



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Seguridad de la aviación— Política

**DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LOS CRITERIOS
PERMANENTES DE LA OACI RELACIONADOS CON LA
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN	
En ocasión de su 41º período de sesiones en 2022, la Asamblea de la OACI adoptó la resolución A41-18: <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación</i>. De conformidad con la cláusula 2 de la Resolución A41-18, la declaración consolidada debe examinarse en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea. Por medio de la presente nota de estudio se someten a la consideración de la Asamblea las revisiones propuestas a la Resolución A41-18. Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a adoptar la resolución revisada de la <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación</i>, conforme se presenta en el apéndice.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el objetivo estratégico <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades de la OACI a las que se hace referencia en la nota de estudio se llevarán a cabo con los recursos disponibles en el presupuesto regular de 2026-2028 y/o con contribuciones extrapresupuestarias, conforme al Plan de Actividades de la OACI para 2026-2028.
Referencias:	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 7 de octubre de 2022) (Doc 10184) <i>Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP)</i> (Doc 10118) Comunicación a los Estados AS 8/1.5-25/53, Declaración de Mascate sobre la seguridad y la ciberseguridad de la aviación, fechada el 22 de mayo de 2025 A42-WP/4, <i>Ejecución de los programas de Auditoría de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación por el Enfoque de Observación Continua (CMA) de la OACI</i> A42-WP/13 <i>Resultados del segmento ministerial de alto nivel de la Semana OACI de la Seguridad de la Aviación 2024 celebrada en Mascate (Omán)</i>

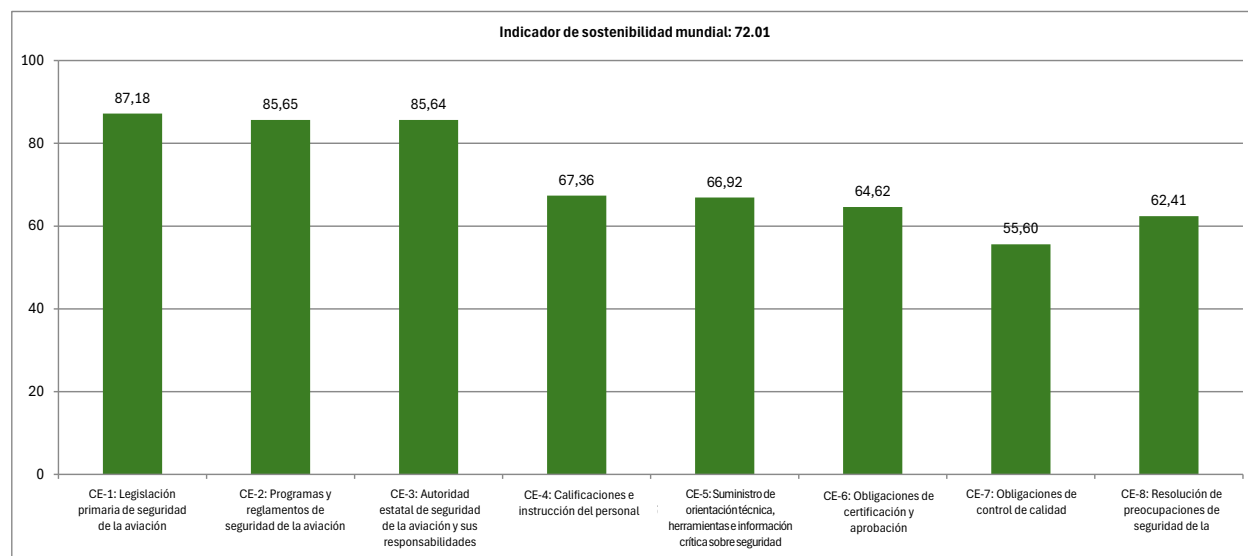
1. INTRODUCCIÓN

1.1. Desde el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI han ocurrido acontecimientos importantes en el ámbito de la seguridad de la aviación que se han tenido en cuenta al enmendar la declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relacionadas con la seguridad de la aviación, acontecimientos que se describen a continuación.

2. PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS OCURRIDOS DESDE EL 41º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

2.1. En su 41º período de sesiones, celebrado en 2022, la Asamblea de la OACI solicitó que se revisara el Plan Mundial de Seguridad de la Aviación (GASeP), que había estado en vigor desde noviembre de 2017, a la luz de las enseñanzas extraídas de su implementación hasta el momento y los cambios que se han producido en el sector de la aviación, incluida la experiencia derivada de la pandemia de COVID-19. A partir de entonces, el Grupo de Trabajo sobre el GASeP del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación (AVSEC) comenzó a trabajar en un proyecto de segunda edición del GASeP, que posteriormente fue aprobado por el Consejo de la OACI en junio de 2024. Como documento estratégico para orientar a los Estados, la industria y la OACI en sus esfuerzos por mejorar la seguridad de la aviación, la segunda edición del GASeP reafirma el objetivo ambicioso de lograr y mantener un sistema mundial de seguridad de la aviación sólido que descansa sobre la aplicación plena y eficaz de las normas de la OACI relativas a la seguridad de la aviación por parte de todos los Estados miembros.

2.2. En procura de dicho objetivo ambicioso, el GASeP destaca seis áreas prioritarias globales¹ en las que los Estados, la industria y otras partes interesadas pueden centrar sus esfuerzos y que son de igual importancia. Se recuerda que se hará un seguimiento continuo de los progresos hacia el objetivo ambicioso con el fin de lograr una mejora positiva en la implementación efectiva (EI) cada año. Los hitos mundiales definidos para 2027 (el 65 % de los Estados alcanzan o superan el 75 % de la EI), 2030 (el 80 % de los Estados alcanzan o superan el 75 % de la EI) y 2033 (el 100% de los Estados alcanzan o superan el 75 % de la EI) se incluyen como puntos de control en los que la comunidad mundial evaluará los avances realizados y tomará medidas para asegurarse de que la consecución del objetivo ambicioso vaya por buen camino. Cabe señalar que, al 31 de diciembre de 2024, la EI promedio mundial de los Estados, también conocido como indicador de sostenibilidad, era del 72 %.



¹ <https://www.icao.int/Security/Pages/Global-Aviation-Security-Plan.aspx>

2.3. Con el fin de fomentar una mayor comprensión y colaboración en torno a los problemas y las oportunidades en materia de seguridad y ciberseguridad de la aviación, y para servir como paso preparatorio, definir el orden del día y orientar el programa de trabajo del 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, el 11 de diciembre de 2024 se celebró un segmento ministerial de alto nivel en el marco de la Semana OACI de la Seguridad de la Aviación 2024, cuya organización estuvo a cargo de la Administración de Aviación Civil de Omán en Mascate. Este segmento ministerial también sirvió de plataforma para la aprobación de la Declaración de Mascate relativa a la seguridad y la ciberseguridad de la aviación, así como a la protección de la infraestructura crítica de la aviación. En la Declaración de Mascate se afirma que la aviación conecta al mundo y hace posible el comercio, el turismo y el desarrollo, por lo que debe ser debidamente protegida. La Declaración también se centra en la colaboración, la capacidad de reconocer amenazas, la integración entre la seguridad y la protección, y el contar con una fuerza laboral bien capacitada, motivada y capaz (véase la nota A42-WP/13 sobre los resultados del segmento ministerial de alto nivel de la Semana OACI de la Seguridad de la Aviación 2024 en Mascate, Omán).

2.4. Estos graves sucesos con repercusiones en las cadenas de suministro de carga y correo aéreos llevaron a algunos Estados a imponer medidas reglamentarias para algunas categorías de envíos en vuelos internacionales con destino a su jurisdicción. Estas restricciones van desde la aplicación de medidas de inspección adicionales hasta la prohibición de determinados envíos de carga y correo aéreos. El Grupo Experto AVSEC, que se reunió en Montreal del 7 al 11 de abril de 2025, instó a aplicar una respuesta internacional coordinada para hacer frente a esta nueva amenaza, de la siguiente manera:

- a) es necesario reforzar la resiliencia del sector de la carga aérea y armonizar los enfoques de los Estados miembros para protegerse contra las amenazas crecientes y en evolución;
- b) es necesario compartir información oportunamente para ayudar a los Estados y a las partes interesadas a comprender la naturaleza de la amenaza. Esto permitiría a las autoridades de seguridad de la aviación pertinentes y a las partes interesadas responder con prontitud con medidas y consideraciones apropiadas y, a su vez, informar y permitir una deliberación más ponderada a la hora de formular respuestas y medidas, si fuera necesario; y
- c) la OACI tiene la oportunidad de colaborar más estrechamente con la Unión Postal Universal (UPU) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para fomentar una mayor comprensión de las prioridades y los programas de trabajo de cada cual, y para trabajar en pro de una mayor armonización de las medidas de seguridad de la carga y el correo aéreos.

2.5. La implementación del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA) está a cargo de la Sección de auditoría de la seguridad de la aviación (ASA). En los tres últimos años, se llevó a cabo un total de 114 actividades de USAP-CMA y se realizó una serie de mejoras al programa con la asistencia del Grupo de Estudio de la Secretaría (SSG) sobre el USAP-CMA. Muchos Estados han contribuido al éxito del programa, al participar en el SSG, facilitar a personal experto para fungir de auditores, hacer contribuciones financieras, respaldar iniciativas de capacitación y enviar a personal en comisión de servicio a largo plazo para desempeñarse como jefas o jefes de los equipos de auditoría. Para más detalles sobre el trabajo realizado para implementar el USAP-CMA, véase la nota de estudio A42-WP/4.

2.6. El Programa de Apoyo a la Implantación y Desarrollo - Seguridad de la Aviación (ISD-SEC) proporciona asistencia y creación de capacidad específicas, sobre la base de un proceso de evaluación de necesidades, para atender las deficiencias de seguridad de la aviación detectadas y ayudar a los Estados a poner en práctica los requisitos del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*. El programa ISD-SEC continúa brindando asistencia e instrucción en seguridad aérea en todos los idiomas de trabajo, y está disponible para todos los Estados a nivel mundial. El programa, que cuenta con el apoyo de contribuciones financieras y en especie voluntarias de los Estados, utiliza la red de Centros de Capacitación de Seguridad de la Aviación (ASTC), personal de instrucción certificado, módulos de instrucción y talleres y herramientas de asistencia y creación de capacidad.

3. ENMIENDAS PROPUESTAS A LA DECLARACIÓN CONSOLIDADA

3.1. A la luz de los acontecimientos descritos anteriormente, y después de consultar con el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación (AVSECP), se propone una serie de cambios a la resolución A41-18 de la Asamblea, entre ellos:

- a) en el **apéndice A** (Criterios generales), se introducen algunos cambios para armonizar el texto con los pilares de la Declaración de Mascate sobre Seguridad y Ciberseguridad de la Aviación. Por ejemplo, se agrega un considerando en el que se reconoce que el sector de la aviación es una infraestructura crítica de la que dependen la seguridad, la prosperidad y el desarrollo nacionales, y se hace un llamamiento para dar la más alta prioridad a la seguridad y la ciberseguridad de la aviación. En el apéndice también se hace referencia a los nuevos marcos normativos, como la segunda edición del GASEP, y también se destacan las amenazas nuevas y en evolución contra la seguridad de la aviación, incluidas, entre otras, la amenaza de los IID colocados en la carga y el correo aéreos;
- b) no se propone cambio alguno al **apéndice B** (Instrumentos de derecho internacional, promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados para la represión de actos de injerencia ilícita en la aviación civil);
- c) en el **apéndice C** (Medidas de seguridad de carácter técnico) se subraya la importancia de la profesionalización, las competencias especializadas y el fomento de una cultura de colaboración a todos los niveles del sector de la aviación, en particular para hacer frente a las amenazas a la carga y el correo aéreos, así como a las cadenas de suministro mundiales, resultantes de los intentos de sabotaje mediante la colocación de IID en las aeronaves. En la resolución también se hace un llamamiento para que se compartan las mejores prácticas que se han implementado para mitigar la amenaza que representan los IID o las nuevas tecnologías creadas para ayudar en la detección de estos dispositivos;
- d) en el **apéndice D** (Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de Seguridad de la Aviación de la OACI), se proponen cambios menores relacionados con el uso de la información de auditoría para facilitar el trabajo de desarrollo del Anexo 17 — *Seguridad de la Aviación* y se insta a la Secretaría a continuar el trabajo en curso para mejorar la eficacia y eficiencia del programa. El principal cambio es la introducción de un texto en la resolución en el que se insta a todos los Estados miembros a aceptar una auditoría que programe la OACI. Este nuevo texto propuesto es el resultado de las frecuentes solicitudes de aplazamiento, que tienen repercusiones importantes en el presupuesto del programa de auditoría;

- e) en el **apéndice E** (Programa de Apoyo a la Implantación y Desarrollo - Seguridad de la Aviación (ISD-SEC) de la OACI), el principal cambio es que ahora se menciona de forma específica la importancia del objetivo estratégico de la OACI *Ningún País se Queda Atrás* para ampliar el acceso a la instrucción, asistencia y creación de capacidad en seguridad y ciberseguridad de la aviación para los Estados. Asimismo, se destaca que esos esfuerzos deberían guiarse por la Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación de la OACI;
- f) no se propone cambio alguno al **apéndice F** (Medidas adoptadas por el Consejo con respecto a la cooperación multilateral y bilateral en distintas regiones del mundo); y
- g) en el **apéndice G** se propone un cambio menor para apoyar a los grupos regionales de la OACI en materia de seguridad y ciberseguridad de la aviación, así como a los programas de cooperación en materia de seguridad de la aviación en diferentes regiones donde estos existan, ya que son vitales para ayudar a los Estados a aplicar las normas de la OACI dirigidas a mejorar la eficiencia operacional.

— — — — —

~~A41-18~~A42-xx: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación

Considerando que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación, a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados;

Considerando que en la resolución ~~A410-181~~ la Asamblea decidió adoptar en cada período de sesiones una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación; y

Considerando que la Asamblea ha examinado las propuestas del Consejo para enmendar la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación contenida en la resolución ~~A410-181~~, apéndices A a G inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el ~~42º~~4º período de sesiones;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación, según están formulados al clausurarse el ~~42º~~4º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* pedir al Consejo que presente para su consideración en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación; y
3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución ~~A410-181~~.

APÉNDICE A

Criterios generales

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

Considerando que los actos de interferencia ilícita en la aviación civil ~~se han convertido en la mayor~~ siguen siendo una amenaza para su desarrollo seguro y ordenado, ~~por lo que la aviación civil debe protegerse con eficacia;~~

Considerando el carácter evolutivo de la amenaza de actos ~~terroristas~~ dañinos, incluyendo la ~~nueva~~ amenaza que plantean los artefactos ~~explosivos ocultos~~ incendiarios improvisados (IID) colocados en la carga y el correo aéreos, así como otros abusos cometidos contra el sistema de carga aérea con propósitos nefarios, los aparatos explosivos ocultos, los ataques a la parte pública, las amenazas tierra-aire, incluidos los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), otros ataques a distancia, las amenazas químicas, los ataques con sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), ~~la explotación del sistema de carga aérea con fines terroristas~~, el uso de aeronaves como armas, los ciberataques y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, incluyendo particularmente la amenaza interna, que perjudica seriamente la seguridad, eficacia y regularidad de la aviación civil internacional, poniendo en peligro la vida de las personas que se encuentran a bordo y en tierra y menoscabando la confianza de ~~los pueblos del mundo~~ la gente en la seguridad de la aviación civil internacional;

Considerando que la sofisticación de algunas amenazas, escenarios de ataque y artefactos improvisados que se usan contra el transporte aéreo va en aumento;

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

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

Reconociendo que la explotación del sector de la aviación para llevar a cabo una diversidad de actividades delictivas, como el transporte ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea, y la trata de seres humanos, fauna y flora silvestres, y otros bienes ilícitos, puede revelar o exacerbar vulnerabilidades que podrían explotar quienes desean perpetrar actos de interferencia ilícita;

Recordando la resolución A40-12 sobre la Declaración relativa a la seguridad de la aviación;

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

Consciente de la importancia de contar con un enfoque común de las Naciones Unidas que entrañe la cooperación y la coordinación entre todas las entidades y organismos especializados pertinentes de la Organización para reconocer al sector de la aviación como una infraestructura crítica de la que dependen la seguridad nacional, la prosperidad y el desarrollo de los países, al igual que la economía mundial;

Consciente de las resoluciones 2178 (2014), 2309 (2016), 2341 (2016), 2395 (2017), 2396 (2017), 2482 (2019) y 2617 (2021) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (UNSCR) sobre amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas;

Consciente de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo (2006) como instrumento mundial destinado a potenciar los esfuerzos nacionales, regionales e internacionales de lucha contra el terrorismo, cuya octava revisión fue adoptada en 2023 por resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas (A/RES/77/298);

Consciente de la Declaración de Delhi del Comité contra el Terrorismo de las Naciones Unidas sobre la lucha contra el uso de las tecnologías nuevas y emergentes con fines terroristas;

Consciente de los esfuerzos de la OACI y sus Estados miembros por implementar la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo para intensificar los esfuerzos internacionales, regionales y nacionales de lucha contra el terrorismo, entre ellos la adopción de medidas prácticas para fortalecer la capacidad de los Estados miembros para contrarrestar las amenazas terroristas y reforzar la coordinación de las actividades de lucha contra el terrorismo realizadas por el sistema de las Naciones Unidas;

Reconociendo que las consultas e iniciativas de divulgación a escala mundial con los Estados miembros para elaborar y refinar los elementos del Plan Global para la Seguridad de la aviación (GASep) llevaron a la adopción inicial del Plan por parte del Consejo en noviembre de 2017 y a la adopción de la segunda edición del GASep en junio de 2024;

Reconociendo los mayores esfuerzos que necesitan desplegar los Estados miembros para conseguir ~~los objetivos ambiciosos mundiales~~ el objetivo ambicioso del GAsEP de alcanzar y mantener un sistema mundial de seguridad de la aviación sólido basado en la implementación plena y eficaz de las normas de la OACI sobre seguridad de la aviación en todos los Estados miembros ~~establecidos para 2023 y 2030~~, con el apoyo colectivo de otros Estados miembros, la OACI, organizaciones regionales, la industria y todas las demás partes interesadas;

Reconociendo la importancia de que tanto la OACI como los Estados miembros implementen y fomenten prácticas mundiales de seguridad adecuadas, centradas en los riesgos y proporcionales a la amenaza;

Enfatizando la necesidad de mantener la vigilancia, ya que la aparente ausencia de grandes incidentes de seguridad de la aviación no significa que el riesgo disminuye, y que sigue siendo esencial adoptar medidas proactivas;

Reconociendo la permanente necesidad de promover la concienciación sobre la seguridad en la aviación y una cultura sólida y efectiva de la seguridad en la aviación por parte de los Estados miembros, la industria y otras partes interesadas;

Consciente de las hojas de ruta regionales adoptadas en las conferencias regionales sobre seguridad de la aviación celebradas en Egipto, Panamá, Portugal y Tailandia entre 2017 y 2018;

Recordando el Comunicado de la segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación celebrada en Montreal en noviembre de 2018 y las conclusiones y recomendaciones de la Conferencia;

Consciente de la Declaración de Mascate sobre la Seguridad y la Ciberseguridad de la Aviación, adoptada el 11 de diciembre de 2024 durante la Semana OACI de la Seguridad de la Aviación en Mascate, Omán;

Recordando la importancia de que los Estados miembros tengan una visión integradora de la seguridad de la aviación y otras disciplinas de la aviación, que mantengan una coordinación eficaz entre los diferentes organismos para garantizar que se tenga en cuenta toda la información pertinente y que se evalúen las consecuencias de toda medida tomada en el marco de las actividades de la aviación civil, particularmente en el ámbito de la seguridad operacional;

Reconociendo que la carga aérea cumple una función crucial en el transporte de bienes esenciales, incluidos los suministros médicos y las vacunas, como se evidenció durante ~~las restricciones y medidas sanitarias motivadas por la pandemia de COVID-19 han tenido un serio impacto en la industria de la aviación y que la OACI y los Estados miembros deben tener en cuenta este impacto cuando tomen decisiones sobre las políticas y medidas relativas a la seguridad de la aviación; y~~

Recordando los comunicados conjuntos emitidos por las Conferencias Conjuntas de la OACI y la OMA sobre el Mejoramiento de la Seguridad y la Facilitación de la Carga Aérea, celebradas en Singapur en julio de 2012, en Manama (Bahrein), en abril de 2014 y en Kuala Lumpur (Malasia) en julio de 2016;

Considerando que los actos de sabotaje o tentativas de sabotaje con artefactos incendiarios colocados en la carga y/o el correo aéreo representan un nuevo riesgo de seguridad de la aviación y seguridad operacional para las cadenas mundiales de suministro, con consecuencias devastadoras para las economías nacionales interconectadas y el comercio mundial;

~~Reafirmando los compromisos contraídos en la Declaración ministerial de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), entre otros la necesidad~~ la importancia de mantener el flujo seguro, protegido y ordenado del tráfico aéreo y el estado de preparación operacional de la aviación, velar por la resiliencia duradera de la aviación internacional e incorporar las enseñanzas extraídas de la ~~pandemia actual~~ sucesos mundiales de hoy y ~~otras~~ del pasado,

La Asamblea:

1. *Condena enérgicamente* todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, dondequiera que se cometa, por quienquiera que sea y cualquiera que sea el motivo por el que lo ejecute;
2. *Toma nota con repudio* de todos los actos y tentativas de actos de interferencia ilícita cuyo objetivo es la destrucción de aeronaves civiles en vuelo y de aeropuertos civiles, las amenazas tierra-aire, las amenazas incendiarias contra la carga y el correo aéreos y la cadena de suministro, los ataques con UAS y otros ataques a distancia, y el uso indebido de las aeronaves civiles como arma de destrucción, y la muerte de las personas que se encuentren a bordo y en tierra;
3. *Reafirma* que la seguridad de proteger a la aviación de las amenazas complejas y sofisticadas es esencial para la sostenibilidad del transporte aéreo y que la seguridad y ciberseguridad de la aviación deben seguir considerándose como ~~un~~ asuntos de máxima prioridad, por lo que la OACI y sus Estados miembros deberían proporcionar recursos apropiados ~~al respecto~~ como se hace con otros aspectos de la aviación civil;
4. *Exhorta* a todos los Estados miembros a confirmar su apoyo decidido a los principios establecidos por la OACI aplicando las medidas de seguridad más efectivas exigidas y recomendadas en el Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las disposiciones relativas a la seguridad del Anexo 9 — *Facilitación*, individualmente y en mutua cooperación, para prevenir los actos de interferencia ilícita y castigar a ~~los~~ perpetradores y planificadores de quienes ejecutan y planifican tales actos, así como a ~~sus patrocinadores y~~ a ~~financian~~ quienes los patrocinan y financian y a los elementos sofisticados, que conspiran a ~~los~~ ~~conspiradores~~ para cometerlos;
5. *Reafirma* la responsabilidad de la OACI para facilitar la resolución sistemática y constante de los problemas que puedan surgir entre Estados miembros en asuntos referentes a la explotación segura y ordenada de la aviación civil internacional en todo el mundo;
6. *Encarga* al Consejo que, como prioridad urgente, continúe su labor en relación con las medidas para la prevención de los actos de interferencia ilícita, y asegure que esta tarea se lleve a cabo con el más alto grado de eficiencia y capacidad de reacción;
7. *Exhorta* a la OACI y sus Estados miembros a que implementen las resoluciones 2178, 2309, 2341, 2395, 2396 y 2482 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de acuerdo con sus respectivas competencias y a que demuestren colectivamente el liderazgo mundial de la OACI para proteger la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;
- 7bis. *Exhorta* a la OACI y sus Estados miembros a poner en práctica la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo y la Declaración de Delhi del Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre la lucha contra el uso de las tecnologías nuevas y emergentes con fines terroristas, en particular aquellas estipuladas en los principios rectores no vinculantes sobre la amenaza que plantea el uso de UAS con fines terroristas;

8. *Reconociendo* la función de liderazgo de la OACI en materia de seguridad de la aviación, ~~solicita~~ *encarga* al Secretario General que dé mayor prominencia a la seguridad de la aviación dentro de la OACI y sus oficinas regionales y garantice la sostenibilidad a largo plazo del programa de seguridad de la aviación de la Organización en el contexto del ~~Programa~~ presupuesto regular;

9. *Insta* a todos los Estados miembros a continuar apoyando financieramente las actividades de seguridad de la aviación de la Organización adicionales a aquellas presupuestadas en el marco del ~~Programa~~ presupuesto regular con contribuciones voluntarias en forma de recursos humanos y financieros;

9bis. *Insta* a todos los Estados miembros a velar por la implementación efectiva de las normas de la OACI y a esforzarse por lograr el objetivo ambicioso del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) y sus seis áreas prioritarias, así como a participar activamente en las actividades mundiales y regionales en procura de dicho objetivo;

10. *Encarga* al Consejo que se asegure de que el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación examine periódicamente el GASeP para que mantenga su relevancia, sus prioridades aborden las amenazas nuevas y existentes, y siga siendo una herramienta útil para apoyar los esfuerzos de los Estados miembros destinados a lograr la plena aplicación del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*;

11. *Encarga* al Consejo que considere las lecciones aprendidas de la implementación del GASeP, ~~incluidos los cambios que han ocurrido en la industria de la aviación como consecuencia de la pandemia de COVID-19, al introducir mejoras en el Plan, asegurándose de que contenga metas y objetivos claros y colectivos en materia de seguridad de la aviación,~~ teniendo en cuenta los hitos mundiales para 2027, 2030 y 2033 como puntos de control en los cuales la comunidad mundial evaluará los avances registrados hasta la fecha y un mecanismo de seguimiento de los progresos que utilice los procesos y herramientas existentes para asistir a la OACI, los Estados miembros y las partes interesadas en garantizar el mejoramiento continuo de la seguridad de la aviación;

12. *Encarga* al Secretario General que siga reexaminando y mejorando holísticamente los planes y programas de seguridad de la aviación de la OACI, utilizando mecanismos de consulta a los Estados miembros y la industria, a fin de cerciorarse de que los planes y programas sigan cumpliendo los fines previstos y adaptándose a los problemas nuevos y emergentes de la seguridad de la aviación, y que a la vez considere enfoques innovadores para mejorar aún más su eficacia. Los resultados de los exámenes y las recomendaciones deberían ponerse en conocimiento del Consejo periódicamente;

13. ~~*Insta* a todos los Estados miembros a participar activamente en iniciativas mundiales y regionales dirigidas a lograr los fines, objetivos, metas y prioridades nacionales y regionales del GASeP, teniendo en cuenta los objetivos ambiciosos mundiales del GASeP fijados para 2023 y 2030; y~~

1413. *Insta* a todos los Estados miembros, la industria y otras partes interesadas a seguir tomando medidas prácticas para mejorar la cultura de la seguridad de la aviación con el fin de apoyar la implementación efectiva de las medidas de seguridad y promover la concienciación sobre la seguridad de la aviación y el comportamiento óptimo en este ámbito de todas las entidades y personas.

APÉNDICE B

Instrumentos de derecho aeronáutico internacional, promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados para la represión de actos de interferencia ilícita en la aviación civil

a) *Instrumentos de derecho aeronáutico internacional*

Considerando que la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita se ha visto mejorada por el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963), por el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (La Haya, 1970), por el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1971), por el *Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1988), por el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991), por el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010), por el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010), por el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Montreal, 2014) y por acuerdos bilaterales para la represión de tales actos;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros que aún no sean partes en el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963), en el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (La Haya, 1970), en el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1971) y el *Protocolo complementario del Convenio de Montreal* de 1988, en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991), en el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010), en el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010), y en el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Montreal, 2014)¹, a que se adhieran a dichos instrumentos;
2. *Exhorta* a los Estados miembros que aún no sean partes en los instrumentos de derecho internacional antes mencionados a que pongan en práctica los principios de dichos instrumentos incluso antes de que los ratifiquen, acepten, aprueben o se adhieran a los mismos, y exhorta a los Estados miembros fabricantes de explosivos plásticos a proceder a la marcación de tales explosivos lo antes posible; y
3. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que continúe recordando a los Estados miembros la importancia de que pasen a ser partes en los Convenios de Tokio, La Haya, Montreal y Beijing, en el *Protocolo complementario del Convenio de Montreal* de 1988, en el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* de 2010, en el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* de 2014 y en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, y que preste asistencia a los Estados miembros que encuentren alguna dificultad en el proceso de adhesión a dichos instrumentos.

¹ Las listas de los Estados Parte en instrumentos jurídicos de seguridad de la aviación figuran en www.icao.int bajo “ICAO Treaty Collection” (Colección de Tratados de la OACI).

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

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

La Asamblea:

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

2. *Exhorta* a los Estados miembros a que adopten medidas adecuadas relativas al enjuiciamiento o a la extradición de las personas que cometan actos de interferencia ilícita en la aviación civil, adoptando a tal efecto las disposiciones legales o tratados correspondientes y concertando acuerdos apropiados que dispongan la extradición de las personas que cometan ataques criminales contra la aviación civil internacional.

APÉNDICE C

Medidas de seguridad de carácter técnico

Considerando que la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita exige que los Estados miembros ejerzan una vigilancia constante y desarrollen y apliquen medidas para mitigar las amenazas, incluidas las del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9 — *Facilitación*;

Considerando que es claramente necesario reforzar las medidas de seguridad en todas las fases y procesos relacionados con el transporte de personas, su equipaje de mano y equipaje de bodega, carga, correo, paquetes de mensajería y encomiendas por expreso, y para proteger a la aviación civil contra los ciberataques y las amenazas a las áreas de la parte pública de los aeropuertos, así como contra los ataques llevados a cabo o facilitados internamente;

Considerando que las amenazas a los sistemas de carga y correo aéreos en su conjunto, incluidas las amenazas incendiarias contra la carga y el correo aéreos y las cadenas mundiales de suministro producto de tentativas de sabotaje a través de la colocación de IID en las aeronaves, exigen un enfoque global en la elaboración y aplicación de requisitos de seguridad y mejores prácticas, incluida la puesta en común de información y la cooperación continua con organizaciones internacionales competentes como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Unión Postal Universal (UPU) y la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC). A este respecto, los Estados deberían compartir las mejores prácticas nuevas que hayan aplicado para mitigar la amenaza que plantean los IID o las nuevas tecnologías que desarrollen para asistir en la detección de dichos artefactos;

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

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

Considerando que es necesario emplear un conjunto extenso de estrategias y herramientas de gestión de riesgos para armonizar las medidas de seguridad con los riesgos de seguridad a fin de garantizar la eficacia y sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación, teniendo en cuenta todo efecto no intencionado en la seguridad operacional de la aviación civil. A su vez, la coordinación eficaz de la seguridad operacional y la seguridad y la ciberseguridad de la aviación se beneficiarán con la puesta en común de conocimientos y la profundización de los esfuerzos;

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

~~*Considerando* que, debido a la pandemia de COVID-19, quizás haya habido casos en los que se haya tenido que autorizar la suspensión temporal de algunos requisitos de seguridad;~~

~~*Reconociendo* la importancia de evaluar y abordar con detenimiento los riesgos vinculados a la reanudación de las operaciones aeronáuticas, con particular atención a los riesgos derivados del impacto de la pandemia sobre el personal;~~

~~*Considerando* que la pandemia de COVID-19 requiere que se dé respuesta a las amenazas y riesgos teniendo en cuenta los nuevos riesgos sanitarios y garantizando a la vez un equilibrio con la facilitación y la sostenibilidad;~~

Considerando que la integración de una sólida cultura de seguridad para todo el personal de todos los niveles, tengan o no funciones de seguridad, y en todo el sector de la aviación, es imprescindible para el desarrollo y la sostenibilidad de condiciones efectivas de seguridad; y

Considerando que la tecnología, la innovación en los procesos y la instrucción adecuada son necesarias para lograr medidas de seguridad de la aviación y facilitación eficaces y eficientes tanto para el público viajero como para la carga, y para definir el futuro de los regímenes de inspección de seguridad, reconociendo igualmente la especialización que se requiere para operar y gestionar las tecnologías emergentes de seguridad de la aviación y para contratar y capacitar al personal que ha de utilizarlo, a la vez que se busca atraer a la próxima generación de profesionales de la aviación;

La Asamblea:

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

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

3. *Reitera* la responsabilidad de todos los Estados miembros respecto de implantar medidas eficaces de seguridad de la aviación dentro de sus territorios, teniendo en cuenta la evolución de las amenazas;
4. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen de manera plena y sostenida las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación a fin de intensificar sus esfuerzos para aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos existentes relacionados con la seguridad de la aviación, a velar por su cumplimiento, a que rectifiquen con carácter urgente toda laguna o deficiencia, a que adopten todas las medidas necesarias para evitar los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional y a que concedan la debida atención a los textos de orientación contenidos en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 — Distribución limitada) de la OACI, el *Manual OACI de instrucción en seguridad de la aviación* (Doc 10207), y otros textos de orientación relacionados con la seguridad de la aviación disponibles en el sitio web de acceso restringido público de la OACI;
5. *Alienta* a los Estados miembros a que concedan gran importancia a las normas recientemente adoptadas que respondan a la amenaza interna y garanticen su implementación efectiva en sus jurisdicciones respectivas, y a que sigan adaptando y adoptando medidas frente a esta amenaza;
6. *Alienta* a los Estados miembros a que promuevan la seguridad de la aviación como componente fundamental de las prioridades, planificación y operaciones sociales y económicas nacionales;
7. *Alienta* a los Estados miembros a que colaboren en asociación con la industria para elaborar medidas eficaces de seguridad de la aviación y tecnologías, técnicas y procesos innovadores, realizar pruebas operacionales de los mismos y aplicarlos;
8. *Alienta* a los Estados miembros y a la industria a que coordinen sus esfuerzos para hacer evolucionar la inspección de la seguridad de la aviación a fin de que sea más expeditiva a la hora de responder a nuevas amenazas, así como más fluida y centrada en las personas pasajeras, a la vez que se garantiza el cumplimiento constante de los objetivos del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*;
9. *Alienta* a los Estados miembros y a todas las entidades de la aviación a fomentar una cultura de la seguridad sólida y eficaz en la aviación; incluido el desarrollo de programas de sensibilización sobre la seguridad de la aviación y campañas entre el personal de la aviación y el público en general que hagan hincapié en que la seguridad es responsabilidad de todo el mundo;
10. *Insta* a los Estados miembros a procurar los recursos necesarios para disponer de profesionales con las calificaciones y competencias necesarias para reglamentar, operar, mantener y vigilar la instrumentación efectiva de las medidas relacionadas con la seguridad de la aviación ~~mantener una fuerza laboral competente, motivada y debidamente capacitada y a tomar medidas que garanticen y mantengan las competencias del personal que existían antes de la pandemia de COVID-19;~~
11. *Alienta* a los Estados miembros a que ejerzan una vigilancia efectiva, que incluya el uso de técnicas a distancia cuando las restricciones u otras circunstancias no permitan las actividades de observación in situ, de todos los aspectos de su régimen de seguridad de la aviación para cerciorarse de que las medidas de seguridad se apliquen de forma eficaz y sostenible;

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

- a) ampliar los mecanismos de cooperación existentes entre los Estados miembros y la industria, según sea apropiado, con el fin de intercambiar información *de manera expeditiva* y detectar prontamente las amenazas para la seguridad de las operaciones de la aviación civil, *incluidas las ciberamenazas. En el plano técnico, la rápida puesta en común de información debería incluir a todo el personal experto pertinente;*
- b) compartir conocimientos especializados, las mejores prácticas e información relativa a medidas de seguridad preventivas, incluyendo técnicas de registro e inspección, detección de explosivos y artefactos incendiarios, detección de conductas en la seguridad de aeropuertos, inspección y validación de credenciales del personal de aeropuertos, desarrollo de recursos humanos e investigación y desarrollo de tecnologías pertinentes;
- c) utilizar tecnología ~~moderna~~ *avanzada* para detectar artículos y materiales prohibidos e impedir su transporte a bordo, respetando al mismo tiempo la privacidad y la seguridad de las personas;
- d) definir medidas de seguridad de la aviación adecuadas que se centren en los riesgos y tengan una base empírica, y sean proporcionales a la amenaza, eficaces, eficientes, de niveles múltiples, operacionalmente viables, económica y operacionalmente sostenibles y en las que se tenga en cuenta el impacto en el público pasajero, la tripulación y el comercio legítimo;
- e) *intensificar los esfuerzos para contar con un sistema seguro de carga y correo aéreos, mediante en especial para mitigar las amenazas incendiarias a la carga y el correo aéreos:*
 - 1) la elaboración de un marco de seguridad de la carga *y el correo aéreos* sólido, sostenible y resiliente;
 - 2) la aplicación efectiva y sostenible de normas de seguridad sólidas;
 - 3) la adopción de un enfoque de cadena de suministro global para la seguridad de la carga y el correo aéreos, cuando corresponda;
 - 4) el establecimiento y reforzamiento de la supervisión y el control de calidad de la seguridad de la carga y el correo aéreos;
 - 5) la participación en iniciativas de cooperación bilateral y multilateral para coordinar las actividades que se requieren para armonizar y reforzar la seguridad de la carga y el correo aéreos y garantizar la seguridad de la cadena de suministro mundial de la carga aérea;
 - 6) el intercambio de las mejores prácticas y experiencias adquiridas con otros Estados miembros para mejorar el nivel general de seguridad de la carga y el correo aéreos; y
 - 7) el fortalecimiento de las iniciativas destinadas a intensificar la creación de capacidad y la innovación en el área de seguridad de la carga y el correo aéreos;
- f) ~~considerar~~ *atender el posible uso indebido de los UAS y los sistemas de movilidad aérea avanzada (AAM) y aplicar medidas de seguridad a fin de prevenir su uso en actos de interferencia ilícita;*
- g) garantizar que se lleven a cabo continuamente evaluaciones de amenazas y riesgos para la seguridad de la aviación civil dentro de sus respectivos territorios y del espacio aéreo situado sobre ellos, y se utilicen esas evaluaciones para fundamentar debidamente la elaboración de contramedidas y ajustar la fijación de políticas de seguridad de la aviación y proporcionar oportunamente información a las partes interesadas pertinentes respecto de todos los posibles riesgos para la aviación civil;

- h) atender el riesgo de ataques en las partes públicas, incluidos los edificios terminales, trabajando con todas las partes interesadas para:
- 1) mantener un equilibrio apropiado entre las necesidades de contar con medidas eficaces y sostenibles de seguridad de la aviación y la facilitación de los pasajeros;
 - 2) implantar un conjunto de medidas basadas en riesgos que sean flexibles y prácticas, con responsabilidades claramente definidas entre los actores pertinentes;
 - 3) evitar, dentro de lo posible, la creación de vulnerabilidades generadas por las áreas de gran concentración de personas en el interior o cerca de la terminal; y
 - 4) mantener una cultura de vigilancia, disuasión, prevención, respuesta y resiliencia constantes de manera coordinada frente a la evolución de las amenazas;
- i) garantizar la protección de la aviación civil contra los ciberataques y las ciberamenazas; y
- j) hacer frente al riesgo interno planteado por la explotación del personal y su acceso privilegiado a zonas seguras e información delicada de seguridad, ~~tomando en consideración el impacto de la pandemia de COVID-19 y la posibilidad de que la pandemia haya creado vulnerabilidades nuevas o exacerbado las existentes;~~
13. *Exhorta* a los Estados miembros, con el debido respeto a su soberanía, a minimizar la perturbación de los viajes aéreos como resultado de la confusión o interpretación no uniforme de normas, mediante la cooperación y coordinación de medidas destinadas a lograr la aplicación uniforme, eficiente y eficaz de los SARPS y textos de orientación y la divulgación de información clara, oportuna y de fácil acceso para el público viajero;
14. *Exhorta* a los Estados miembros a que, al solicitar a otro Estado la aplicación de medidas de seguridad de la aviación para proteger a las aeronaves que vuelan hacia su territorio, tomen plenamente en cuenta las medidas de seguridad de la aviación ya implantadas en el Estado que es objeto de la solicitud y, cuando sea apropiado **y validado de forma continua**, reconozcan dichas medidas como equivalentes para reducir la duplicación;
15. *Pide* a la OACI que:
- a) asegure que las disposiciones del Anexo 17 — Seguridad de la aviación y del Anexo 9 — Facilitación sean compatibles y se complementen;
 - b) continúe promoviendo el desarrollo de procesos y conceptos de seguridad de la aviación eficaces e innovadores, mediante eventos regionales y subregionales que creen conciencia sobre la seguridad de la aviación, a solicitud de los Estados miembros interesados, así como a través de la cooperación con las partes interesadas de la industria y fabricantes de equipo para crear la próxima generación de procesos de inspección de pasajeros y carga;
 - c) continúe apoyando la labor del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación a la hora de hacer frente a las **amenazas nuevas y existentes** para la aviación civil, y elaborando las medidas preventivas **y textos de orientación** adecuados basados en los riesgos y con base empírica;
 - d) promueva el ~~desarrollo de procesos de~~ reconocimiento **mutuo de procesos equivalentes** con el propósito de asistir a los Estados miembros en el logro de arreglos de beneficio mutuo, incluyendo los relativos a un control de seguridad único, que les permitan reconocer la equivalencia de sus medidas de seguridad de la aviación cuando con ellas se logren los mismos resultados, en cumplimiento de los requisitos del Anexo 17, y cuando estén basadas en un proceso de validación integral y continuo convenido y en un intercambio constante de información eficiente con respecto a sus respectivos sistemas de seguridad de la aviación **y no generen vulnerabilidades ni introduzcan nuevos riesgos en la red de aviación;** y

- e) continúe ocupándose de otras amenazas y riesgos, incluidas las de naturaleza compleja y sofisticada, las ciberamenazas a la seguridad de la aviación, así como de los riesgos para la parte pública de los aeropuertos y la seguridad en la gestión del tránsito aéreo, en consulta con el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación y el Grupo Experto en Ciberseguridad;

16. *Encarga* al Secretario General que actualice y enmiende a intervalos apropiados el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 — Distribución limitada) de la OACI y elabore nuevos textos de orientación destinados a ayudar a los Estados miembros a responder a las amenazas nuevas y existentes para la aviación y a aplicar las especificaciones y procedimientos relativos a la seguridad de la aviación civil;

16bis *Encarga* al Secretario General que actualice y enmiende a intervalos adecuados el *Manual de instrucción en seguridad de la aviación* (Doc 10207) de la OACI y elabore textos de orientación que asistan a los Estados miembros en el proceso de contratación, selección e instrucción de su personal, incluidos aspectos relacionados con el aseguramiento de la calidad y factores humanos, al tiempo que implementan las especificaciones y los procedimientos relacionados con la seguridad de la aviación civil;

17. *Encarga* al Secretario General que garantice el examen y la actualización periódicos de la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108, Distribución limitada) de la OACI, que ofrece una metodología de evaluación de riesgos para la seguridad de la aviación que los Estados miembros pueden utilizar para seguir desarrollando sus propias evaluaciones de los riesgos a escala nacional, e incluyan evaluaciones basadas en los riesgos en consonancia con el Doc 10108, en toda recomendación relativa a la adopción de medidas de seguridad de la aviación nuevas o modificadas contenidas en el Anexo 17 o en todo otro documento de la OACI;

18. *Encarga* al Secretario General que cuide de la participación de las áreas de especialización apropiadas en la evaluación de los riesgos que enfrenta la seguridad de la aviación y en la elaboración de SARPS, especificaciones, textos de orientación y otros medios para responder a cuestiones sobre seguridad de la aviación, incluida la coordinación con otros grupos expertos;

19. *Encarga* al Consejo que evalúe continuamente las atribuciones del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación y establezca procedimientos de gobernanza a fin de asegurarse de que el Grupo no tenga limitaciones para estudiar todas las cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación; y

20. *Encarga* al Secretario General que siga velando por que la seguridad de la aviación esté convenientemente considerada como un elemento central y un componente funcional de la Secretaría de la OACI, en proporción a su importancia crítica para el avance, la sostenibilidad y el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional.

APÉNDICE D

Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación de la OACI

Considerando que el Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA) de la OACI ha cumplido con éxito el mandato de la resolución A401-148, apéndice D;

Considerando que uno de los objetivos primordiales de la Organización continúa siendo el de garantizar la protección de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que los Estados miembros están comprometidos a cumplir las normas del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las normas del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación;

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

Recordando que la responsabilidad final de garantizar la seguridad de la aviación civil recae en los Estados miembros;

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

Considerando que los resultados de las auditorías del USAP-CMA constituyen una importante aportación para comprender la situación de la seguridad de la aviación a nivel mundial, regional y nacional y en cada Estado miembro, y que los datos compilados por el USAP-CMA pueden usarse también para evaluar si los Estados miembros están alcanzando ~~las metas ambiciosas~~ los hitos que figuran en el GAsEP y pueden ayudar al Grupo Experto en Seguridad de la Aviación a priorizar las áreas de trabajo, incluidas las relativas a la elaboración y actualización del Anexo 17;

Reconociendo que la implementación efectiva de los planes de medidas correctivas de los Estados para abordar las deficiencias detectadas mediante las auditorías USAP-CMA es parte integrante y crucial del proceso de observación para lograr el objetivo global de mejorar la seguridad de la aviación mundial;

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

Considerando la aprobación del Consejo de un mecanismo para abordar las preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC) de manera oportuna;

Reconociendo la importancia de una estrategia coordinada para facilitar la asistencia a los Estados miembros mediante la Junta de Examen de la Observación y la Asistencia de la Secretaría;

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

Reconociendo que el USAP-CMA se ha recuperado del impacto de la pandemia de COVID-19 incrementando el número de ~~y las limitaciones de recursos han limitado la frecuencia con la que pueden realizarse~~ las auditorías realizadas durante el trienio pasado, en gran medida financiadas con contribuciones voluntarias;

Recordando que el 40º 41º período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que informara acerca de la implantación general del USAP-CMA;

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que el USAP-CMA ~~es fundamental para mejorar~~ contribuye a la seguridad de la aviación mundial mediante auditorías y el seguimiento continuo del desempeño de los Estados miembros en materia de seguridad de la aviación;
2. *Pide* al Secretario General que se cerciore de que el USAP-CMA sigue evaluando y midiendo la implementación efectiva y sostenible de las normas del Anexo 17, incluidos los enfoques de su cumplimiento basados en el riesgo, según proceda, y las normas del Anexo 9 relacionadas con la seguridad, que el orden de prioridad de las auditorías se determina en función del riesgo y que el USAP-CMA permite resolver las deficiencias graves en forma oportuna;
3. *Expresa su agradecimiento* a los Estados miembros por su cooperación en el proceso de auditoría del USAP-CMA y por ofrecer personas expertas en seguridad que obtengan la certificación de auditoras y auditores del USAP-CMA y presten servicios de corto plazo para la realización de auditorías del USAP-CMA, así como personas expertas a largo plazo para que se desempeñen como jefes y jefas de los equipos de auditoría del USAP-CMA;
4. *Pide* al Consejo que garantice la continuación del USAP-CMA y su dotación de suficientes recursos y supervise sus actividades cuando observa la capacidad de los Estados miembros de establecer y mantener sistemas de seguridad de la aviación sostenibles, en cumplimiento de las normas de la OACI relacionadas con la seguridad de la aviación, y la ejecución de los planes de medidas correctivas para subsanar oportunamente las deficiencias detectadas durante las auditorías del USAP-CMA;
5. ~~*Toma nota* de la labor realizada por la Secretaría de la OACI en consulta con los Estados miembros para examinar el alcance y la metodología del USAP-CMA e~~ *Insta* a la Secretaría de la OACI a que siga mejorando la efectividad y la eficiencia del programa y preservar su calidad, en consulta con el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre el USAP-CMA y con la asistencia de integrantes y entidades observadoras del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación, según corresponda;
6. *Hace suyo* el criterio de un nivel limitado de divulgación respecto de los resultados de las auditorías correspondientes al USAP-CMA, incluida la pronta notificación de la existencia de preocupaciones significativas de seguridad de la aviación;
7. *Insta* a todos los Estados miembros a brindar pleno apoyo a la OACI:
 - a) firmando el Memorando de acuerdo relativo al USAP-CMA;
 - b) preparando y presentando a la OACI toda la documentación necesaria de acuerdo con los plazos establecidos antes de las actividades del USAP-CMA programadas por la OACI;
 - c) facilitando la labor de los equipos del USAP-CMA durante la realización de las actividades del USAP-CMA;
 - d) preparando y presentando un plan de medidas correctivas apropiadas para subsanar las deficiencias detectadas durante las actividades del USAP-CMA; y

- e) implementando esas medidas correctivas dentro de los plazos acordados entre los Estados miembros y la OACI.

8bis. *Insta* a todos los Estados miembros a que acepten las auditorías conforme a la programación de la OACI, a menos que no puedan hacerlo por razones de fuerza mayor, para posibilitar la presentación de información oportuna y pertinente en respaldo de los programas y las actividades de la OACI y evitar efectos económicos y administrativos negativos en el programa de auditoría;

8. *Pide* al Secretario General que garantice la sostenibilidad financiera a largo plazo del USAP-CMA disponiendo que se incorporen los requisitos financieros para la dotación de personal y sus actividades en el presupuesto del programa regular a la brevedad; y

9. *Pide* que el Consejo presente un informe de situación al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la ejecución del USAP-CMA.

APÉNDICE E

Programa de Apoyo a la Implantación y Desarrollo – Seguridad de la Aviación (ISD-SEC) de la OACI

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

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

Reafirmando el valor y la importancia del objetivo estratégico de la OACI *Ningún País se Queda Atrás*, cuyo objetivo es ayudar a los Estados que lo necesitan dando un acceso más amplio a instrucción, asistencia y creación de capacidad específicas y efectivas en seguridad y ciberseguridad de la aviación, promoviendo así la autosostenibilidad duradera en los Estados;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Secretario General que promueva esfuerzos en todo el mundo por parte de los Estados miembros y otras entidades de la aviación para proporcionar de manera eficaz la asistencia técnica y el apoyo a los Estados miembros alentando actividades coordinadas, específicas y prioritarias de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación internacional orientadas por la Estrategia OACI de asistencia y creación de capacidad para la seguridad de la aviación;
2. *Insta* a los Estados miembros a que contribuyan voluntariamente con recursos financieros y en especie a fin de aumentar el alcance y el impacto de las actividades de mejoramiento de la seguridad de la aviación de la OACI;
3. *Encarga* al Secretario General que garantice que las contribuciones recibidas para las actividades de apoyo a la implantación y desarrollo de la seguridad de la aviación se destinen exclusivamente a esas actividades;

4. *Insta* a los Estados miembros que puedan hacerlo a que asistan en proporcionar actividades de creación de capacidades específicas y eficaces en la esfera de la seguridad de la aviación. Esas actividades deberían incluir instrucción, asistencia técnica y apoyo a la implantación y desarrollo, transferencia de tecnología y el suministro de otros recursos necesarios cuando se necesiten, para que todos los Estados puedan lograr un régimen perfeccionado y eficaz de seguridad de la aviación;
5. *Invita* a los Estados miembros a valerse de la capacidad que tiene la OACI para proporcionar, facilitar o coordinar asistencia correctiva a corto plazo y asistencia a más largo plazo para subsanar las deficiencias en su aplicación de los SARPS del Anexo 17, y de la capacidad de la OACI para aprovechar al máximo los resultados de las auditorías USAP para definir y canalizar las actividades de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación a fin de beneficiar a los Estados miembros que las requieran;
6. *Invita* a los Estados miembros a que consideren solicitar asistencia de otras organizaciones internacionales y regionales para satisfacer sus requisitos en materia de asistencia técnica dimanantes de la necesidad de proteger la aviación civil internacional;
7. *Insta* a los Estados miembros y organizaciones a compartir con la OACI la información sobre sus programas y actividades de asistencia, a fin de promover la utilización eficiente y eficaz de los recursos;
8. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que facilite la coordinación de los programas y actividades de asistencia en la medida de lo posible, entre otras cosas mediante la recopilación de toda información disponible relacionada con tales iniciativas;
9. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que vigile y evalúe la calidad y eficacia de los proyectos de asistencia de la OACI y brinde informes regulares sobre el uso de los recursos monetarios y en especie y sobre el efecto observable de tales contribuciones;
10. *Insta* a los Estados miembros y a las partes interesadas a asociarse para la organización y el desarrollo de actividades de creación de capacidad y a documentar los compromisos contraídos por cada una de las partes;
11. *Pide* al Secretario General que actualice y mejore el Programa OACI de Instrucción en Seguridad de la Aviación, mediante el mantenimiento y la elaboración de los conjuntos de material didáctico y talleres sobre seguridad de la aviación, (ASTP) y los seminarios prácticos de seguridad de la aviación y fomentando otros métodos de instrucción en seguridad de la aviación, por ejemplo, la capacitación por computadora y el uso de métodos de aprendizaje combinados;
12. *Insta* a los Estados miembros a que contribuyan a las actividades del Programa OACI de Instrucción en Seguridad de la Aviación;
13. *Pide* al Secretario General que supervise, desarrolle, promueva, apoye, mantenga y reevalúe periódicamente la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI a fin de garantizar que se cumplan los requisitos de instrucción en seguridad de la aviación y se alcancen los niveles de instrucción y cooperación adecuados; y
14. *Insta* a los Estados miembros a utilizar los ASTC de la OACI para la instrucción en seguridad de la aviación.

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

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

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

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

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

La Asamblea:

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

2. *Insta* a todos los Estados miembros a que inserten en sus acuerdos multilaterales y bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo una cláusula sobre seguridad de la aviación, teniendo en cuenta la cláusula modelo adoptada por el Consejo el 25 de junio de 1986 y el acuerdo modelo adoptado por el Consejo el 30 de junio de 1989;

3. *Insta* a todos los Estados miembros a adoptar los principios clave siguientes como base para la cooperación internacional en el área de seguridad de la aviación y para garantizar una cooperación efectiva en seguridad de la aviación entre los Estados miembros, la OACI y otras organizaciones internacionales pertinentes:

- a) respeto del espíritu de cooperación definido en los acuerdos bilaterales o multilaterales de servicios aéreos;
- b) reconocimiento de medidas de seguridad equivalentes; y
- c) concentración en resultados de seguridad;

4. *Insta* a todos los Estados miembros que aún no formen parte de la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI a incorporarse a la misma, dado que ha sido establecida para permitir la comunicación de toda amenaza inminente a las operaciones de transporte aéreo civil, proporcionando de este modo una red de contactos internacionales de seguridad de la aviación dentro de cada Estado e intensificando su coordinación y cooperación para garantizar el intercambio de las mejores prácticas por conducto de la AVSECPaedia;

5. *Insta* a la OACI a que promueva iniciativas que permitan establecer plataformas tecnológicas para intercambiar información sobre la seguridad de la aviación entre los Estados miembros;

6. *Pide* que la OACI continúe:

- a) alentando a los Estados miembros a informar sobre su experiencia en materia de cooperación para la prevención de los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional;
- b) analizando las diferentes circunstancias y tendencias en la prevención de las amenazas a la aviación civil internacional en distintas regiones del mundo; y
- c) formulando recomendaciones para fortalecer las medidas encaminadas a disuadir y prevenir dichos actos de interferencia ilícita;

7 *Encarga* al Consejo que actúe con la urgencia y celeridad necesarias para tratar las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil, procurando mitigar toda perturbación innecesaria de los viajes aéreos como resultado de la confusión o la aplicación o interpretación no uniforme de las medidas requeridas, facilitando una respuesta común y coherente por parte de los Estados miembros y alentándolos a proporcionar comunicaciones claras al público viajero.

APÉNDICE G

Cooperación internacional y regional en materia de seguridad de la aviación

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

Reconociendo la puesta en marcha del Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista de las Naciones Unidas con el fin de reforzar el enfoque común de las Naciones Unidas para apoyar a los Estados miembros en la aplicación de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo y las resoluciones y mandatos pertinentes de las Naciones Unidas.

La Asamblea:

1. *Invita* a la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), al Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), a la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC/INTERPOL), a la Organización Marítima Internacional (OMI), a la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), a la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas, a la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas, a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), a la Unión Postal Universal (UPU), a la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a la Unión Africana (UA), a la Unión Europea (UE), a la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), a la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), al Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), a la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), al Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), al Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), a Global Express Association (GEA), a la Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados (FIATA), a la Asociación Internacional de

Carga Aérea (TIACA) y a otros interesados a que continúen colaborando con la OACI en la mayor medida posible para proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;

2. *Encarga* al Consejo que continúe cooperando con el Comité contra el Terrorismo (CCT) de las Naciones Unidas en relación con esferas de la seguridad de la aviación y la gestión fronteriza, el esfuerzo mundial para combatir el terrorismo, y que pida al Secretario General que recurra al personal especializado de la Organización para asistir a la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas en la realización de visitas a los países para evaluar los esfuerzos de lucha contra el terrorismo de los Estados miembros, incluidos los progresos realizados, las deficiencias pendientes y las esferas prioritarias para las necesidades de asistencia técnica, así como para determinar las tendencias y dificultades relacionadas con el terrorismo y las mejores prácticas empleadas en la aplicación de las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad; y

3. *Encarga* al Secretario General que recurra al personal especializado de la Organización en el ámbito de la seguridad de la aviación y la gestión fronteriza para apoyar la labor del marco del Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista de las Naciones Unidas con el fin de reforzar el enfoque común de las Naciones Unidas para prevenir y combatir el terrorismo, y asistir a la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas en sus iniciativas para proporcionar asistencia técnica y apoyo en la creación de capacidad a los Estados miembros, velando a la vez porque las actividades de asistencia estén coordinadas para evitar la duplicación de esfuerzos y garantizar un uso eficaz de los recursos; y

4. *Invita* a los Estados miembros a apoyar de forma proactiva a los grupos regionales de la OACI en el ámbito de la seguridad y ciberseguridad de la aviación, así como a los programas de cooperación en materia de seguridad de la aviación donde estos existan en las distintas regiones, los cuales son vitales para ayudar a los Estados a poner en práctica las normas de la OACI, mejorar las eficiencias operacionales y promover la autosostenibilidad a largo plazo de los programas y las operaciones AVSEC de los Estados.