Seguridad de la Aviación.

4. Implicaciones futuras para la seguridad de la aviación

4.1 En el mundo actual muchos hechos tienen impacto en el campo de la seguridad de la aviación. Dichos factores incluyen cambios en la legislación, políticas reguladoras, operaciones en el campo, tecnología, diseño e ingeniería de aeronaves y de aeropuertos así como las amenazas nuevas y emergentes. En un esfuerzo de mantenerse a la cabeza de los diversos retos, la OACI está lanzando una iniciativa para manejar aquellos asuntos en desarrollo que tienen un impacto en la seguridad de la aviación. Esta iniciativa implica ponerse en contacto con los Estados Miembros para introducirlos a los retos futuros de la seguridad de la aviación y estar en colaboración con la industria, como por ejemplo los explotadores de aeropuertos y de aeronaves y los fabricantes de equipo de seguridad y de aeronaves. Este acercamiento ayudará a los Estados a estar al día con los retos nuevos y emergentes de la seguridad de la aviación.

5. Reclutamiento de Profesionales AVSEC

5.1 Con el lanzamiento de la OACI de una nueva estrategia para la asistencia y desarrollo en seguridad de la aviación, y, considerando la evolución continua y la naturaleza cada vez más exigente del campo de la aviación, la Sección de Asistencia Coordinada y Desarrollo (CAD) de la Subdirección de seguridad de la aviación y facilitación (S&F) y la Dirección de Cooperación Técnica están en proceso de compilar una nueva lista de profesionales en seguridad de la aviación. En el caso de que estos profesionales sean reclutados como expertos a corto plazo, realizarán misiones de la OACI en seguridad de la aviación para ayudar a los Estados contratantes de la OACI a: a) desarrollar una infraestructura sólida de la seguridad de la aviación; b) corregir las deficiencias en la seguridad de la aviación según los resultados del Programa Universal de la OACI de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP); c) tratar con amenazas nuevas y emergentes; d) dar clases en los cursos de instrucción de la seguridad de la aviación de la OACI. La nueva lista será compilada en base a los méritos y experiencia profesional en los campos de la aviación y de la seguridad de la aviación. Los prerrequisitos incluidos según el **Apéndice B** son indispensables para todos los candidatos potenciales.

5.2 Se sugiere que cualquiera que cumpla dichos requerimientos y que pueda estar interesado en realizar misiones de la seguridad de la aviación en nombre de la OACI envíe su currículum a: jhaidar@icao.int; y copiar a la Sra. Wendy Kiley-Valiquet a wkiley-valiquet@icao.int. Se alienta a los Estados a retransmitir esta información a los individuos calificados dentro de sus administraciones.

6. Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación

6.1 La OACI ha establecido una red de 16 Centros de Instrucción en Seguridad de la Aviación (ASTC) a lo largo del mundo, tres de los cuales se encuentran en las Regiones CAR/SAM. Cada año la OACI publica un programa de instrucción en seguridad de la aviación incorporando cursos en las diversas disciplinas del campo de la seguridad de la aviación los cuales son conducidos en los ASTCs. El programa de instrucción regional de los ASTCs para el 2006 es como sigue:

6.2 El programa de cursos del Centro de Instrucción en Seguridad de la Aviación de la OACI en Puerto España, Trinidad y Tabago es como sigue:

- Taller del Programa de Seguridad de Aeropuerto
3 al 7 de abril de 2006 (5 días laborales)
- Taller de Certificación de Inspectores
1 al 5 de agosto de 2006 (5 días laborales)

6.3 El programa de cursos del Centro de Instrucción en Seguridad de la Aviación de la OACI en Quito, Ecuador (español) es como sigue:

- Taller del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
1 al 5 de septiembre de 2006 (5 días laborales)
- Negociación de rehenes
1 al 5 de octubre de 2006 (5 días laborales)

6.4 El programa de cursos del Centro de Instrucción en Seguridad de la Aviación de la OACI en Buenos Aires, Argentina (español) es como sigue:

- Taller del Programa de Seguridad de Aeropuerto
15 al 19 de mayo de 2006 (5 días laborales)
- Certificación de instructores
1 al 5 de diciembre de 2006 (5 días laborales)

6.5 CAD tiene la responsabilidad del desarrollo de todos los conjuntos de material didáctico de la seguridad de la aviación (ASTP) que son proporcionados a todos los miembros de la red de los ASTCs. CAD está planeando el desarrollo de nuevos conjuntos de material didáctico de la seguridad de la aviación durante el 2006 para incluir el diseño de seguridad para aeropuertos y aeronaves; amenazas nuevas y emergentes en la aviación civil; certificación de inspectores y control de calidad nacional. Los ASTPs disponibles en la actualidad son:

6.6 Desde 2005 están disponibles los siguientes conjuntos de material didáctico nuevos:

- ASTP/Diseño de Aeropuertos (Inglés, Francés, Español)
- ASTP/Control de Calidad (Inglés, Francés, Español)
- ASTP/Audidores Nacionales – Inspectores (Inglés, Francés, Español)
- ASTP/Certificación de Instructores AVSEC (Inglés, Francés, Español)
- ASTP/Certificación de Personal AVSEC (Inglés)

7 Anexo 9 y los Documentos de viaje de lectura mecánica

7.1 A través de la Subdirección de seguridad de la aviación y facilitación (S&F), la OACI persigue el objetivo de facilitar y reforzar la autorización y medidas de seguridad en fronteras y aeropuertos y de reducir la congestión en la parte pública, todo esto con una estrategia en tres partes: la estandarización de pasaportes, visas y cualquier otro tipo de documento de viaje; mejora en los procesos de inspección con el uso de la tecnología moderna; y afrontar los problemas relacionados con la seguridad. Las prioridades del programa incluyen: actualización de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 – Facilitación; desarrollo e implantación de las especificaciones para los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTDs) incluyendo la confirmación de identidad a través de biometría; modernización de los procesos de control de fronteras; seguridad y facilitación de los procesos de distribución internacionales; y las medidas de contingencia para tratar las emergencias de salud de preocupación internacional.

7.2 La División de Facilitación y el Grupo de expertos de Facilitación asisten al Consejo y al Comité de Transporte Aéreo en las enmiendas al Anexo 9. El Grupo técnico asesor sobre los documentos de viaje de lectura mecánica (TAG/MRTD) ayuda a la Secretaría con la actualización de las especificaciones para los MRTDs dentro de la serie de documentos del Doc 9303. La Secretaría utiliza los seminarios regionales, el Programa para la Implantación Universal de los MRTDs, las misiones regionales del personal y la red de contactos de Facilitación para promover la implantación de las normas y especificaciones antes mencionadas.

7.2.1 *Documentos seleccionados relevantes*

- Anexo 9 – Facilitación (12ª Edición, 2005)
- Doc 9309, Partes 1 a la 3: Documentos de viaje de lectura mecánica
- Circular 309: Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) (abril de 2006)

7.2.2 *Reportes de Reuniones recientes:*

- TAG/MRTD/16 – Informe de la Decimosexta Reunión del Grupo técnico asesor sobre los documentos de viaje de lectura mecánica (26 al 28 de septiembre de 2005)
- Simposio sobre las Normas de la OACI relacionadas con MRTDs y Mejora a través de la Biometría (con exhibición)
Sitio web: <http://www.icao.int/icao/en/atb/fal/MRTDsymposium/index.html>
- Sitio web del MRTD: www.icao.int/mrtd

8. **Programa Universal de la OACI de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP)**

8.1 Las auditorías del USAP de la OACI en los Estados comenzaron en noviembre de 2002 y actualmente se llevan a cabo según el plan de auditorías enviado a los Estados. Al 31 de marzo de 2006 se han realizado 114 misiones de auditoría, de las cuales 40 se efectuaron en 2005. En la región, se realizaron 5 misiones de seguimiento a las auditorías durante el 2005 a Bolivia, Jamaica, Paraguay, Suriname y Trinidad y Tabago. Siete de estas visitas de seguimiento están programadas para el 2006 a Cuba, El Salvador, Honduras, México, Nicaragua, Perú y Venezuela. El informe de las actividades de auditoría se incluye como **Apéndice C** a esta nota de estudio.

8.2 El plan de auditorías que se realizarán en 2006 y 2007 se adjuntan a esta nota de estudio como **Apéndices D y E**. Están programadas 8 auditorías en la región para 2006 en Argentina, Barbados, Grenada, Guyana, República Dominicana, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas y Uruguay. Tres auditorías más están programadas para el 2007 en Belice, Haití y Panamá. Las fechas efectivas de las misiones se coordinarán directamente con el Estado interesado. Entre cuatro y seis meses antes de la fecha de las auditorías se enviará un Memorando de Acuerdo (MOU) individual a cada Estado contratante programado para una misión de auditoría, a fin de que confirme su acuerdo con las condiciones, basadas en el modelo de MOU bilateral aprobado por el Consejo de la OACI.

9. **Organización de Estados Americanos (OEA) Comité Interamericano Contra el Terrorismo (CICTE) y la OACI**

9.1 La Organización de Estados Americanos (OEA) Comité Interamericano Contra el Terrorismo (CICTE) y la OACI ofreció treinta (30) becas para los Oficiales Nacionales de Seguridad de la Aviación en la Región que desearan asistir al Seminario y Reunión del Grupo de Tarea sobre revisión del equipaje de bodega el 28 de noviembre de 2005 en Monterrey, México. De dicho ofrecimiento, la OEA-CICTE procesó veinticuatro (24) becas para el evento (14 de las cuales fueron para la Región CAR) y su Director, Kevin Newmeyer asistió al mismo. Él declaró recientemente que la OEA-CICTE planea continuar su labor con la OACI y apoyar los eventos de instrucción AVSEC patrocinados por la OACI ofreciendo más becas para el 2006.

10. Segunda Fase del Programa OACI/Canadá de Capacitación sobre Seguridad de la Aviación en las Regiones CAR/SAM

10.1 Transport Canada y la OACI están trabajando actualmente para finalizar la propuesta conocida como “Programa de Capacidad para Contrarrestar el Terrorismo” el cual conlleva talleres, cursos y seminarios de la seguridad de la aviación (AVSEC) en las Regiones CAR/SAM del 2006 al 2009; dicho programa está dirigido para las Autoridades de Aviación y Aeronáutica Civil y podría incluir aeropuertos, explotadores aéreos y las autoridades de la vigilancia de los aeropuertos. Los temas AVSEC para estos eventos incluirán, pero no estarán limitados, el Programa de Seguridad de Aeropuerto, el Programa nacional de seguridad de la aviación civil, el Programa nacional de control de calidad, Inspección de pasajeros, el Programa de Seguridad de la Carga y Factores humanos.

11. Seminario de la Seguridad de la Aviación/Facilitación en República Dominicana

11.1 La Dirección de Cooperación Técnica de la OACI está planeando un Seminario de la Seguridad de la Aviación/Facilitación en Santo Domingo, República Dominicana del 27 al 30 de junio de 2006. El evento está siendo coordinado con la Subdirección de seguridad de la aviación y facilitación (S&F) y la Oficina NACC de la OACI. Los temas son la enmienda 11 del Anexo 17, el Anexo 9, control de calidad, pasaporte electrónico mejorado biométricamente, Inspección del equipaje de bodega, cambios en la Subdirección S&F, documentos de viaje de lectura mecánica, Programa USAP, iniciativas del AVSEC/COMM, seguridad de la carga aérea, control y autorización de fronteras, valoración de amenazas y riesgos, inspección de pasajeros/equipaje y factores humanos.

12. Puntos de contacto (PoC) de Seguridad de la Aviación

12.1 De conformidad con el punto de vista expresado con las opiniones expresadas por el Grupo de Lyon-Roma del G8 contra la criminalidad y el terrorismo, se ha establecido una Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI a fin de facilitar la comunicación sobre amenazas inminentes a las operaciones de transporte aéreo civil. El objetivo de la red de puntos de contacto (PoC) es actuar como red internacional de contactos de seguridad de la aviación de cada Estado, designados como la autoridad apropiada para enviar y recibir comunicaciones a cualquier hora del día o de la noche, sobre información de amenazas inminentes, solicitudes urgentes de protección de la aviación, y orientaciones a fin de apoyar los requisitos de protección para contrarrestar una amenaza inminente. Los puntos de contacto deben estar disponibles en todo momento, participar en el proceso de evaluación de amenazas y estar cerca del proceso de toma de decisiones sobre los procedimientos de protección de la aviación.

12.2 Debido al carácter confidencial de la información que ha de mantenerse en la red, se deberá ejercer un control estricto de la misma, de lo contrario, todas las medidas y esfuerzos futuros de implantación de la seguridad de la aviación podrían verse comprometidos. Por consiguiente, a fin de mantener el control sobre esta información, los Estados participantes deberían tener en cuenta lo siguiente:

- a) el acceso a la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI estará restringido a aquellos Estados que hayan incluido los detalles de su propio punto de contacto en la base de datos y a los cuales la OACI les haya expedido una contraseña;
- b) los participantes en la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación tendrán la obligación de mantener actualizada la información de su punto de contacto;
- c) los Estados deberán garantizar la protección física del acceso a la Red de puntos de contacto (PoC), restringiendo el acceso a la misma a aquellos que tengan verdadera necesidad de hacerlo en el cumplimiento de sus funciones;

- d) los Estados participantes se comprometerán a establecer procedimientos internos para garantizar que se dé curso a las comunicaciones establecidas a través de la Red de puntos de contacto (PoC) de manera rápida, de acuerdo con su nivel de urgencia; y
- e) la participación de un Estado en la Red de puntos de contacto (PoC) estará sujeta a la aceptación, por parte de dicho Estado, del cumplimiento de las normas arriba enunciadas.

12.3 Los Estados que deseen participar en la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI, sírvase completar el formulario adjunto como **Apéndice F** a esta nota de estudio y enviarlo directamente al Subdirector de seguridad de la aviación y facilitación (S&F) de la OACI, facsímile: + 1 (514) 954-6408, correo-e: avsec@icao.int.

13. Comité de la Seguridad de la Aviación (AVSEC/COMM)

13.1 La Quinta Reunión anual del AVSEC/COMM/5 se celebrará en Buenos Aires, Argentina, en conjunto con la Décima Reunión del Grupo de Expertos AVSEC de la CLAC del 8 al 13 de mayo de 2006. La Reunión AVSEC/COMM discutirá temas AVSEC tales como el Informe Final de la Inspección del equipaje de bodega (HBS) y el Plan de Acción, el Programa de Control de Calidad, el Programa de seguridad de la carga, el Directorio de Instructores/Consultores AVSEC, el Programa Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación, el Programa de Inspección de Pasajeros, el Seminario de Inspección de Pasajeros y el Mecanismo Regional para la compartición de información de amenazas.

14. Acción requerida para la Reunión

14.1 Se invita a la Reunión a tomar nota del contenido de esta nota, a tomar cualquier acción que se considere apropiada para alentar la cooperación regional y la implantación oportuna por parte de los Estados de los nuevos requerimientos AVSEC.

PROYECTO DE CONCLUSIÓN 8/X

ANEXO 17, RESOLUCIÓN DE ADOPCIÓN DE LA ENMIENDA 11

Que:

- a) los Estados que aún no lo han hecho informen a la OACI acerca de su desaprobación a cualquier parte de la Enmienda 11 utilizando el formulario adecuado;
- b) los Estados informen a la OACI antes del 1 de julio de 2006 utilizando el formulario adecuado:
 - 1) cualquier diferencia que exista el 1 de julio de 2006 entre las reglamentaciones o prácticas nacionales y las disposiciones del Anexo 17, incluyendo la enmienda 11 y por ende cualquier otra diferencia que se pueda generar, de acuerdo con las obligaciones impuestas por el Artículo 38 del Convenio de la OACI; y
 - 2) la fecha o fechas a través de las cuales los Estados han cumplido con las disposiciones del Anexo 17, incluyendo la Enmienda 11.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/X**

RECLUTAMIENTO DE PROFESIONALES AVSEC

Que los Estados:

- a) revisen los prerequisites de la OACI y retransmitan esta información a los individuos calificados AVSEC dentro de sus administraciones; y
- b) alienten a los individuos calificados a que apliquen con la OACI para asistir a los Estados con la mejora de sus Programas AVSEC.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/X**

RED DE PUNTOS DE CONTACTO (PoC)

Que los Estados:

- a) examinen los criterios de la información y designen a la autoridad competente a recibir a través de esta Red las amenazas inminentes a las operaciones del transporte aéreo civil; y
- b) se registren con la OACI antes del 30 de junio de 2006 utilizando el formulario adecuado para la Red de la OACI de puntos de contacto de seguridad de la aviación (PoC)

ENMIENDA NÚM. 11

DE LAS

NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS
INTERNACIONALES

SEGURIDAD

PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
CONTRA LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

ANEXO 17

AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

La enmienda del Anexo 17 que figura en este documento fue adoptada por el Consejo de la OACI el **30 de noviembre de 2005**. Las partes de esta enmienda que no hayan sido desaprobadas por más de la mitad del número total de Estados contratantes hasta el **10 de abril de 2006** inclusive, surtirán efecto en dicha fecha y serán aplicables a partir del **1 de julio de 2006**, según se especifica en la resolución de adopción.

NOVIEMBRE DE 2005

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**ENMIENDA 11 DE LAS NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES****SEGURIDAD — ANEXO 17****Resolución de Adopción**

El Consejo,

Obrando de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y especialmente con lo dispuesto en los Artículos 37, 54 y 90:

1. *Adopta por la presente* el 30 de noviembre de 2005, la Enmienda 11 de las normas y métodos recomendados internacionales que figuran en el documento titulado *Normas y métodos recomendados internacionales, Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, Seguridad*, que por conveniencia se designa como Anexo 17 al Convenio;
2. *Prescribe* el 10 de abril de 2006, como fecha en que la referida enmienda surtirá efecto, excepto cualquier parte de la misma acerca de la cual la mayoría de los Estados contratantes hayan hecho constar su desaprobación ante el Consejo con anterioridad a dicha fecha;
3. *Resuelve* que dicha enmienda o aquellas partes de la misma que hayan surtido efecto se apliquen a partir del 1 de julio de 2006;
4. *Encarga al Secretario General:*
 - a) que notifique inmediatamente a cada Estado contratante las decisiones anteriores, e inmediatamente después del 10 de abril de 2006, aquellas partes de la enmienda que hayan surtido efecto;
 - b) que pida a cada uno de los Estados contratantes:
 - 1) que notifique a la Organización (de conformidad con la obligación que le impone el Artículo 38 del Convenio) las diferencias que puedan existir al 1 de julio de 2006, entre sus reglamentos o métodos nacionales y las disposiciones de las normas contenidas en el Anexo, tal como queda enmendado por la presente, debiendo hacerse tal notificación antes del 1 de junio de 2006, y después de dicha fecha, que mantenga informada a la Organización acerca de cualesquiera diferencias que puedan surgir;
 - 2) que notifique a la Organización, antes del 1 de junio de 2006, la fecha o fechas a partir de la cual o de las cuales se ajustará a las disposiciones de las normas del Anexo según queda enmendado por la presente;
 - c) que invite a cada Estado contratante a que notifique, además, cualquier diferencia entre sus propios métodos y los establecidos por los métodos recomendados, cuando la notificación de tal diferencia sea importante para la seguridad de la navegación aérea, conforme al procedimiento especificado en b) anterior, sobre las diferencias respecto a las normas.

— — — — —

NOTA SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA DEL ANEXO 17

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

el texto que ha de suprimirse aparece tachado	texto que ha de suprimirse
el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de insertarse
el texto que ha de suprimirse aparece tachado y a continuación aparece el texto sustitutivo que se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de sustituir al actual

**TEXTO DE LA ENMIENDA 11 DE LAS
NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES**

SEGURIDAD

ANEXO 17

AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

Actos de interferencia ilícita. Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

- apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo;
- apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra;
- toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos;
- intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica;
- introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos destinados a fines criminales;
- comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Actuación humana. Aptitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Agente acreditado. Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la autoridad competente con respecto a la carga, ~~las encomiendas de mensajerías y por expreso o el correo.~~

Auditoría de seguridad. Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Aviación corporativa. La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. (Nótese que la aviación para empresas es una subcategoría dentro de la aviación general).

Carga. Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Certificación. Evaluación formal y confirmación otorgada por la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación, o en representación de dicha autoridad, de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen con el nivel que la autoridad competente considere aceptable.

Control de seguridad. Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros dispositivos, sustancias o artículos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Equipaje no identificado. El equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja en el aeropuerto o cuyo propietario no pueda ser identificado.

Estudio de seguridad. Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

Inspección. La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita.

Nota.— Algunos objetos o sustancias peligrosos se clasifican como mercancías peligrosas en el Anexo 18 y en el documento conexo Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284) y deben transportarse de conformidad con dichas instrucciones. Véase también el Apéndice 35, Artículos prohibidos, del Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc 8973 de distribución limitada) donde figura una lista de artículos que nunca deben transportarse en la cabina de una aeronave.

Inspección de seguridad. Examen de la aplicación de uno o más aspectos del programa de seguridad de una línea aérea, de un aeropuerto o de otros proveedores de servicios de seguridad que contribuyan a la ejecución del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Inspección de seguridad de la aeronave. Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Operación de la aviación general. Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial y de la de trabajos aéreos.

Operación de transporte aéreo comercial. Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

Parte aeronáutica. El área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Pasajero perturbador. Un pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal de aeropuerto o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave.

Principios relativos a factores humanos. Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Prueba de seguridad. Prueba, secreta o no, de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.

Seguridad. En este Anexo 17 se entiende como la Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

Trabajos aéreos. Operación de aeronave en la que esta se aplica a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, etc.

Verificación de antecedentes. Verificación de la identidad, y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal, si corresponde cuando esté legalmente permitido, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad y/o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

Verificación de seguridad de la aeronave. Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega, con objeto el fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Zona de seguridad restringida. Aquellas Zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto cuyo identificación como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, está controlado para garantizar la se aplican otros controles de seguridad de la aviación civil. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

CAPÍTULO 2. PRINCIPIOS GENERALES

2.1 Objetivos

2.1.1 Todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.

2.1.2 Cada Estado contratante creará/establecerá un organismo y elaborará y aplicará normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficacia de los vuelos.

2.1.3 Cada Estado contratante asegurará que tal organismo, tales normas, métodos y procedimientos:

- a) protejan la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia de la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita; y
- b) permitan dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad.

Nota editorial.— El párrafo 2.1.3 actual se trasladó a la Sección 2.2.

~~2.1.3~~ Cada Estado contratante se asegurará de que las medidas concebidas para salvaguardar a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita se apliquen, en la medida de lo posible, a las operaciones del interior, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes.

2.1.4 **Recomendación.**— Cada Estado contratante debería asegurarse que se otorgue protección adecuada a la información de seguridad de la aviación.

Nota 1.— Los textos de orientación, para alcanzar los objetivos de seguridad de la aviación civil mediante la aplicación de las normas y métodos recomendados de los capítulos que siguen, figuran en el Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc 8973 — Distribución limitada).

Nota 2.— Los materiales didácticos completos sobre seguridad de la aviación destinados a ayudar a los Estados a alcanzar los objetivos de seguridad de la aviación civil se incluyen en el Programa de instrucción en seguridad de la aviación de la OACI, que comprende una serie de conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP).

2.2 Aplicabilidad

2.2.1 Cada Estado contratante aplicará las normas y procurará aplicar los métodos recomendados que figuran en el Anexo 17 a las operaciones de la aviación civil internacional.

~~2.1.3~~ 2.2.2 Cada Estado contratante se asegurará de que, en la medida de lo posible, los principios que rigen las medidas concebidas para salvaguardar de protección contra actos de interferencia ilícita en la aviación civil se apliquen, en la medida de lo posible, a las operaciones del interior, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes.

2.2.3 Seguridad y facilitación

Recomendación.— Cada Estado contratante debería disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.

2.2.4 Cooperación internacional

~~2.3.1~~ 2.4.1 Cada Estado contratante asegurará que se cumplan/satisfagan, en la medida de lo posible, las demandas de controles especiales de seguridad formuladas por los pedidos de otros Estados contratantes de que se apliquen medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios determinado vuelo o vuelos especificados/específicos operados por los explotadores de esos otros Estados. El Estado que formula el pedido considerará las medidas de alternativa del otro Estado que sean equivalentes a las solicitadas.

~~2.3.2~~ 2.4.2 Cada Estado contratante cooperará con otros Estados, cuando sea necesario, para armonizar sus respectivos en la preparación e intercambio de información relativa a programas nacionales

de seguridad de la aviación civil, programas de instrucción y programas de control de calidad cuando sea necesario.

~~2.3.3 Cada Estado contratante cooperará con otros Estados en la preparación e intercambio de información relativa a sus programas de instrucción cuando sea necesario.~~

~~2.3.4.2.3~~ Cada Estado contratante ~~compartirá~~ establecerá y aplicará procedimientos para compartir, en la medida de lo posible, con otros Estados contratantes la información sobre amenazas que se relacione con los intereses de seguridad de la aviación de dichos Estados.

~~2.3.5.2.4.4~~ Cada Estado contratante ~~proporcionará protección y~~ establecerá y aplicará procedimientos apropiados adecuados para proteger y manipular a la información ~~confidencial~~ sobre seguridad facilitada compartida por con otros Estados contratantes, o que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados contratantes, a fin de asegurarse de que se evite el uso la utilización o divulgación inapropiada o la divulgación de dicha información.

2.4.5 Recomendación.— *Cada Estado contratante debería compartir, en la medida que resulte apropiado y acorde con su soberanía, los resultados de la auditoría realizada por la OACI y las medidas correctivas adoptadas por el Estado auditado si otro Estado solicita esa información.*

~~2.3.6 Recomendación.~~— ~~Cada Estado contratante debería cooperar con los demás Estados en el campo de la investigación y elaboración de nuevo equipo de seguridad que cumpla mejor los objetivos de seguridad de la aviación civil.~~ [Véase 2.5.1].

~~2.3.7.2.4.6~~ **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería incluir en cada uno de sus acuerdos bilaterales de transporte aéreo una cláusula relativa a la seguridad de la aviación, teniendo en cuenta la cláusula modelo elaborada por la OACI.*

~~2.3.8.2.4.7~~ **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería poner a disposición de otros Estados contratantes, previa solicitud, una versión por escrito de las partes pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil.*

2.4.8 Recomendación.— *Cada Estado contratante debería notificar a la OACI los casos en que haya compartido información de conformidad con 2.4.5.*

2.4.2.5 Equipo, investigación y desarrollo

~~2.4.1.2.5.1~~ **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería fomentar la investigación y elaboración de nuevos equipos, procesos y procedimientos de seguridad que cumplan mejor los objetivos de seguridad de la aviación civil y debería cooperar al respecto con otros Estados contratantes.*

~~2.4.2.2.5.2~~ **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería garantizar que, en el desarrollo de nuevos equipos de seguridad, se tomen en cuenta los principios relativos a factores humanos.*

Nota.— Los textos de orientación sobre los principios relativos a los factores humanos figuran en el Compendio sobre factores humanos — Factores humanos en las operaciones de seguridad de la aviación civil* (Doc 9808) y en la Parte 1, Capítulo 4 del Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683).

* En preparación.

CAPÍTULO 3. ORGANIZACIÓN

3.1 Organización nacional y autoridad competente

3.1.1 Cada Estado contratante establecerá y aplicará un programa nacional escrito de seguridad de la aviación civil para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.

3.1.2 Cada Estado contratante designará, notificando a la OACI, a la autoridad competente dentro de su administración que será responsable de la preparación, ejecución y cumplimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

~~3.1.3 Cada Estado contratante creará un organismo y elaborará y aplicará normas, métodos y procedimientos que proporcionen la seguridad necesaria para la operación de aeronaves en condiciones normales de operación y que tengan capacidad de respuesta rápida en caso de que aumenten las amenazas contra la seguridad. [Véanse 2.1.2 y 3.1.1].~~

~~3.1.4~~ 3.1.3 Cada Estado contratante evaluará constantemente el grado de amenaza para las operaciones de la aviación civil en su territorio, y ~~ajustará~~ establecerá y aplicará políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil basándose en una evaluación de riesgos de seguridad de la aviación realizada por las autoridades nacionales pertinentes.

Nota.— En el Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc 8973 de distribución limitada), figuran textos de orientación relativos a métodos para la evaluación de amenazas y gestión del riesgo.

~~3.1.5~~ 3.1.4 Cada Estado contratante requerirá que la autoridad competente defina y asigne tareas y coordine las actividades entre los departamentos, las agencias y otras organizaciones del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

~~3.1.6~~ 3.1.5 Cada Estado contratante establecerá un comité nacional de seguridad de la aviación o arreglos similares, para coordinar las actividades en materia de seguridad entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y de aeronaves y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

~~3.1.7~~ 3.1.6 Cada Estado contratante exigirá a la autoridad apropiada competente que asegure la preparación y puesta en práctica ejecución de un programa nacional de instrucción para reforzar la eficacia de su para el personal de todas las entidades que participan o son responsables de la aplicación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil. ~~Estos~~ Este programas de instrucción incluirán la capacitación del personal ~~estará diseñado para garantizar la eficacia del programa nacional de seguridad de la aviación civil en actuación humana.~~

Nota.— Los textos de orientación sobre instrucción en actuación humana figuran en la Parte 2, Capítulo 1 del Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683), en el Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc 8973 — Distribución

~~limitada) y en el Compendio sobre factores humanos en las operaciones de seguridad de la aviación civil*.~~

3.1.7 Recomendación.— Cada Estado contratante debería asegurar que los instructores y los programas de instrucción satisfagan las normas definidas por la autoridad competente.

3.1.8 Cada Estado contratante asegurará que la autoridad competente se ocupe de que estén disponibles los recursos e instalaciones auxiliares necesarios para los servicios de seguridad en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil internacional.

3.1.9 Recomendación.— Cada Estado contratante debería ponerpondrá a disposición de sus explotadores de aeropuertos y aeronaves que operan en su territorio y de otras entidades interesadas, una versión por escrito de las partes pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil y/o de la información o directrices pertinentes que les permitan satisfacer los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

3.2 Operaciones aeroportuarias

3.2.1 Cada Estado contratante requerirá que cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil internacional establezca, y aplique y mantenga actualizado un programa escrito de seguridad aeroportuaria apropiado para cumplir con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

3.2.2 Cada Estado contratante dispondráasegurará que, en cada aeropuerto que presta servicios a la aviación civil internacional, haya una autoridad responsable de coordinar la aplicación de controles de seguridad.

3.2.3 Cada Estado contratante dispondrá la creación deasegurará que se establezca un comité de seguridad de aeropuerto en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil internacional, para asistirayudar a la autoridad mencionada en 3.2.2 en su función de coordinación dea coordinar la aplicación de controles y procedimientos de seguridad, tal como se estipule en el programa de seguridad aeroportuaria.

Nota editorial.— Los actuales párrafos 3.2.4 y 3.2.5 se trasladaron a la Sección 5.1.

~~3.2.4 Cada Estado contratante asegurará que se preparen planes de emergencia y se asignen recursos para salvaguardar a la aviación civil, contra los actos de interferencia ilícita. Los planes de contingencia deberían ser objeto de prácticas y ejercicios realizados con regularidad.~~

~~3.2.5 Cada Estado contratante asegurará que haya personal debidamente autorizado y apropiadamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil.~~

~~3.2.6~~3.2.4 Cada Estado contratante asegurará que los requisitos de diseño de aeropuertos, incluidos los requisitos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura que son necesarios para la óptima aplicación de las medidas de seguridad del programa nacional de seguridad de la aviación civil se integranen en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones, así como en las reformas de las instalaciones existentes en los aeropuertos.

3.3 Explotadores de aeronaves

3.3.1 Cada Estado contratante exigirá/garantizará que los explotadores del transporte aéreo comercial que proporcionen servicios desde dicho Estado establezcan/hayan establecido, y apliquen y mantengan actualizado un programa de seguridad escrito para explotadores, por escrito, que sea apropiado para cumplir/cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado.

3.3.2 **Recomendación.**— Cada Estado contratante debería asegurar que toda entidad que realice operaciones de la aviación general, incluidas las de la aviación para empresas, que utilice aeronaves con una masa máxima de despegue mayor a los 5 700 kg haya establecido, aplique y mantenga actualizado un programa de seguridad para explotadores por escrito que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado.

3.3.3 **Recomendación.**— Cada Estado contratante debería asegurar que toda entidad que realice operaciones de trabajos aéreos haya establecido, aplique y mantenga actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado. El programa contendrá características operacionales específicas para cada tipo de operaciones.

3.3.2.3.4 **Recomendación.**— Cada Estado contratante debería tener presente el modelo de la OACI, como fundamento de los programas de seguridad de los para explotadores o entidades, con arreglo a lo dispuesto en 3.3.1, 3.3.2 y 3.3.3.

3.3.3.3.5 **Recomendación.**— Cada Estado contratante debería exigir a los explotadores que presten servicio desde ese Estado y que participen en la compartición de códigos u otros acuerdos de colaboración con otros explotadores internacionales, que notifiquen a la autoridad competente del carácter de estos acuerdos, incluyendo la identidad de los otros explotadores.

3.4 Control de calidad

3.4.1 Cada Estado contratante asegurará que las personas que aplican/apliquen los controles de seguridad han/hayan sido objeto de verificaciones de antecedentes y procedimientos de selección.

3.4.2 Cada Estado contratante asegurará que las personas que aplican/apliquen los controles de seguridad posean todas las competencias requeridas para desempeñar sus funciones y hayan recibido instrucción apropiada de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil y posean todas las competencias necesarias para desempeñar sus funciones, y que se mantengan actualizados los registros apropiados. Se establecerán normas apropiadas de actuación pertinentes y se introducirán evaluaciones iniciales y periódicas para mantener dichas normas.

3.4.3 Cada Estado contratante asegurará que las personas que llevan a cabo las operaciones de inspección hayan sido objeto de certificación de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación.

3.4.4 Cada Estado contratante exigirá que la autoridad competente asegure la elaboración, aplicación y actualización/elabore, aplique y mantenga actualizado de un programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil para garantizar la eficacia de su determinar si se cumple con el programa nacional de seguridad de la aviación civil y validar su eficacia.

3.4.5 Cada Estado contratante ~~dispondrá que se realicen evaluaciones para determinar las necesidades en materia de seguridad, inspecciones de la forma en que se aplican los controles de seguridad y pruebas de estos últimos para determinar su eficacia~~ asegurará que la aplicación de medidas de seguridad esté sujeta a verificaciones periódicas de su cumplimiento con el programa nacional de seguridad de la aviación civil. La autoridad competente determinará las prioridades y la frecuencia de las verificaciones en función de la evaluación del riesgo.

3.4.6 Cada Estado contratante dispondrá que se realicen auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad periódicamente para verificar que se cumpla con el programa nacional de seguridad de la aviación civil y para procurar la rectificación rápida y eficaz de toda deficiencia.

3.4.7 Cada Estado contratante asegurará que la gestión, la fijación de prioridades y la organización del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil se lleven a cabo en forma independiente de las entidades y personas responsables de aplicar las medidas adoptadas en el marco del programa nacional de la seguridad de la aviación civil; y

- a) asegurará que el personal que realice auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad esté capacitado para establecer normas apropiadas para esas tareas de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación civil;
- b) asegurará que el personal que realice auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad tenga la autoridad necesaria para obtener información suficiente para llevar a cabo estas tareas y para hacer cumplir las medidas correctivas;
- c) complementará el programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil con un sistema confidencial de presentación de informes para analizar la información de seguridad proporcionada por pasajeros, miembros de la tripulación, personal de tierra, etc.; y
- d) establecerá un proceso para registrar y analizar los resultados del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil, para contribuir al desarrollo y la ejecución eficaz del programa nacional de seguridad de la aviación civil, incluyendo la identificación de las causas y los patrones de incumplimiento y la verificación de que se estén aplicando medidas correctivas en forma sostenida.

~~3.4.6~~ 3.4.8 Cada Estado contratante ~~al que afecte~~ afectado por un acto de interferencia ilícita exigirá ~~solicitará a la autoridad adecuada competente que revalúe de nuevo los controles y procedimientos de seguridad a raíz de un acto de interferencia ilícita y que, oportunamente, adopte las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles, con objeto~~ a fin de evitar la repetición de los hechos. ~~Estas medidas se notificarán.~~ Se informará a la OACI acerca de tales medidas.

~~3.4.7~~ **Recomendación.** ~~Cada Estado contratante debería exigir que la eficacia de cada uno de los controles de seguridad de la aviación sea evaluada considerando su función en la actuación general de los sistemas de seguridad de la aviación.~~

CAPÍTULO 4. MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD

4.1 Objetivos

Cada Estado contratante adoptará medidas para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil internacional, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o

sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.

Nota editorial.— La Sección 4.7 se trasladó a 4.2.

4.72 Medidas relativas al control del acceso

4.2.1 Cada Estado contratante asegurará que el acceso a las zonas de la parte aeronáutica de los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil esté controlado para evitar el ingreso de personas no autorizadas.

~~4.7.14.2.2~~ Cada Estado contratante asegurará que ~~el establecimiento de~~, en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil designado por el Estado, se establezcan zonas de seguridad restringidas en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional y la aplicación de procedimientos y sistemas de identificación a las personas y los vehículos, basándose en la evaluación de riesgos de seguridad que realicen las autoridades nacionales competentes.

4.2.3 Cada Estado contratante asegurará que se establezcan sistemas de identificación de personas y vehículos para impedir el acceso no autorizado a las zonas de la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas. Se verificará la identidad en los puestos de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas.

~~4.7.24.2.4~~ Cada Estado contratante asegurará ~~la aplicación de los controles de seguridad correspondientes, incluyendo la verificación de antecedentes personales, salvo a los pasajeros a quienes se ha otorgado~~ que, antes de autorizar el acceso a las zonas de seguridad restringidas a las personas que no sean pasajeros a las que se les autorice el acceso sin escolta a ~~las áreas de seguridad restringida del aeropuerto~~ dichas zonas, se verificarán sus antecedentes.

~~4.7.34.2.5~~ Cada Estado contratante ~~exigirá que se apliquen medidas para que haya una supervisión adecuada de~~ asegurará que, en las zonas de seguridad restringidas, se supervise la circulación de personas hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a las aeronaves.

~~4.7.4~~ **Recomendación.**— ~~Cada Estado contratante debería asegurar que los documentos de identidad emitidos a los miembros de la tripulación corresponden a las especificaciones pertinentes que figuran en el Doc 9303—~~ Documentos de viaje de lectura mecánica.

~~4.7.54.2.6~~ **Recomendación.**— Cada Estado contratante ~~debería asegurar que las personas a las que~~ asegurará que se inspeccione, como mínimo, a una proporción de las personas que no sean pasajeros a las que se autorice ~~se otorga el~~ acceso a zonas de seguridad restringidas ~~y que no sean pasajeros~~, así como los artículos que transporten, sean objeto de inspección al azar de conformidad con la evaluación del riesgo llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes. La proporción de personas a las que se inspeccione se determinará basándose en la evaluación de riesgos efectuada por las autoridades nacionales competentes.

4.2.7 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que los documentos de identidad emitidos a los miembros de la tripulación de las aeronaves proporcionan una base internacional armonizada y fiable para el reconocimiento y la validación de la documentación para autorizar el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas, de conformidad con las especificaciones pertinentes establecidas en el Doc 9303, Documentos de viaje de lectura mecánica.*

4.7.64.2.8 Recomendación.— Cada Estado contratante debería asegurar que se vuelvan a efectuar, en forma periódica, las verificaciones estipuladas especificadas en la norma 4.7.24.2.4 a todas las personas a las que se otorga una autorización el acceso sin escolta a las áreas zonas de seguridad restringida.

4.23 Medidas relativas a las aeronaves

4.2.14.3.1 Cada Estado contratante asegurará que se lleven a cabo las verificaciones de seguridad de las aeronaves que originan el vuelo y están asignadas a servicios internacionales de origen que se utilicen en las operaciones de transporte aéreo comercial o que se realice una inspección de seguridad de las aeronaves. La determinación de si resulta apropiado realizar una verificación o una inspección de seguridad de la aeronave se basará en una evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades nacionales competentes.

4.2.24.3.2 Cada Estado contratante exigirá asegurará que se adopten medidas con respecto a los vuelos que sean objeto de una mayor amenaza, para asegurarse de garantizar que cada vez que los pasajeros de vuelos comerciales que desembarcan desembarquen de la aeronave no dejen objetos a bordo de la aeronave en las escalas de tránsito realizadas en sus aeropuertos misma.

4.2.34.3.3 Cada Estado contratante exigirá de sus explotadores del transporte aéreo comercial que adopten medidas adecuadas apropiadas para asegurar que, durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo.

Nota.— Las disposiciones para la seguridad del compartimiento de la tripulación de vuelo de las aeronaves utilizadas para el transporte aéreo comercial internacional figuran en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 13, Sección 13.2.

4.3.4 Cada Estado contratante asegurará que una aeronave comprendida en la Norma 4.3.1 esté protegida de interferencias no autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección de la aeronave hasta su salida.

4.3.5 Recomendación.— Cada Estado contratante debería asegurar que se establezcan controles de seguridad para evitar actos de interferencia ilícita contra las aeronaves cuando las mismas no estén en zonas de seguridad restringidas.

4.34 Medidas relativas a los pasajeros y a su equipaje de mano

4.3.14.4.1 Cada Estado contratante establecerá medidas para garantizar asegurar que se inspeccione a los pasajeros de origen de las operaciones del transporte aéreo comercial y su equipaje de mano antes de que se embarquen en una aeronave, que realiza operaciones de aviación civil internacional que salga de una zona de seguridad restringida.

4.3.24.4.2 Cada Estado contratante se asegurará de que los pasajeros de las operaciones del transporte aéreo comercial que se transborden a otro vuelo efectúen un transbordo o estén en tránsito, así como y sus equipajes de mano, se sometan a controles de seguridad adecuados para evitar que se introduzcan artículos no autorizados a bordo de una aeronave destinada a operaciones de la aviación civil internacional sean inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave, a menos que el Estado haya establecido un proceso de validación y aplique, en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, procedimientos permanentes para garantizar que dichos pasajeros y su equipaje de

mano hayan sido debidamente inspeccionados en el punto de origen y luego hayan estado protegidos contra interferencias no autorizadas, desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su embarque en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.

Nota.— Véase al respecto el texto de orientación que figura en el Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc 8973 — distribución limitada).

~~4.3.3~~ **4.4.3** Cada Estado contratante se asegurará de que ~~no exista posibilidad que los pasajeros sometidos a control de seguridad se mezclen o entren en contacto con otras personas que no hayan sido sometidas a dicho control, una vez franqueados los puestos de control de los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional~~ los pasajeros y su equipaje de mano que hayan sido objeto de inspección estén protegidos contra interferencias no autorizadas desde el punto de inspección hasta que se embarquen en su aeronave. ~~Si se produce esa mezcla o contacto, se inspeccionará nuevamente a los pasajeros en cuestión y su equipaje de mano, antes de embarcar en la aeronave.~~ Si esos pasajeros y su equipaje de mano se mezclan o entran en contacto con otros, deberán someterse a una nueva inspección antes de embarcarse en una aeronave.

4.4.4 Cada Estado contratante establecerá en un aeropuerto medidas para las operaciones de tránsito a fin de proteger a los pasajeros en tránsito y a su equipaje de mano de interferencias no autorizadas y proteger la integridad de la seguridad del aeropuerto de tránsito.

4.4.5 Medidas relativas al equipaje de bodega

~~4.4.1~~ **4.5.1** Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que el equipaje de bodega ~~de origen se someta a controles de seguridad apropiados~~ inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de ~~aviación civil internacional~~ transporte aéreo comercial que salga de una zona de seguridad restringida.

~~4.4.2~~ **4.5.2** Cada Estado contratante ~~adoptará medidas para asegurar~~ que ~~todo~~ el equipaje de bodega que ~~haya de transportarse en vuelos de pasajeros~~ se transporte a bordo de una aeronave comercial se proteja contra interferencias no autorizadas desde el punto de presentación, ~~tanto si es en el aeropuerto como en otro lugar, hasta que se carga a bordo de la aeronave~~ en que se inspeccione o que el transportista acepte su custodia, lo que ocurra antes, hasta la salida de la aeronave en la que se transporte. Si se compromete la integridad del equipaje de bodega, éste volverá a inspeccionarse antes de ponerlo a bordo de la aeronave.

~~4.4.3~~ **4.5.3** Cada Estado contratante ~~adoptará medidas para asegurar~~ que los explotadores ~~del transporte aéreo comercial~~ que ~~proporcionen servicios desde dicho Estado~~ no transporten el equipaje de pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje esté identificado como equipaje no acompañado y se someta a ~~controles de seguridad apropiados que podrían incluir la~~ una inspección adicional.

~~4.4.4~~ Cada Estado contratante exigirá el establecimiento de ~~zonas de almacenamiento seguras en los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil internacional, donde pueda guardarse el equipaje extraviado hasta que se reexpida, sea reclamado o se disponga del mismo conforme a la legislación local.~~

~~4.4.5~~ Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que los envíos presentados como equipaje por servicios de mensajería para su transporte en aeronaves de pasajeros que realicen operaciones de aviación civil internacional se someten a controles de seguridad apropiados.

~~4.4.6~~ ~~4.5.4~~ Cada Estado contratante asegurará que la transferencia de se someta a controles de seguridad adecuados a fin de impedir que se introduzcan artículos no autorizados a bordo de las aeronaves que realicen operaciones de aviación civil internacional el equipaje de bodega destinado al transbordo se inspeccione antes de cargarse en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que haya establecido un procedimiento de validación y aplique procedimientos permanentes en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, para asegurar que ese equipaje de bodega se haya inspeccionado en el punto de origen y protegido luego de interferencias no autorizadas, desde el aeropuerto de origen hasta su carga en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.

Nota.— Véase al respecto el texto de orientación que figura en el Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc 8973 — distribución limitada).

~~4.4.7~~ ~~4.5.5~~ Cada Estado contratante establecerá medidas para asegurar que los explotadores de aeronaves del transporte aéreo comercial que proporcionen servicios de pasajeros desde dicho Estado transporten únicamente artículos del equipaje de bodega cuyo transporte haya sido autorizado de conformidad con los requisitos prescritos en el programa nacional de seguridad de la aviación civil identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado, inspeccionados de conformidad con la norma pertinente y cuyo transporte en ese vuelo haya sido aceptado por el transportista aéreo. Se debería dejar constancia de que ese equipaje cumple con estos criterios y está autorizado para ser transportado en ese vuelo.

~~4.4.8~~ A partir del 1 de enero de 2006, cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que el equipaje de bodega de origen, destinado a ser transportado en la bodega de una aeronave que realiza operaciones de aviación civil internacional se somete a inspección antes de cargarlo a bordo de la aeronave. [Véase 4.5.1]

~~4.4.9~~ **Recomendación.** *Cada Estado contratante debería adoptar medidas para asegurar que el equipaje de bodega de origen, destinado a ser transportado en la bodega de una aeronave que realiza operaciones de aviación civil internacional, se somete a inspección antes de cargarlo a bordo de la aeronave.* [Véase 4.5.1]

~~4.4.10~~ ~~4.5.6~~ **Recomendación.** *Cada Estado contratante debería adoptar las medidas necesarias para asegurar que establezca procedimientos para el tratamiento del equipaje no identificado quede en depósito en una zona protegida y aislada hasta el momento en que se verifique que no contiene ningún explosivo ni otros artefactos peligrosos de conformidad con una evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades nacionales competentes.*

4.5.4.6 Medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos

~~4.5.1~~ Cada Estado contratante asegurará que en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional se aplican medidas para custodiar la carga, equipaje, correo, suministros y piezas de repuesto que sean trasladados al aeropuerto para ser transportados en aeronaves, a fin de proteger a las mismas contra actos de interferencia ilícita.

~~4.5.2~~ Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que se someten a controles de seguridad apropiados la carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso y el correo que hayan de transportarse en vuelos de pasajeros.

~~4.5.3~~ Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que los explotadores no aceptan envíos de carga, encomiendas de mensajerías o por expreso ni correo para su transporte en vuelos de pasajeros, a menos que un agente acreditado responda de la seguridad de dichos envíos o que tales envíos se sometan a otros controles de seguridad para cumplir con los requisitos de 4.5.2.

4.6.1 Cada Estado contratante asegurará que la carga y el correo se sometan a controles de seguridad antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros.

4.6.2 Cada Estado contratante asegurará que la carga y el correo que se transporten en una aeronave comercial de pasajeros estén protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplican los controles de seguridad hasta la salida de la aeronave.

4.6.3 Cada Estado contratante establecerá un proceso para la aprobación de agentes acreditados, si dichos agentes participan en la aplicación de controles de seguridad.

4.6.4 Cada Estado contratante asegurará que los explotadores no acepten transportar carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones del transporte aéreo comercial de pasajeros a menos que un agente acreditado confirme y demuestre que se aplican controles de seguridad, o que el envío se someta a controles de seguridad apropiados.

~~4.5.4~~ 4.6.5 Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurará que el aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuesto que deban ser transportados en vuelos de pasajeros comerciales se sometan a controles de seguridad apropiados y se protejan desde ese momento hasta que se los cargue en la aeronave.

4.6.6 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que los controles de seguridad que deban aplicarse a la carga y el correo que haya de transportarse en aeronaves exclusivamente de carga se basen en una evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades nacionales competentes.*

4.6.7 Medidas relativas a categorías especiales de pasajeros

4.7.1 Cada Estado contratante definirá requisitos para los transportistas aéreos relativos al transporte de pasajeros posiblemente perturbadores que viajen bajo coacción por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

Nota.— Véanse los textos de orientación sobre este tema que figuran en el Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc 8973, de distribución limitada).

~~4.6.1~~ Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que los explotadores y pilotos al mando de aeronaves estén informados en los casos en que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, a fin de que puedan aplicarse los controles de seguridad apropiados.

~~4.6.2~~ Cada Estado contratante asegurará que el piloto al mando sea notificado sobre el número de personas armadas y el emplazamiento de sus asientos.

~~4.6.3~~ ~~4.7.2~~ Cada Estado contratante ~~exigirá~~ asegurará que a los explotadores que proporcionen servicios desde dicho Estado, ~~que incluyan~~, en sus programas de seguridad, medidas y procedimientos para mantener la seguridad a bordo de ~~sus~~ las aeronaves en las que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

4.7.3 Cada Estado contratante asegurará que los explotadores y pilotos al mando de aeronaves estén informados en los casos en que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, para que puedan aplicarse los controles de seguridad apropiados.

~~4.6.4~~ ~~4.7.4~~ Cada Estado contratante asegurará que para la ~~tenencia de armas a bordo de las aeronaves~~ ~~porque~~ los agentes del mantenimiento del orden público u otras personas autorizadas ~~puedan~~ portar armas a bordo de las aeronaves, actuando en cumplimiento de su deber, se ~~exija~~ una autorización especial de conformidad con la legislación de los Estados interesados.

~~4.6.5~~ ~~4.7.5~~ Cada Estado contratante considerará las solicitudes formuladas por cualquier otro Estado para permitir que personal armado, ~~incluso~~ oficiales de seguridad de a bordo, pueda viajar a bordo de aeronaves de los explotadores del Estado solicitante. Este tipo de viaje sólo se permitirá después de que ~~ambos~~ todos los Estados interesados hayan llegado a un ~~mutuo~~ acuerdo al respecto.

~~4.6.6~~ ~~4.7.6~~ Cada Estado contratante se asegurará de que el transporte de armas en otros casos esté permitido solamente cuando una persona autorizada y debidamente calificada haya determinado que no están cargadas, en su caso, y aun así, solamente si se colocan en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.

4.7.7 Cada Estado contratante que decida emplear a oficiales de seguridad de a bordo asegurará que se trate de funcionarios gubernamentales especialmente seleccionados y entrenados, teniendo en cuenta los aspectos relativos a la seguridad operacional y de la aviación a bordo de una aeronave, y cuyo empleo se decida de acuerdo con la evaluación de la amenaza que realice la autoridad competente. El empleo de oficiales de seguridad de a bordo se coordinará con los Estados interesados y será estrictamente confidencial.

4.7.8 Cada Estado contratante asegurará que se informe al piloto al mando el número de personas armadas y la ubicación de sus asientos.

~~4.7 Medidas relativas al control del acceso~~

Nota editorial.— La Sección 4.7 se trasladó a 4.2

CAPÍTULO 5. MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

5.1 Prevención

5.1.1 Cada Estado contratante adoptará medidas, ~~cuando exista información fiable que indique que una aeronave para salvaguardar a las aeronaves cuando existan sospechas justificadas de que puedan~~ ser objeto de un acto de interferencia ilícita, para protegerla, si todavía está ~~mientras~~ estén en tierra, y para notificar ~~su llegada lo antes posible~~ a las autoridades aeroportuarias pertinentes, ~~lo antes~~

posible, la llegada de dichas aeronaves y a los servicios de tránsito aéreo de los Estados pertinentes, si la aeronave ya ha salido.

5.1.2 Cada Estado contratante establecerá procedimientos, entre los que esté comprendida la notificación al explotador, para inspeccionar las aeronaves, cuando existan sospechas justificadas de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, que se inspeccione la aeronave en busca de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos. Se notificará previamente al explotador que se va a realizar la inspección.

5.1.3 Cada Estado contratante asegurará que se adopten disposiciones para investigar, volver inofensivos y/o eliminar, si es necesario, los objetos que se sospeche sean artefactos de sabotaje peligrosos o que representen riesgos en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional.

3.2.4.5.1.4 Cada Estado contratante asegurará que se preparen planes de contingencia y se asignen recursos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Los planes de contingencia se verificarán con regularidad.

3.2.5.1.5 Cada Estado contratante asegurará que haya personal debidamente autorizado y apropiadamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil.

5.2 Respuesta

5.2.1 Cada Estado contratante adoptará medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras ésta se encuentre en tierra en el territorio del Estado contratante, hasta que puedan continuar su viaje.

5.2.2 Cada Estado contratante encargado de prestar servicios de tránsito aéreo a una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita recabará toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de las dependencias de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen las medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.

5.2.3 Cada Estado contratante proporcionará asistencia a una aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito, tal como ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso para aterrizar, en la medida en que lo exijan las circunstancias.

5.2.4 Cada Estado contratante adoptará las medidas que considere factibles para asegurar que la aeronave sometida a 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. Sin embargo, es necesario que estas medidas tengan presente el grave peligro que supondría continuar el vuelo. Los Estados también reconocerán la importancia de las consultas, cuando sean posibles, entre el Estado donde haya aterrizado la aeronave y el Estado del explotador de dicha aeronave, y de la notificación del Estado donde haya aterrizado la aeronave a los Estados de destino supuesto o declarado.

5.2.5 Cada Estado contratante en cuyo territorio haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita notificará dicho aterrizaje por el medio más rápido al Estado de matrícula y al

Estado del explotador y notificará igualmente por el medio más rápido toda otra información pertinente de que disponga a:

- a) ambos Estados mencionados;
- b) cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones;
- c) cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes;
- d) cada Estado ~~contratante~~ de cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave; y
- e) la Organización de Aviación Civil Internacional.

5.2.6 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que la información recibida como consecuencia de las medidas tomadas de conformidad con 5.2.2 se distribuya localmente a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas, a las administraciones aeroportuarias apropiadas, al explotador y a otras entidades pertinentes, tan pronto como sea posible.*

5.2.7 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería cooperar con otros Estados a fin de proporcionar una respuesta común en relación con un acto de interferencia ilícita. Al tomar medidas en su territorio para liberar a pasajeros y miembros de la tripulación de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, cada Estado contratante debería utilizar, según corresponda, la experiencia y capacidad del Estado del explotador, del Estado del fabricante y del Estado de matrícula de dicha aeronave.*

5.3 Intercambio de información y notificación

5.3.1 Cada Estado contratante afectado por un acto de interferencia ilícita proporcionará a la OACI toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita, lo antes posible, una vez resuelto el caso.

5.3.2 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería intercambiar con otros Estados ~~contratantes~~ la información que considere ~~conveniente, facilitando al mismo tiempo a la OACI dicha información, relativa a planes, diseños, equipo, métodos o procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra los~~ apropiada sobre cómo responder ante un* actos de interferencia ilícita *y, al mismo tiempo, debería proporcionar esa información a la OACI.*

Nota editorial.— Los adjuntos, que contienen extractos de otras publicaciones de la OACI, se actualizarán cuando se publiquen las páginas sustitutivas.

— — — — —

**NOTA ACERCA DE LA NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS
RESPECTO AL ANEXO 17 Y FORMA DE HACERLA**

(Preparada y publicada de acuerdo con las instrucciones del Consejo)

1. Introducción

1.1 La Asamblea y el Consejo, al examinar las notificaciones de diferencias que se han recibido en cumplimiento del Artículo 38 del Convenio, han observado repetidamente que no son enteramente satisfactorias.

1.2 Con objeto de lograr que sean más completas, se publica esta nota para facilitar la determinación y notificación de dichas diferencias e indicar el principal objeto de tal notificación.

1.3 El principal objeto de la notificación de diferencias es fomentar la seguridad y eficiencia de la navegación aérea, asegurándose de que los organismos gubernamentales y de otra clase, inclusive los explotadores, interesados en la aviación civil internacional, conozcan perfectamente los reglamentos y disposiciones nacionales en cuanto difieren de los prescritos en las normas de la OACI.

1.4 Por consiguiente, se ruega a los Estados contratantes que, antes del 1 de junio de 2006, presten particular atención a la notificación de diferencias respecto a las normas del Anexo 17. El Consejo invita también a los Estados contratantes a hacer extensivas las consideraciones anteriores a los métodos recomendados.

1.5 Se ruega además a los Estados contratantes que observen que es necesario hacer una declaración explícita de su intención de cumplir, si se tiene, y en caso contrario, la diferencia o diferencias que existirán. Esta declaración debería hacerse respecto a todo el Anexo, es decir, no sólo respecto a la última enmienda, sino al Anexo, incluida la enmienda.

1.6 Si con anterioridad se han hecho notificaciones respecto a este Anexo, puede evitarse la repetición detallada, si es apropiado, indicando que sigue siendo válida la notificación anterior.

2. Notificación de diferencias respecto al Anexo 17, incluyendo la Enmienda 11

2.1 La experiencia ha demostrado que la notificación de diferencias con respecto al Anexo 17, ha sido, en algunos casos, demasiado amplia toda vez que algunas de ellas consistían únicamente en expresar la misma idea de diferente manera.

2.2 La orientación a los Estados contratantes, en cuanto a la notificación de diferencias relativas al Anexo 17, solamente puede darse en términos muy generales. Cuando los reglamentos nacionales de los Estados exijan el cumplimiento de procedimientos que no sean idénticos a los contenidos en el Anexo, aunque fundamentalmente iguales, no debería notificarse ninguna diferencia, puesto que los detalles de los procedimientos existentes son objeto de notificación mediante las publicaciones de información aeronáutica (AIP). Aunque el Artículo 38 del Convenio no incluya la notificación de diferencias con respecto a los métodos recomendados, se invita a los Estados contratantes a que notifiquen a la Organización las diferencias entre sus reglamentos y métodos nacionales y cualesquier métodos recomendados correspondientes que figuran en un Anexo, cuando el conocimiento de tales diferencias sea importante para la seguridad de la navegación aérea. En general, para determinar qué diferencias deben notificarse se tendrán en cuenta, en tanto que sean aplicables, las siguientes situaciones posibles:

- a) Los reglamentos nacionales de un Estado contratante afectan a la operación de aeronaves de otros Estados contratantes en su territorio y en el espacio aéreo sobre el mismo:
 - 1) imponiendo una obligación que corresponde al alcance del Anexo pero que no esté especificada por una norma de la OACI;
 - 2) imponiendo una obligación de índole distinta* a la norma correspondiente de la OACI;
 - 3) imponiendo una obligación más estricta que la norma correspondiente de la OACI;
 - 4) ofreciendo menos protección que la norma correspondiente de la OACI.
- b) Los reglamentos nacionales de un Estado contratante que se aplican a sus aeronaves y al mantenimiento de las mismas, lo mismo que a la tripulación de vuelo, en operaciones aéreas internacionales sobre el territorio de otro Estado contratante:
 - 1) son de índole distinta* a la norma correspondiente de la OACI;
 - 2) ofrecen menos protección que la norma correspondiente de la OACI.
- c) Las instalaciones o servicios proporcionados para la navegación aérea internacional por un Estado contratante:
 - 1) imponen una obligación o requisito en lo que atañe a la seguridad, además de los ya impuestos por la norma correspondiente de la OACI;
 - 2) aunque no imponen otras obligaciones, difieren en los principios, tipo o sistema, de la norma correspondiente de la OACI;
 - 3) ofrecen menos protección que la norma correspondiente de la OACI.

2.3 En el caso de los Estados que ya hayan notificado diferencias en relación con el Anexo 17, o que hayan comunicado que no las habrá, la notificación de cualesquiera otras diferencias ocasionadas por la enmienda será relativamente fácil; sin embargo, se hace notar el párrafo 1.5 en el que se indica que dicha declaración debe hacerse respecto a todo el Anexo, es decir, no sólo respecto a la enmienda, sino al Anexo enmendado.

3. *Forma de notificación de diferencias*

3.1 Las diferencias deben notificarse en la forma siguiente:

- a) *Referencia:* Los números de los párrafos o subpárrafos del Anexo 17, según queda enmendado, que contengan la norma o método recomendado a que se refiere la diferencia.

* La expresión “índole distinta” que figura en a) 2) y b) 1) se aplicará a una disposición de los reglamentos nacionales con la que se logra por otros medios el mismo objetivo que con la norma correspondiente de la OACI, y no puede, por lo tanto, incluirse en los incisos a) 3) o 4) y b) 2). A -

- b) *Descripción de la diferencia:* Describir la diferencia de modo preciso e incluir toda la información adicional necesaria para aclarar sus efectos.
- c) *Observaciones:* En este apartado, los Estados deben indicar la razón de la “diferencia”.

3.2 Las diferencias notificadas se incluirán tal como las haya notificado el Estado contratante. Se ruega que las declaraciones sean claras y concisas, y que las observaciones se limiten a puntos esenciales. De acuerdo con lo indicado en la Resolución de adopción, párrafo 4 b) 2), los comentarios sobre ejecución no deberían combinarse con los relativos a diferencias.

3.3 En el Adjunto C de la comunicación AS 8/2.1-05/101, figura un formulario para facilitar la notificación de diferencias.

— FIN —

APÉNDICE B

REQUERIMIENTOS PARA EL RECLUTAMIENTO DE PROFESIONALES AVSEC

Estimados colegas:

Con el lanzamiento de la nueva estrategia de la OACI para la asistencia y el desarrollo de la seguridad de la aviación, y considerando la naturaleza evolutiva y cada vez más exigente del campo de la seguridad de la aviación, la Sección de Asistencia Coordinada y Desarrollo (CAD) de la Subdirección de seguridad de la aviación y facilitación (S&F) y la Dirección de Cooperación Técnica, están en proceso de compilar una nueva lista de profesionales de la seguridad de la aviación. En el caso de que estos profesionales sean reclutados como expertos a corto plazo, realizarán misiones de la OACI en seguridad de la aviación para ayudar a los Estados contratantes de la OACI a: a) desarrollar una infraestructura sólida de la seguridad de la aviación; b) corregir las deficiencias en la seguridad de la aviación según los resultados del Programa Universal de la OACI de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP); c) tratar con amenazas nuevas y emergentes; d) dar clases en los cursos de instrucción de la seguridad de la aviación de la OACI. La nueva lista será compilada en base a los méritos y experiencia profesional en los campos de la aviación y de la seguridad de la aviación. A continuación se enlistan los prerequisites para todos los candidatos potenciales:

Experiencia Requerida:

1. Un conocimiento comprensivo y básico del Anexo 17 de la OACI al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).
2. Un conocimiento comprensivo y básico del Manual de Seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc 8973).
3. Conocimiento básico de, y estar familiarizado con, los Anexos de la OACI 6 (Operaciones de aeronaves), 9 (Facilitación), 14 (Aeródromos) y 18 (Mercancías Peligrosas).
4. 10 años de experiencia laboral nacional e internacional en seguridad de la aviación con experiencia en políticas, planeación y experiencia organizacional y operacional.
5. Buen dominio de uno de los 6 idiomas de trabajo de la OACI, árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y otro adicional a cualquiera de éstos.
6. Habilidades directivas para la gestión de proyectos.
7. Conocimiento básico en instrucción de la seguridad de la aviación y estar familiarizado con el Programa de Instrucción de la OACI en seguridad de la aviación.
8. Apreciación de, y habilidad de trabajar con, personas de diferentes culturas.

9. Capacidad de viajar a cualquier lugar del mundo, incluyendo destinos lejanos y de alto riesgo.

Experiencia deseable:

1. Experiencia laboral en gestión de la aviación, operaciones aeroportuarias (operaciones aéreas y en la parte pública), operaciones de transportistas aéreos, operaciones relacionadas con el mantenimiento del orden público en la aviación.
2. Conclusión de cursos de instrucción de la OACI en seguridad de la aviación.
3. Certificación como auditor de la seguridad de la aviación (certificación USAP)
4. Valoración de riesgos y amenazas (modelos de riesgos y aplicaciones geopolíticas)
5. Diseño y planeación de seguridad aeroportuaria.
6. Experiencia en cabina y en el puesto de pilotaje.

Se sugiere que cualquier persona que cumpla con los requerimientos anteriores requisitos y que pudiera estar interesado en realizar misiones de la seguridad de la aviación en nombre de la OACI envíe su currículum a: jhaidar@icao.int; y copiar a la Sra. Wendy Kiley-Valiquet a wkiley-valiquet@icao.int.

Asimismo, se agradece de antemano si pudiera retransmitir este mensaje a cualquier individuo calificado dentro de su administración.

Por último, quedamos a la espera de recibir noticias tuyas con el Currículum de los candidatos adecuados.

Jalal
Jalal Haidar
Jefe interino
Sección de Asistencia Coordinada y Desarrollo (CAD)
Subdirección de seguridad de la aviación y facilitación (S&F)
Organización de Aviación Civil Internacional
Montreal, Québec, Canadá
H3C 5H7
Tel: 514 954 5837
Fax: 514 954 6408

APÉNDICE C

**PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA
DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP)
INFORME DE LAS ACTIVIDADES DE AUDITORÍA**

EJECUCIÓN DEL PROGRAMA AL 31 DE MARZO DE 2005

	ESTADO	AEROPUERTOS AUDITADOS	FECHA DE LA AUDITORÍA	FECHAS DE LAS VISITAS DE SEGUIMIENTO
1.	Antigua y Barbuda	Aeropuerto internacional V.C. Bird — Antigua (ANU)	noviembre de 2005	2007
2.	Canadá	Aeropuerto internacional Lester B. Pearson — Toronto (YYZ)	mayo de 2005	2007
3.	Costa Rica	Aeropuerto internacional Juan Santamaría — San José (SJO)	febrero de 2005	2007
4.	Cuba	Aeropuerto internacional José Martí — La Habana (HAV)	marzo de 2004	marzo de 2006
5.	El Salvador	Aeropuerto internacional El Salvador — San Salvador (SAL)	agosto de 2004	2006
6.	Estados Unidos	Aeropuerto internacional John F. Kennedy — Nueva York (JFK)	abril de 2005	2007
7.	Guatemala	Aeropuerto internacional La Aurora — Ciudad de Guatemala (GUA)	enero/febrero de 2005	2007
8.	Honduras	Aeropuerto internacional Toncontín — Tegucigalpa (TGU)	marzo de 2004	2006
9.	Jamaica	Aeropuerto internacional Norman Manley — Kingston (KIN)	septiembre de 2003	octubre 2005
10.	México	Aeropuertos internacionales de Ciudad de México (MEX) y Miguel Hidalgo de Guadalajara (GDL)	enero de 2004	mayo/junio de 2006
11.	Nicaragua	Aeropuerto internacional Augusto C. Sandino — Managua (MGA)	agosto/septiembre de 2004	septiembre de 2006
12.	Saint Kitts y Nevis	Aeropuerto Robert L. Bradshaw — St. Kitts (SKB)	noviembre/diciembre de 2005	2007
13.	Trinidad y Tabago	Aeropuerto internacional Piarco — Puerto España (POS)	junio/julio de 2003	octubre de 2005

APÉNDICE D

**PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA
DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP)
CALENDARIO DE AUDITORÍAS**

ENERO A DICIEMBRE DE 2006

Primer trimestre de 2006 (enero a marzo)	Segundo trimestre de 2006 (abril a junio)
República Dominicana	Granada Santa Lucía San Vicente y las Granadinas
Tercer trimestre de 2006 (julio a septiembre)	Cuarto trimestre de 2006 (octubre a diciembre)
NINGUNA	Barbados

APÉNDICE E

**PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA
DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP)
CALENDARIO DE AUDITORÍAS**

ENERO A DICIEMBRE DE 2007

Primer trimestre de 2007 (enero a marzo)	Segundo trimestre de 2007 (abril a junio)
NINGUNA	NINGUNA
Tercer trimestre de 2007 (julio a septiembre)	Cuarto trimestre de 2007 (octubre a diciembre)
NINGUNA	Bahamas Belice Haití

ADJUNTO a la comunicación SP 48/1-06/19

RED DE PUNTOS DE CONTACTO (PoC) DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Formulario de inscripción

Sírvase completar el siguiente formulario y asegurarse de que el punto de contacto no sólo esté informado sino que también esté disponible las 24 horas.

1. NÚMERO DE TELÉFONO, FACSIMILE y CORREO-E DEL CONTACTO (*Ejemplo: "País: Centro de mando, Departamento de seguridad de la aviación, Ciudad, País, Teléfono: 1-555-555-1212, Facsímile: 1-555-555-1212, Correo-e "*)
Persona(s) que actúa(n) como punto(s) de contacto (máximo 3 personas)

Nombre: _____

Cargo/Departamento: _____

Dirección: _____

Tel.: _____ Facsímile: _____

Correo-e: _____

2. DESCRIPCIÓN DEL PUNTO DE CONTACTO (*Ejemplo: "País: Departamento de seguridad de la aviación se refiere a un centro de telecomunicaciones en funcionamiento las 24 horas del día. Su personal podrá comunicar a la persona que llama con el investigador o experto apropiados en forma inmediata. El Centro de mando no cuenta con investigadores o expertos en pruebas electrónicas."*)

3. CAPACIDAD LINGÜÍSTICA DEL CONTACTO (*Ejemplo: "País: El personal del Centro de mando habla inglés únicamente."*)

4. SÍRVASE INDICAR EL CORREO-E DEL CONTACTO A QUIEN SE LE DISTRIBUIRÍAN LAS ACTUALIZACIONES DE LA LISTA DE LOS PUNTOS DE CONTACTO (*Ejemplo: "PAÍS: Johndoe@xxx.gov y Marydoe@xxx.gov"*)

— FIN —