



A42-WP/680
EX/295
28/9/25

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES
COMITÉ EJECUTIVO

**PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE
LA CUESTIÓN 12 DEL ORDEN DEL DÍA**

El texto adjunto sobre la cuestión 12 del orden del día se presenta al Comité Ejecutivo para que lo examine.

Cuestión 12: Programas de facilitación

12.1 En su segunda y tercera sesiones, el Comité Ejecutivo considera el tema de los programas de facilitación basándose en el informe del Consejo sobre la implementación de la estrategia del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI), el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y las novedades relativas al Anexo 9 — *Facilitación* (WP/15). Se analizan los resultados del segmento ministerial de la Conferencia de Facilitación celebrada en Doha, Qatar (WP/14), así como las prioridades para el próximo trienio relativas a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, incluidos los resultados del simposio de noviembre de 2024 (WP/16). El comité también debate propuestas para actualizar las resoluciones de la Asamblea: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* (que sustituye a la resolución A41-17), *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (que sustituye a la resolución A41-14), *Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación* (que sustituye a la resolución A41-13), *Accesibilidad en la aviación civil internacional* (que sustituye a la resolución A41-15) y *Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación – Lucha contra la trata de personas* (que sustituye a la resolución A41-16). Además, los Estados y observadores presentan 36 notas de estudio (WP/58, 59, 72 (Rev.1), 104 (Rev.1), 105, 127, 156, 158, 161, 182, 184, 185, 244, 264, 276, 285, 290, 319, 320, 323, 325 (Rev. 1), 354, 372, 386, 416, 433, 439 (Rev.1), 447, 449, 460, 461 (Rev.1), 466, 469, 471, 475, 526) y 18 notas de información (WP/128, 130, 186, 247, 286, 299, 302, 356, 357, 397, 402, 414, 450, 488, 509, 555, 563, 564)].

Asuntos estratégicos en la facilitación del transporte aéreo

12.2 En la nota WP/14, el Consejo informa los resultados del segmento ministerial de alto nivel de la Conferencia de Facilitación de la OACI (celebrado el 17 de abril de 2025 en Doha), durante el que se aprobó la Declaración de Doha en consonancia con el nuevo objetivo estratégico de la OACI *La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo*. Se invita a la Asamblea a que reafirme sus compromisos, promueva la Declaración y fomente la incorporación de disposiciones de la Declaración de Doha en las enmiendas propuestas para las resoluciones A41-17 y A41-14. El comité recomienda que la Asamblea adopte las medidas contenidas en dicha nota.

12.3 En la WP/15, el Consejo resalta los avances en la labor de facilitación de la OACI desde la última Asamblea, poniendo especial énfasis en el Anexo 9 — *Facilitación*, la Estrategia TRIP de la OACI y el PKD. Propone prioridades y resultados para el trienio 2026-2028, toma nota de la resolución A41-17 (2022) y recomienda enmiendas para el apéndice E. El comité observa que la nota cuenta con amplio respaldo y recomienda que la Asamblea apoye y apruebe la resolución 12/1 para que sustituya a la resolución A41-17.

12.4 En la WP/58, Qatar informa los resultados de la Conferencia de Facilitación 2025 y la aprobación de la Declaración de Doha, resaltando la importancia de que la facilitación sea una prioridad, junto con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la sostenibilidad y los derechos del público pasajero. El comité exhorta a los Estados a reafirmar su cumplimiento del Anexo 9, respaldar la Declaración, optimizar los programas nacionales de facilitación y tener una mayor participación en las actividades de facilitación. También alienta a la OACI a que proporcione orientación y asistencia en materia de vigilancia, con sujeción a la disponibilidad de recursos. El comité recomienda que la Asamblea respalde las medidas contenidas en dicha nota.

12.5 En la WP/319, Senegal destaca que la facilitación es vital para el transporte aéreo eficiente y sostenible, señalando los avances en la implementación de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 y la necesidad de dar respuesta al crecimiento del tráfico. Propone la adopción de un plan mundial de facilitación, el desarrollo de un mecanismo voluntario de autoevaluación para el seguimiento de los SARPS y la convocatoria de una conferencia mundial de facilitación cada tres años. El comité hace suya la medida a) de la nota y recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas b) y c), junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar. El comité no apoya la propuesta de convocar una conferencia de alto nivel sobre facilitación cada tres años, debido a las limitaciones de recursos que enfrentan los Estados miembros y la OACI, que hacen que dicha iniciativa no sea factible. El comité alienta a la OACI a estudiar medios alternativos para conservar el impulso, como aprovechar los eventos que la OACI ya organiza y las plataformas regionales, mientras evalúa la factibilidad de convocar una conferencia de alto nivel sobre facilitación a intervalos más prolongados.

12.6 En la WP/72 (Rev.1), el Reino Unido y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), con el copatrocinio del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), resaltan la complejidad de la facilitación en el marco del Anexo 9 y proponen un plan estratégico de facilitación a largo plazo para favorecer el cumplimiento de los SARPS, agilizar la coordinación de recursos, profundizar la armonización en todo el mundo y simplificar la reglamentación en pos de una experiencia de viaje predecible, sin barreras. El comité tomó nota que la propuesta de contar con un criterio estratégico y más enfocado hacia el trabajo de facilitación cuenta con el respaldo firme de varias delegaciones y recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas contenidas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

~~A41-17~~ Resolución 12/1: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación

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

Considerando que la aplicación de las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 9 es esencial para facilitar el despacho de aeronaves, pasajeras y pasajeros y su equipaje, carga y correo, así como enfrentar los desafíos que se plantean en los controles fronterizos y procesos de aeropuertos para mantener la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo;

Reconociendo que las restricciones y las medidas sanitarias motivadas por la pandemia de COVID-19 han tenido serias repercusiones en la industria de la aviación y que la OACI y los Estados miembros deben tener en cuenta estas repercusiones cuando tomen decisiones sobre la facilitación del transporte aéreo;

Reafirmando los compromisos contraídos en la Declaración Ministerial de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), entre otros, la necesidad 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 esta pandemia y otras del pasado;

Recordando las conclusiones y recomendaciones del Componente de Seguridad Operacional de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021) de octubre de 2021;

Considerando que es imprescindible que los Estados miembros continúen persiguiendo el objetivo de máxima eficiencia y protección de las operaciones de pasajeras y pasajeros y carga; y

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

La Asamblea:

1. Resuelve *que los apéndices adjuntos a esta resolución, enunciados más adelante, constituyen la declaración* consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación a la clausura del 41º42º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

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

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

Apéndice D — Sistemas de intercambio de datos sobre las pasajeras y los pasajeros

Apéndice E — Compromiso mundial para lograr que la aviación brinde movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo

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

3. *Declara* que la presente resolución sustituye la resolución ~~A40-16~~ A41-17: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación.

APÉNDICE A

Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

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

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

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

Considerando que hacer que el transporte aéreo sea universalmente accesible para todas y todos, incluidas las personas con discapacidad, es un factor clave en aras de la consecución de los Objetivos de Desarrollo

Sostenible (ODS) de la ONU y se corresponde con compromisos mundiales como la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CRPD);

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

Considerando que dichos MRTD también permiten una cooperación de alto nivel entre los Estados para reforzar la resistencia contra el fraude en los pasaportes, tales como la falsificación o reproducción ilícita de pasaportes, el uso de pasaportes válidos por personas impostoras, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos por medios ilícitos;

Considerando que el uso de esos MRTD y otras herramientas de información sobre el público viajero también pueden servir para propósitos de seguridad de la aviación, reforzando los procesos de gestión del control fronterizo y mejorando la integridad de los documentos, añadiendo un importante estrato en el sistema de la aviación civil internacional para detectar terroristas y prevenir actos de interferencia ilícita mucho antes de realizar el proceso de embarque de la aeronave;

Considerando que la adopción por parte de la Organización de soluciones tecnológicas, como el intercambio electrónico de datos (EDI), la tecnología de cadenas de bloques y los procedimientos aduaneros automatizados, ha dado pruebas de su eficacia para agilizar el despacho de pasajeras y pasajeros internacionales y tripulaciones en los puestos de control de los aeropuertos, así como para mejorar la aplicación de los programas de cumplimiento que han implementado las autoridades de inmigración y control fronterizo;

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

Consciente de los componentes del Anexo 9 — *Facilitación* que promueven los objetivos, tanto de la gestión fronteriza como de seguridad de la aviación, que se auditan en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) de la OACI;

Reconociendo la importancia de la facilitación y la necesidad de contar con dependencias nacionales centralizadas de coordinación de la facilitación, reuniones interinstitucionales periódicas y foros de participación de las partes interesadas, además de disponer de los recursos humanos y financieros económicos adecuados para apoyar las actividades del programa de facilitación y asistir a los Estados miembros en la implementación de las normas y métodos recomendados en el Anexo 9 — *Facilitación*; y

Recordando el Comunicado de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación, celebrada en Montreal el 29 y 30 de noviembre de 2018, y las conclusiones y recomendaciones de la conferencia relativas a la gestión del control fronterizo.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que, con especial atención, intensifiquen sus esfuerzos por aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9;
2. *Pide* a los Estados miembros que implementen, en la medida de lo posible, medidas de colaboración armonizadas mundial y regionalmente y aceptadas mutuamente, que tengan en cuenta las distintas circunstancias y políticas nacionales, sin que generen cargas económicas indebidas ni menoscaben la seguridad operacional y la facilitación de la aviación civil, para facilitar la recuperación y el desarrollo sostenible de los viajes internacionales del público pasajero;
3. *Insta* a los Estados miembros a que adopten y apliquen soluciones tecnológicas, como el intercambio electrónico de datos (EDI), la digitalización y procedimientos aduaneros automatizados para mejorar la eficiencia y el cumplimiento de los procesos de control de despacho en los aeropuertos;
- 3.4. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta el *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (Doc 9984) al cumplir las disposiciones pertinentes del Anexo 9;
- 4.5. *Pide* al Secretario General que elabore un programa de trabajo sobre accesibilidad para el público pasajero con discapacidades para lograr un sistema de transporte aéreo que sea inclusivo para las personas con discapacidad;
- 5.6. *Pide* al Consejo que se asegure de que el Anexo 9 — *Facilitación*, esté al día y satisfaga los requisitos actuales de los Estados miembros y las obligaciones que les corresponden en virtud de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas respecto a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje, las obligaciones que les corresponden en virtud del *Reglamento Sanitario Internacional (2005), enmendado en 2014, 2022 y 2024*, de la *Organización Mundial de la Salud* (OMS), la gestión y las respuestas ante emergencias sanitarias, además de los requisitos de los Estados miembros relativos a la administración de la carga y del público pasajero; y los avances tecnológicos asociados a dicha administración;
- 6.7. *Pide* al Secretario General que se asegure de que los textos de orientación pertinentes estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados miembros;
- 7.8. *Pide* al Consejo que se asegure de que las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relativas a la gestión del control fronterizo, y del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*, sean compatibles y se complementen;
- 8.9. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta los textos de orientación existentes y las mejores prácticas en materia de señalización y carteles, incluido el Doc 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, en la medida en que continúe siendo aplicable;
- 9.10. *Insta* a los Estados miembros a que aseguren que todas las entidades o departamentos que intervienen en la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 — *Facilitación*, tales como la Autoridad de aviación civil, las autoridades de inmigración, aduanas, sanitarias, de cuarentena, de emisión de documentos de viaje, de control del tránsito aéreo, del orden público, postales, policiales fronterizas y de asuntos exteriores, tengan acceso adecuado al sistema de notificación electrónica de

diferencias (EFOD), a fin de que la lista de verificación del cumplimiento del Anexo 9 se complete debidamente;

~~10.~~¹¹. *Insta* al Consejo a que se asegure de que la OACI y sus Estados miembros sigan considerando los programas de facilitación como un asunto de máxima prioridad y a proporcionar recursos apropiados al respecto;

~~11.~~¹². *Insta* a todos los Estados miembros a continuar apoyando financieramente las actividades de facilitación de la Organización con contribuciones voluntarias de recursos humanos y financieros, adicionales a lo presupuestado en el programa regular; y

~~12.~~¹³. *Reconociendo* el liderazgo de la OACI en el área de las actividades de facilitación, pide al Consejo ~~y al Secretario General~~ que asegure la sostenibilidad a largo plazo de los programas de facilitación de la Organización, adoptando medidas para incorporar los requisitos financieros en el Presupuesto del Programa Regular y asegurando que haya disponibilidad de los recursos humanos adecuados lo antes posible, y en la medida de lo posible.

APÉNDICE B

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

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

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

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

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

Considerando que la estrategia del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP) define el marco mundial para derivar beneficios óptimos de los documentos de viaje y los controles fronterizos combinando los elementos de gestión de la identificación de las pasajeras y los pasajeros;

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

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en las resoluciones 1373 (2001), 2178 (2014), 2396 (2017) y 2482 (2019) decidió que todos los Estados miembros impedirán la circulación de terroristas o de grupos de terroristas imponiendo controles eficaces de fronteras y controles en la expedición de documentos de identidad y de viaje, adoptando medidas para evitar la falsificación, la alteración ilegal y la utilización fraudulenta de documentos de identidad y de viaje;

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

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

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

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

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

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

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

Considerando que es necesaria la cooperación de alto nivel entre los Estados miembros para reforzar la resistencia al fraude con pasaportes, incluyendo la falsificación o imitación fraudulenta de pasaportes, el

uso de pasaportes válidos por personas impostoras, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos de forma fraudulenta;

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

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

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

Considerando que la OACI ha establecido el directorio de claves públicas (PKD) para asistir en la autenticación de los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD) que incluyen los pasaportes electrónicos, reforzando así su seguridad y la integridad de los controles fronterizos;

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

Considerando que la cooperación en materia de trata de personas entre Estados miembros y con las distintas instancias nacionales, regionales e internacionales y otras partes interesadas en esta área ha tenido efectos positivos en los procedimientos para combatir la trata de personas.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que, a través de su gestión de los documentos de viaje y control fronterizo, identifiquen de manera única a las personas para maximizar los beneficios en materia de facilitación y seguridad de la aviación, así como para impedir actos de interferencia ilícita y otras amenazas para la aviación civil;

2. *Insta* a los Estados miembros a implantar herramientas y procesos rigurosos para salvaguardar la seguridad y la integridad de los documentos generadores, particularmente aplicando principios de prueba de identidad tales como comprobar que la identidad existe y la persona está viva, que la persona solicitante corresponde a la identidad y es única en el sistema, con pruebas fiables de la “huella social” de la persona solicitante, y verificar el registro del organismo o cotejar el registro con uno o más datos biométricos;

3. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para desarrollar e implantar un sistema sólido de gestión de la identificación y para salvaguardar la seguridad e integridad del proceso de expedición de documentos de viaje;
4. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para establecer e implantar un sólido sistema de verificación de la integridad de los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD), en particular mediante la autenticación de sus firmas electrónicas y la verificación de su validez;
5. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que mantenga y actualice la hoja de ruta para la implementación de la Estrategia TRIP de la OACI para asistir a los Estados miembros a fin de que identifiquen de manera única a las personas y mejoren la seguridad e integridad de sus documentos de viaje y controles fronterizos;
6. *Pide* a los Estados miembros que intensifiquen sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de la identificación del público viajero y los controles fronterizos y se asistan mutuamente al respecto;
7. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las especificaciones del Doc 9303;
8. *Recuerda* a los Estados miembros que se aseguren de que los pasaportes que no sean de lectura mecánica se retiren de circulación;
9. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que expidan documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRDT) conforme a las especificaciones del Doc 9303;
10. *Insta* a los Estados miembros a que se aseguren de que los documentos de viaje que expidan a personas refugiadas y personas apátridas (~~“documentos de viaje de la Convención” o CTD~~) sean documentos de viaje de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones del Doc 9303;
11. *Recuerda* a los Estados miembros que establezcan controles a fin de protegerse contra el robo de documentos de viaje en blanco y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos;
12. *Insta* a los Estados miembros que necesiten asistencia respecto a la creación de sistemas eficaces y eficientes de identificación del público viajero y de control fronterizo a que se pongan en contacto con la OACI sin demora;
13. *Pide* al Consejo que se asegure de que las especificaciones y los textos de orientación que figuran en que figuran en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*, se mantengan actualizados a la luz de los avances tecnológicos;
14. *Insta* a los Estados miembros a que refuercen sus procesos de gestión del control fronterizo, tal como ha dispuesto por su parte el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en sus resoluciones, aplicando las correspondientes normas del Anexo 9 — *Facilitación*;
15. *Exhorta* a los Estados miembros a implementar soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho, como el uso de puertas con sistemas de control fronterizo automatizado (ABC), conjuntamente con el PKD de la OACI para la autenticación de los eMRTD;

16. *Pide* al ~~Secretario General~~ Consejo que siga evaluando soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho;
17. *Pide* al Consejo que continúe la labor de fortalecer aún más la integridad de la identificación del público viajero y la gestión del control fronterizo y la seguridad, y la elaboración de textos de orientación, a fin de asistir a los Estados miembros a lograr esos objetivos;
18. *Insta* al Consejo a explorar las formas de intensificar la asistencia y el apoyo en creación de capacidades para los Estados miembros en las áreas de identificación del público viajero y control fronterizo, incluida una función de liderazgo proactivo de la OACI en la comunidad internacional para facilitar y coordinar dicha asistencia;
19. *Insta* a todos los Estados miembros a que se incorporen al PKD de la OACI, transfieran la información pertinente de su propio Estado al PKD y a que utilicen la información disponible de todos los Estados en dicho directorio para autenticar los eMRTD en los puntos de control fronterizo;
20. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que proporcionen prontamente a la INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos y revocados para que se incorporen a la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
21. *Exhorta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que, en los puntos de control fronterizo de entrada y de salida, cotejen los documentos de viaje de personas que realizan viajes internacionales contra la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
22. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan mecanismos eficientes y eficaces para ingresar datos y hacer cotejos en la base de datos SLTD;
23. *Insta* a todos los Estados miembros a que expidan pasaportes de lectura mecánica de conformidad con el Doc 9303 y a que respeten los plazos de implementación del indicador de tipo de documento secundario;
24. *Alienta* a los Estados miembros que expiden eMRTD a disponer el cabal cumplimiento de las normas de la OACI e incorporar credenciales de viaje digitales cuando sea posible;
25. *Insta* a todos los Estados miembros que expidan eMRTD a que dejen de utilizar el control de acceso básico (BAC) e implementen el establecimiento de conexión autenticada por contraseña (PACE), e igualmente que actualicen su codificación de imágenes faciales y preparen sistemas de inspección para decodificar la nueva codificación en los controles de fronteras dentro de los plazos respectivos;
- 23-26. *Insta* a los Estados miembros a establecer entre todos los interesados un sistema eficiente de intercambio de información y colaboración para prevenir la trata de personas; y
- 24-27. *Pide* al Secretario General que continúe con la elaboración de textos de orientación pertinentes para combatir la trata de personas, para de esa forma ayudar a los Estados miembros a llevar a la práctica las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* referidas a la trata de personas.

APÉNDICE C

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

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

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

Considerando que la cooperación en materia de trata de personas entre Estados miembros y con las distintas instancias nacionales, regionales e internacionales y otras partes interesadas en esta área ha tenido efectos positivos en los procedimientos para combatir la trata de personas;

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

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

Considerando que el Anexo 9 contiene un marco para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, en particular, la norma 8.478.43 según la cual los Estados tienen la obligación de establecer leyes, reglamentos y/o políticas para apoyar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, y el método recomendado para los explotadores de aeronaves y aeropuertos para la elaboración de planes a fin de que ofrezcan asistencia oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares; y

Considerando que la cooperación en materia de fauna y flora silvestres entre los Estados miembros y con las distintas partes nacionales, regionales e internacionales, y con otras partes involucradas en este ámbito ha traído beneficios a los procedimientos de lucha contra el tráfico de fauna y flora silvestres;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a establecer y utilizar programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo y a adoptar políticas de cooperación regional entre Estados vecinos y a promover acuerdos de puesta en común de datos transfronterizos y asociaciones entre los sectores público y privado;
2. *Insta* a los Estados miembros a participar en programas regionales y subregionales de facilitación del transporte aéreo de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;
3. *Insta* a los Estados miembros a tomar las medidas necesarias para garantizar el desarrollo de un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo y el establecimiento de comités de facilitación del transporte aéreo u otros medios apropiados, para:
 - a) asegurar que se lleve a cabo una implementación oportuna y efectiva de las normas y métodos recomendados contenidos en el Anexo 9 — *Facilitación*;

- b) llevar periódicamente a la atención de todos los departamentos interesados de su gobierno la necesidad de:
 - 1) hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9;
 - 2) hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación;
 - 3) promover una cultura de la facilitación;
 - 4) coordinar entre todos los organismos y departamentos del Estado, incluidas las autoridades de salud pública y las partes interesadas pertinentes, mediante el establecimiento de los Comités Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NAFTC);
 - c) tomar la iniciativa en toda medida ulterior que sea necesaria; y
 - d) asegurar que se haya establecido la coordinación apropiada para implementar efectivamente la Estrategia TRIP de la OACI.
4. *Insta* a los Estados miembros a que estimulen a sus programas y comités nacionales de facilitación y a otros programas y comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;
5. *Insta* a los Estados miembros vecinos y contiguos a que se consulten entre sí respecto a los problemas comunes que puedan tener en materia de facilitación, cuando se estime que dichas consultas pueden conducir a una solución uniforme de tales problemas;
6. *Insta* a los Estados miembros, explotadores de aeronaves y explotadores de aeropuertos a seguir colaborando intensamente en:
- a) la identificación y solución de los problemas de facilitación; y
 - b) la elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal, la propagación de enfermedades transmisibles y otras amenazas a los intereses nacionales;
7. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves y aeropuertos y a sus asociaciones a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de carga en las terminales internacionales;
8. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen las disposiciones del Anexo 9 para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares y, en particular, a que se aseguren de que los explotadores de aeronaves y aeropuertos elaboren planes adecuados para prestar asistencia de manera oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, reconociendo que los planes de los explotadores de aeropuertos pueden ser parte de los planes de emergencia de aeródromos dispuestos en el Anexo 14;

9. *Insta* a los Estados y a los explotadores de aeronaves y aeropuertos a que, en colaboración con los organismos internacionales interesados, hagan todo lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando la seguridad de la cadena internacional de suministro;

10. *Pide* a los Estados miembros que consideren la identificación y designación de una autoridad pertinente o un mecanismo de coordinación importante de facilitación para asegurar la disponibilidad de mecanismos de financiación sostenible y la dotación de los recursos humanos correspondientes para apoyar la implementación de las disposiciones relativas a la facilitación del Anexo 9 y actividades conexas;

11. *Pide* a los Estados miembros que ratifiquen y apliquen el Protocolo de Montreal de 2014 y consideren las recomendaciones contenidas en el *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117) de la OACI;

12. *Insta* a los Estados a que tomen medidas, en cooperación con los explotadores de aeropuertos y aeronaves, para sensibilizar a las personas que viajan sobre las posibles consecuencias jurídicas del comportamiento insubordinado o perturbador en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves y de que tal comportamiento es inaceptable, a fin de disuadir y prevenirlo;

13. *Insta* a los Estados miembros a que tomen medidas, en cooperación con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, para que se capacite al personal correspondiente en la detección y gestión de comportamientos insubordinados o perturbadores por parte de pasajeras y pasajeros;

142. *Pide* a los Estados miembros que velen por que se preste asistencia a las personas con discapacidad que viajan por vía aérea y, en particular, adopten medidas dirigidas a mitigar las barreras que limitan la capacidad de las personas mayores y las personas con discapacidad en épocas en las que los procesos no son los habituales, como durante una pandemia;

153. *Insta* a los Estados miembros a que se aseguren de que las instalaciones y los servicios de los aeropuertos están adaptados a las necesidades de las personas con discapacidad, y que en ellos se disponga de sistemas de elevación o cualquier otro dispositivo adecuado, los puntos designados de embarque y desembarque de personas con discapacidad en la terminal se encuentren lo más cerca posible de las entradas o salidas principales del edificio y se suministren espacios de estacionamiento adecuados que sean accesibles para personas con restricciones de movilidad, incluso en caso de emergencia de salud pública;

164. *Insta* a los Estados miembros a que se cercioren de que se ofrecen servicios aeroportuarios que atienden a las necesidades de las personas con discapacidad, incluidos los destinados a prestar información relacionada con los servicios de vuelo a las personas con deficiencia auditiva o visual;

175. *Insta* a los Estados miembros a que inicien el diálogo y la cooperación entre los órganos nacionales, regionales e internacionales encargados del control fronterizo y la seguridad respecto a sus obligaciones en virtud del Anexo 9 — *Facilitación* y las correspondientes resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas;

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

197. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan un sistema eficaz de intercambio de información y colaboración entre todas las partes involucradas para la prevención del tráfico de fauna y flora silvestres.

APÉNDICE D

Sistemas ~~de intercambio~~ de datos sobre las pasajeras y los pasajeros

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

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

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, también en la Resolución 2396, en el párrafo 12 decidió que los Estados miembros, de conformidad con las normas y métodos recomendados, deben desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del registro de nombres de las pasajeras y los pasajeros (PNR) y asegurar que todas sus autoridades competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos, y exhortó a los Estados miembros, las Naciones Unidas y otras entidades internacionales, regionales y subregionales a que proporcionen asistencia técnica, recursos y fomento de la capacidad a los Estados miembros a fin de poner en marcha esas capacidades y, según proceda, alentó a los Estados miembros a que compartan los datos PNR con los Estados miembros competentes o interesados para detectar combatientes terroristas extranjeros que regresen a sus países de origen o de nacionalidad o que viajan o se trasladan a un tercer país, con especial atención a todas las personas designadas por el Comité, establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011), y 2253 (2015);

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la Resolución 2482 (2019), pidió a los Estados miembros que cumplieran las obligaciones de reunir y analizar la API y, en cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI, de desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del PNR y de asegurarse de que las autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, lo que ayudará a los funcionarios de seguridad a detectar conexiones entre las personas vinculadas a la delincuencia organizada, ya sea nacional o transnacional, y los terroristas, para impedir los viajes de terroristas y perseguir el terrorismo y la delincuencia organizada, ya sea nacional o transnacional, incluso mediante programas de creación de capacidad; y

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

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves que presten servicios de transporte aéreo internacional a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos proporcionando información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros a fin de alcanzar niveles óptimos de eficiencia en el despacho del tráfico de público pasajero en los aeropuertos internacionales;
2. *Insta* a los Estados miembros, respecto al uso de los sistemas ~~de intercambio electrónico~~ de datos electrónicos sobre las pasajeras y los pasajeros, a asegurarse de que los requisitos de los datos sobre el público pasajero se ajusten a las normas internacionales adoptadas para este fin por las organizaciones internacionales y los organismos correspondientes de las Naciones Unidas y a garantizar la seguridad, el tratamiento correcto y la protección de esos datos, respetando plenamente los derechos humanos;
3. *Pide* a los Estados miembros que apliquen la instalación de ventanilla única de ingreso de datos sobre la/el pasajera/o que permite a las partes que intervienen en el transporte aéreo del público viajero por vía aérea presentar información normalizada sobre las pasajeras y los pasajeros [es decir, API, API interactivo (iAPI) y/o PNR] por medio de un único punto de ingreso de datos, a fin de cumplir todos los requisitos reglamentarios para la entrada y salida del público pasajero que puedan imponer los distintos organismos del Estado contratante;
4. *Insta* a los Estados miembros a prestar ayuda a los demás Estados miembros y compartir mejores prácticas, en cuanto corresponda, para el establecimiento de los sistemas ~~de intercambio~~ de datos sobre las pasajeras y los pasajeros;
5. *Pide* a los Estados miembros que consideren establecer respuestas de verificación previa al viaje para los explotadores de aeronaves relacionadas con los requisitos de inmigración, seguridad y salud pública;
6. *Exhorta* a los Estados miembros a apoyar la labor de la OACI en la elaboración de textos de orientación adecuados y la aplicación de las disposiciones del Anexo 9 relativas a los PNR; y
7. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho, que desarrollen la capacidad de recopilar, procesar y analizar los datos de PNR y que se aseguren de que sus autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos.

APÉNDICE E

Compromiso mundial para lograr que la aviación brinde movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo

Recordando la Conferencia de Facilitación (FALC 2025) celebrada del 14 al 17 de abril de 2025 en Doha, Qatar, y la Declaración Ministerial (Declaración de Doha) adoptada el 17 de abril de 2025;

Considerando que la aplicación de las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 9 es esencial para facilitar el despacho de las aeronaves, el público viajero y su equipaje, la carga y el correo, y enfrentar las dificultades en los controles fronterizos y procesos aeroportuarios para mantener la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo;

Recordando las resoluciones de la Asamblea de la OACI, a saber, A42-XXA41-17: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación, A42-XXA41-16: Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación — Lucha contra la trata de personas, A42-XXA41-15: Accesibilidad en la aviación civil internacional, A42-XXA41-14: Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, A41-12: Preservación de la salud y mantenimiento de un transporte aéreo internacional seguro durante emergencias de salud pública que afecten los viajes aéreos; y A41-11: Declaración sobre la facilitación del transporte aéreo, en la que se afirma el compromiso mundial para permitir que la aviación se recupere de manera segura y eficiente de la pandemia de COVID-19, y para que la aviación sea más resiliente en el futuro, que consagran el compromiso general de los Estados miembros y la OACI de fortalecer todos los aspectos de la facilitación del transporte aéreo;

Haciendo hincapié en la necesidad de que los Estados miembros respalden de manera activa las iniciativas de la OACI para mejorar la facilitación del transporte aéreo por medio de contribuciones voluntarias, como la adscripción de personal, y para promover una colaboración más estrecha con los organismos nacionales e internacionales, incluidas las autoridades de inmigración, control de fronteras, aduanas y salud pública;

Considerando que la facilitación del transporte aéreo es importante para que el sector de la aviación civil sea seguro y sostenible;

Considerando que la implementación de las normas y métodos recomendados relacionados con la facilitación es esencial para lograr la alineación y armonización mundial del despacho de público viajero, tripulaciones, aeronaves y carga;

Considerando que es necesario participar de forma activa en los marcos y las decisiones internacionales para agilizar y mejorar continuamente la facilitación y la identificación de las personas viajeras;

Reconociendo que el transporte aéreo desempeña un papel esencial para conectar a las personas, facilitar el comercio, mejorar el desarrollo social y económico sostenible y, en consecuencia, la calidad de vida, a la vez que la aviación civil internacional sigue contribuyendo a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) pertinentes de las Naciones Unidas;

Considerando que la respuesta humanitaria en las grandes crisis depende en gran medida del transporte rápido de asistencia y socorro por vía aérea;

Reconociendo el trabajo permanente de la OACI a la cabeza de las iniciativas mundiales para normalizar y robustecer las medidas de facilitación del transporte aéreo mediante la elaboración del Anexo 9, la estrategia para el Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI) y el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI, además de la creación de especificaciones técnicas, políticas y textos de orientación; la creación de capacidad y asistencia y la colaboración con las organizaciones internacionales pertinentes;

Reconociendo las diversas competencias especializadas que se requieren para la facilitación del transporte aéreo; y

Reconociendo la importancia de un marco eficaz de respuesta ante futuras crisis relacionadas con la salud pública que se nutra de las orientaciones, mejores prácticas y enfoques de gestión integrada de riesgos pertinentes y de las lecciones extraídas de la pandemia de COVID-19 a fin de permitir que la comunidad de la aviación internacional responda con rapidez ante las crisis relacionadas con la salud pública, y de generar resiliencia ante brotes similares en el futuro;

La Asamblea:

1. *Pide* a los Estados miembros que refuercen los mecanismos diseñados para forjar alianzas sólidas con las autoridades de inmigración y control de fronteras, aduanas y salud pública y con todas las partes interesadas que intervienen en la gestión de cruces fronterizos a fin de impulsar la aplicación de criterios unificados e integrales de facilitación del transporte aéreo;
2. *Pide* a los Estados miembros que construyan una visión estratégica, priorizada y prospectiva que tenga en cuenta las tendencias emergentes, los avances tecnológicos y los imperativos mundiales, tales como el movimiento fluido de personas y mercancías, la inclusividad y la sostenibilidad;
3. *Insta* a los Estados miembros a que se comprometan a participar de forma activa en la creación de marcos jurídicos y administrativos internacionales pertinentes que respondan a las necesidades en evolución de la aviación civil internacional y la facilitación, en particular en lo relativo al registro civil, la identidad digital, el reconocimiento biométrico, la información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros, el registro de nombres de pasajeros y pasajeras y el despacho fluido del público viajero y las tripulaciones;
4. *Pide* a los Estados miembros que consideren mecanismos de financiamiento sostenible que permitan la viabilidad a largo plazo de los programas de facilitación y la mejora permanente del transporte aéreo;
5. *Pide* a los Estados miembros que participen activamente en actividades y tomen medidas que apoyen la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas que sean pertinentes;
6. *Insta* a los Estados miembros a que trabajen en estrecha cooperación para reafirmar el valor y la importancia del objetivo estratégico de la OACI *Ningún País se Queda Atrás*, cuya finalidad es ayudar a los Estados y proporcionar conocimientos especializados y recursos mediante una asistencia específica y eficaz en materia de facilitación del transporte aéreo y creación de capacidad a los Estados que lo necesiten;
7. *Insta* a los Estados miembros a que otorguen a las misiones humanitarias el máximo acceso al espacio aéreo y a los aeropuertos;
8. *Pide* al Consejo que examine y mejore las disposiciones de la OACI con el fin de facilitar las operaciones de los vuelos humanitarios;
9. *Insta* a los Estados Miembros y a la OACI a que den prioridad a la inclusión y la accesibilidad de los servicios de transporte aéreo para las personas con discapacidad visible o invisible y movilidad reducida, haciéndolas partícipes de los procesos de decisión, favoreciendo la cooperación multilateral y la participación de la sociedad civil, promoviendo la recopilación y la puesta en común de datos y propiciando la capacitación normalizada del personal, entre otras iniciativas, para construir un sistema de transporte aéreo inclusivo para las personas con discapacidad;
10. *Insta* a los Estados miembros a tomar medidas para que los procedimientos en vigor para combatir la trata de personas respondan a una política integral e incluyan sistemas de denuncia y puntos de contacto con las autoridades responsables, y que recomienden la adecuada capacitación del personal de los explotadores aeroportuarios y de aeronaves que trabaje en contacto directo con el público viajero;

11. *Pide* a los Estados miembros que mejoren la experiencia de viaje y la facilitación de la carga mejorando la eficiencia en el movimiento de aeronaves, público viajero, tripulaciones y carga;
12. *Pide* a los Estados miembros que promuevan la interoperabilidad de todas las tareas de despacho de pasajeras y pasajeros, ya sea que se trate de procesos manuales o automatizados, o una combinación de ambos;
13. *Insta* a los Estados miembros a que tomen medidas y/o acciones para atender los problemas de facilitación del transporte aéreo relacionados con las personas refugiadas y apátridas trabajando en asociación con instituciones nacionales e internacionales de derechos humanos;
14. *Insta* a los Estados miembros a que tomen medidas para mejorar la tramitación de la situación de las personas no inadmisibles conjuntamente entre las autoridades nacionales y la industria de líneas aéreas, y de conformidad con las disposiciones del Anexo 9;
15. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen un enfoque estratégico, proactivo y colaborativo en la implementación de tecnologías innovadoras que permitan fortalecer todos los aspectos de la facilitación del transporte aéreo, incluido el control fronterizo, lo que implica asegurarse de que las tecnologías aprobadas se instrumenten, distribuyan y utilicen correctamente en todos los aspectos de la facilitación para mejorar los procesos relativos a público viajero, tripulaciones, aeronaves, carga y correo, y considerar la adopción e integración de tecnologías innovadoras para hacer frente a las dificultades existentes en materia de facilitación;
16. *Recuerda* a los Estados miembros que fomenten la creación de alianzas sólidas con las autoridades de inmigración y control de fronteras, aduanas y salud pública para optimizar la eficiencia y eficacia del flujo de personas pasajeras y mercancías;
17. *Pide* a los Estados miembros que pongan énfasis en la contratación y la capacitación;
18. *Insta* a los Estados miembros a que trabajen para atraer a la próxima generación de profesionales de la facilitación y promover al mismo tiempo políticas e iniciativas para incrementar la diversidad, la equidad y la inclusión, incluidas las iniciativas para cerrar la brecha de género en el sector de la aviación;
19. *Pide* al Consejo que refuerce el liderazgo de la OACI en la ejecución actual de la estrategia del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI) y su evolución futura, lo que incluye la elaboración de especificaciones técnicas avanzadas para los documentos de viaje y las credenciales digitales de viaje que permitan la interoperabilidad de los datos, así como mecanismos para su validación eficiente;
20. *Pide* al Consejo que respalde el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y promueva su activa utilización internacional tanto en el sector gubernamental como en el privado como fundamento de la verificación de los documentos de viaje y las credenciales digitales en todo el mundo;
21. *Insta* a los Estados miembros a que trabajen en colaboración con el sector de salud pública y las partes pertinentes que correspondan en la elaboración de un plan nacional en previsión de brotes de enfermedades transmisibles que entrañen un riesgo sanitario, a fin de que el transporte aéreo pueda seguir desenvolviéndose en forma segura y eficiente en todas las circunstancias; dicho plan debería elaborarse con arreglo al Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud;

22. *Insta* a los Estados miembros a que comuniquen oportunamente al público viajero y a todas las partes interesadas de la comunidad de la aviación los requisitos sanitarios de entrada y que evalúen regularmente la posibilidad de amenazas graves a la salud pública para activar prontamente sus medidas de contingencia; y

23. *Insta* a los Estados miembros a que participen activamente en las actividades del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA); y

24. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A41-17.

Anexo 9 — Facilitación

12.7 En la WP/323, Canadá, con el copatrocinio de la IATA y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA), resalta las dificultades en torno a la expedición limitada de certificados de miembro de la tripulación (CMC) y llama a fortalecer la colaboración entre los grupos expertos de seguridad de la aviación, ciberseguridad y facilitación de la OACI a fin de equilibrar los imperativos de seguridad fronteriza con la eficiencia de los viajes, de conformidad con la Declaración de Doha. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.8 En la WP/447, Colombia, con el respaldo de 15 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), da a conocer su experiencia sobre la reglamentación del transporte aéreo de mascotas, animales de apoyo emocional y animales de servicio, y la propone como punto de partida para la elaboración de recomendaciones dirigidas a los Estados y destinadas a fomentar la normalización. Haciendo hincapié en el incremento en la tenencia de mascotas y la demanda, la nota pone de relieve la necesidad de contar con SARPS que posibiliten el transporte seguro, eficaz y enfocado en las necesidades de pasajeras y pasajeros. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.9 En la WP/461 (Rev. 1), Colombia, con el respaldo de 14 Estados miembros de la CLAC y el copatrocinio del Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), describe las dificultades que conlleva la respuesta a los desastres y propone medidas reglamentarias y mecanismos de cooperación que faciliten el desplazamiento rápido de aeronaves, tripulaciones y personal. También pone énfasis en la necesidad de que existan sistemas de información que permitan a los Estados identificar las fuentes de asistencia y de que las oficinas regionales de la OACI contribuyan a una plataforma específica para ese fin. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.10 En la WP/466, la República Dominicana, con el apoyo de 18 Estados miembros de la CLAC, informa que adoptó un programa nacional de facilitación (NATFP) integral, que incluye reglamentaciones, un manual de inspección técnica y un comité nacional de facilitación que posibilita la coordinación interdisciplinaria. Poniendo énfasis en las dificultades a las que se están enfrentando los Estados al aplicar el Anexo 9, se propone que la OACI reconozca este modelo como referencia. El comité recomienda que la

Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar, teniendo en cuenta la experiencia del país como ejemplo de mejores prácticas replicables.

12.11 En la WP/104 (Rev.1), la Arabia Saudita, con el copatrocinio de Singapur, enfatiza la necesidad de optimizar la actual capacidad aeroportuaria en un contexto marcado por el aumento del tráfico de público pasajero, a la vez que señala las restricciones que impiden la construcción de nueva infraestructura. Se propone un sistema de examen de la actuación operacional basado en indicadores cuantitativos, que se complemente con una evaluación de las instalaciones y los servicios para mantener la calidad. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.12 En la nota WP/105, la Arabia Saudita, con el apoyo de Singapur, describe el enfoque coordinado establecido entre las autoridades sanitarias y de aviación civil para proteger al público viajero y al personal, que está basado en centros de vigilancia sanitaria en los aeropuertos internacionales y en mejoras continuas de la capacidad. El comité recomienda a la Asamblea que remita las medidas contenidas en la nota al Consejo, con la contribución de los organismos técnicos pertinentes, para que las estudie debidamente y proponga una forma de avanzar.

12.13 En la WP/386, la Arabia Saudita resalta el papel de la aviación en la respuesta humanitaria, señalando dificultades tales como el acceso fragmentado al espacio aéreo y a los aeropuertos, retrasos en las autorizaciones y una aplicación disímil de derechos, que obstaculizan la operación oportuna de los vuelos de socorro. Propone medidas para acelerar el transporte de ayuda humanitaria. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo la medida c), junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar, y adopte la resolución 12/2 para que sustituya a la resolución A41-13.

12.14 En la WP/156, los Estados Unidos destacan el tratamiento disímil dispensado a las tripulaciones durante la pandemia de COVID-19, que provocó condiciones inseguras e ineficiencias. Recuerdan el llamamiento de la Asamblea a contar con normas armonizadas y los avances del Grupo de Trabajo sobre el Anexo 9 (WGA9) del Grupo Experto en Facilitación en lo que concierne a la redacción de nuevas disposiciones. El comité recomienda que la Asamblea respalde la propuesta y remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y así finalice la elaboración de normas armonizadas sobre el tratamiento dispensado a las tripulaciones.

12.15 En la WP/161, los Estados Unidos examinan los SARPS del Anexo 9 sobre personas no admisibles y deportadas, que exigen a los Estados expedir documentos de repatriación en un plazo de 30 días. Señalan que la falta de cumplimiento es generalizada e indican que el plazo está desactualizado considerando la tecnología disponible en la actualidad. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.16 En la WP/372, Uruguay, con el aval de 19 Estados miembros de la CLAC, examina los avances en Sudamérica en la respuesta a pasajeras y pasajeros perturbadores e indisciplinados, incluida una reunión que se celebró en el Brasil en 2024, durante la que la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) dio a conocer iniciativas relevantes en la UE. También toma nota del proyecto de resolución del Grupo Experto

en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA). El comité recomienda que la Asamblea respalde las medidas a) y b) contenidas en la nota.

12.17 En la WP/285, la IATA, la IFALPA, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA) destacan la necesidad de acelerar el desplazamiento transfronterizo de las tripulaciones para mejorar la eficiencia del transporte aéreo. En la nota se arguye que, si bien el Anexo 9 exige que se permita la entrada con exención de visado para la tripulación con CMC, el reconocimiento de esta obligación sigue siendo limitado y hay numerosos Estados que se basan en documentos alternativos. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar, teniendo en cuenta los avances tecnológicos relativos a las credenciales digitales.

12.18 En la WP/439 (Rev.1), el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) resalta la importancia del transporte aéreo fiable de material radiactivo, especialmente radiofármacos de vida corta esenciales para el diagnóstico y el tratamiento del cáncer. A pesar de que existe un sólido marco internacional de reglamentación, sigue habiendo rechazos y retrasos. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.19 El comité toma nota de la información contenida en las notas de información WP/563 y WP/564, presentadas por China; WP/247, presentada por Cuba; WP/509, presentada por Italia; WP/450, presentada por Sudáfrica, y WP/302, presentada por la IATA.

~~A41-13~~ Resolución 12/2: Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación

Por cuanto el artículo 44 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional señala que uno de los fines y objetivos de la OACI es fomentar la organización y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas hizo suya la Declaración de Sendái y el Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 adoptado por la Tercera Conferencia Mundial de las Naciones Unidas sobre la Reducción del Riesgo de Desastres;

Considerando que la respuesta humanitaria en las grandes crisis depende en gran medida del transporte rápido de asistencia y socorro por vía aérea;

Consciente de que los desastres naturales dañan la infraestructura social y económica de todos los países y que sus consecuencias en el largo plazo son especialmente graves para los países en desarrollo al dificultar que se desarrollen en forma sostenible;

Consciente de que la responsabilidad de prevenir y reducir el riesgo de desastres corresponde en primer lugar a los Estados, y que la Organización debería seguir la orientación del Estado o los Estados afectados y actuar en concierto con ellos en todas las acciones de respuesta que emprenda;

Reconociendo que el Anexo 1 — *Licencias al personal*, el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, el Anexo 9 — *Facilitación*, el Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, el Anexo 14 — *Aeródromos* y el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* establecen para los Estados las normas y métodos recomendados

(SARPS) relativos a la planificación y respuesta ante situaciones de emergencia y los trámites de control fronterizo para los vuelos de socorro tras un desastre natural o provocado por el hombre;

Reconociendo que la reducción del riesgo de desastres constituye una función importante del Sistema de las Naciones Unidas que merece una atención sostenida, y subrayando la necesidad de que la comunidad internacional demuestre la sólida convicción política que hace falta para usar el conocimiento científico y técnico con el fin de reducir la vulnerabilidad a los desastres naturales y los peligros ambientales teniendo en cuenta las necesidades que son propias de los países en desarrollo;

Reconociendo que todos los Estados tienen una necesidad vital de contar con infraestructura de aviación capaz de resistir a los desastres para fomentar el desarrollo socioeconómico y para que sirva en situaciones de necesidad en la distribución oportuna y eficiente de la ayuda;

Reconociendo que todos los Estados pueden beneficiarse al integrar las estrategias de reducción del riesgo de desastres en sus planes estratégicos para el sector del transporte aéreo; y

Reconociendo que es necesario coordinar al nivel más adecuado la respuesta política y operacional ante los desastres naturales o de origen humano que alcancen una escala regional o mundial;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a reconocer la importante función de la aviación en el contexto de las acciones nacionales de reducción del riesgo de desastres, incluyendo los planes estratégicos para el sector del transporte aéreo;
2. *Insta* a los Estados a tener en cuenta las prioridades en la reducción del riesgo de desastres que se enuncian en el Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030, al igual que las mejores prácticas de los Estados miembros, al elaborar sus planes estatales de respuesta ante emergencias y en los requisitos que deben reunir los planes de respuesta ante emergencias de los proveedores de servicios para la aviación;
3. *Encarga* al Consejo que defina una política de respuesta ante situaciones de crisis y una estrategia de reducción del riesgo de desastres en la aviación, que institucionalicen y orienten el enfoque estratégico y las respuestas tácticas de la Organización frente a crisis específicas de la aviación que puedan afectar a la seguridad operacional o a la continuidad de la aviación civil internacional;
4. *Encarga* al Consejo que asista a los Estados en el despliegue de estrategias de reducción del riesgo de desastres en la aviación, dando prioridad a los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID);
5. *Instruye* al Secretario General para que establezca una red de estructuras de coordinación de crisis de la OACI con los correspondientes mecanismos de coordinación y un arreglo entre la OACI, las regiones, los Estados y la industria, que apoyen la respuesta y la asistencia política y operacional coordinadas en caso de crisis al nivel más adecuado;
6. *Instruye* al Secretario General para que continúe trabajando en colaboración dentro del Sistema de las Naciones Unidas para que todos los Estados afectados por desastres con pérdidas que amenacen la salud humana y el desarrollo reciban asistencia oportuna, coordinada y de calidad; y

7. *Instruye* al Secretario General a que vele por que la OACI participe en los mecanismos adecuados, cuando corresponda y siempre que concuerde con sus objetivos estratégicos, que se hayan instaurado en apoyo de la aplicación intersectorial del Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 y el Plan de acción de las Naciones Unidas sobre la reducción del riesgo de desastres para la resiliencia;
8. *Insta* a los Estados miembros a que otorguen a las misiones humanitarias el máximo acceso al espacio aéreo y a los aeropuertos;
9. *Pide* al Consejo que examine y mejore las disposiciones de la OACI con el fin de facilitar las operaciones de los vuelos humanitarios; y
10. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-13.

— — — — —

Estrategia para el Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI) y directorio de claves públicas (PKD) de la OACI

12.20 En la WP/475, Argentina, con el respaldo de varios Estados de la CLAC, describe los beneficios del PKD de la OACI y del uso de los pasaportes electrónicos para el fortalecimiento de la seguridad fronteriza y la eficiencia, si bien señala dificultades tales como barreras técnicas, la falta de interoperabilidad y las actualizaciones irregulares de los certificados. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas contenidas en la nota, junto con las contribuciones de los grupos expertos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.21 En la WP/325 (Rev.1), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), con el patrocinio de Kazajstán, resalta que se prevé que el tráfico de pasajeras y pasajeros alcance los 18 700 millones de personas para 2045 y destaca la importancia de la identidad digital y las características biométricas para hacer frente a la congestión, fortalecer la seguridad y mejorar la experiencia de viaje. Llama a la elaboración acelerada de credenciales digitales de viaje (DTC), la coordinación de políticas y la colaboración entre sectores. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes tales como el Grupo Técnico Asesor sobre el Programa de Identificación de Viajeras y Viajeros (TAG/TRIP), para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.22 El comité toma nota de la información contenida en las notas de información: WP/286, presentada por Kazajstán; WP/397, presentada por la Arabia Saudita; WP/357, presentada por Tailandia, y WP/186, presentada por Uruguay.

Accesibilidad en la aviación civil internacional

12.23 En la WP/460, Colombia, con el apoyo de 14 Estados miembros de la CLAC, da a conocer su marco de reglamentación para el transporte de mascotas, animales de apoyo emocional y perros guía, y lo propone como punto de partida para la elaboración de recomendaciones dirigidas a los demás Estados y destinadas a fomentar la normalización. En la nota, se destaca la importancia de adoptar SARPS que favorezcan la seguridad operacional, la comodidad y la accesibilidad, al tiempo que preserven la eficiencia operacional. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.24 En la WP/184, Dinamarca, en nombre de la Unión Europea (UE) y los Estados de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), con el patrocinio de Australia, Canadá, Japón y el ACI, propone fortalecer el compromiso de la aviación mundial con la accesibilidad, recordando la resolución A41-15 sobre dignidad y no discriminación. El comité recomienda que la Asamblea adopte la resolución 12/3 para que sustituya a la resolución A41-15 y remita al Consejo la medida b) contenida en la nota de estudio, con los aportes de los órganos técnicos pertinentes, para su consideración en el marco del trabajo en curso.

12.25 En la WP/471, la República Dominicana, con el apoyo de 18 Estados miembros de la CLAC y el copatrocinio del ACI, propone una estrategia regional para promover la accesibilidad universal en la aviación civil, en consonancia con la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, el Anexo 9 — *Facilitación*, la resolución A41-15 y el Doc 9984, *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos*. Resalta que la accesibilidad es un derecho humano y una prioridad para el desarrollo sostenible. El comité recomienda que la Asamblea respalde las medidas propuestas en la nota de estudio.

12.26 En la WP/416, Uruguay, con el respaldo de 19 Estados miembros de la CLAC, presenta un informe donde define la discapacidad, detalla el criterio reglamentario utilizado y proporciona datos estadísticos para comprender cabalmente la situación mundial de las personas con discapacidad. El comité recomienda que la Asamblea respalde las medidas propuestas en la nota de estudio.

12.27 En la WP/354, la IATA, con el copatrocinio del ACI; advierte sobre el incremento de la población de personas mayores y personas con discapacidad, haciendo hincapié en la necesidad de que el transporte aéreo las incluya. Recordando la resolución A41-15, llama a la elaboración de reglamentaciones, normas y procedimientos armonizados que posibiliten la accesibilidad. El comité recomienda que la Asamblea respalde las medidas propuestas en la nota de estudio.

12.28 En la WP/264, los Socios Internacionales para el Desarrollo, la Innovación y la Sostenibilidad de la Aviación (iPADIS) hacen referencia a la resolución A41-15, destacando que la accesibilidad es una prioridad social y comercial. En la nota, se presenta la estrategia de tres pilares “Viajes aéreos asequibles para todos” (que incluye el Programa de Evaluación y Promoción de la Accesibilidad de los Viajes Aéreos y el Turismo [ACCEPT], la Política y Guía Modelo de Accesibilidad [MPGA] y un programa de apoyo técnico y aprendizaje [TTS]), que promueve las prioridades presentadas en la nota A42-WP/15 y el apéndice E. Se invita a fortalecer la coordinación, la participación, la instrucción y la creación de capacidad. El comité recomienda que la Asamblea respalde las medidas a), b) y c) contenidas en la nota de estudio y adopte la enmienda al apéndice E del proyecto de resolución presentado en la nota A42-WP/15.

12.29 En la WP/433, la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA) presenta una perspectiva multidimensional sobre la vulnerabilidad del público pasajero en Latinoamérica, poniendo énfasis en las personas viajeras con discapacidad o movilidad reducida. Subraya que la discapacidad, ya sea temporal o permanente, demanda instalaciones especiales y ofrece una descripción general de las reglamentaciones sobre discapacidad en la aviación civil internacional. El comité recomienda que la Asamblea respalde las medidas propuestas en la nota de estudio.

12.30 El comité toma nota de la información contenida en las notas de información: WP/509, presentada por Italia; WP/555, presentada por Etiopía; WP/299, presentada por Kazajstán; WP/130 presentada por la Arabia Saudita; WP/526, presentada por el Reino Unido; y WP/488, presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA).

A41-13 Resolución 12/3: Accesibilidad en la aviación civil internacional

Considerando que las personas con discapacidad y movilidad reducida constituyen un gran porcentaje, que va en aumento, de la población mundial;

Considerando que la *Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad* y su protocolo facultativo promueven, protegen y aseguran el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, incluidas la libertad de desplazamiento y la libertad de elección;

Recordando la Estrategia para la Inclusión de la Discapacidad, que constituye la base de un progreso sostenible y transformador hacia la inclusión de la discapacidad en todos los pilares de la labor de las Naciones Unidas;

Recordando que en la resolución A/RES/76/154 adoptada en 2021, la Asamblea General reconoció que es importante que las personas con discapacidad tengan acceso, en todos los aspectos de la vida, y que es necesario detectar y eliminar los prejuicios, la discriminación, los obstáculos y las barreras que limitan el acceso de dichas personas al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones;

Observando con preocupación que, pese a esos instrumentos y obligaciones, las personas con discapacidad y movilidad reducida siguen enfrentando barreras en su participación como miembros de la sociedad en igualdad de condiciones, entre ellas, barreras para el libre desplazamiento;

Reconociendo que la comunidad de la aviación necesita dar cabida a la **creciente** demanda de **servicios en el sector de la aviación** ~~para la creciente cantidad de~~ las personas con discapacidades visibles e invisibles, así como personas con movilidad reducida y de edad avanzada, **y que las tendencias sociales están evolucionando hacia la reconfiguración de la naturaleza y la prevalencia de las necesidades de accesibilidad;**

Reconociendo la importancia de que el gobierno y la industria trabajen en conjunto para apoyar las necesidades de viajar de las personas con discapacidad y movilidad reducida y priorizar, a su vez, la seguridad operacional en todas las circunstancias;

Afirmando que la diversidad y la inclusión social son conceptos fundamentales para el crecimiento sostenible de la aviación civil internacional;

Reconociendo el carácter esencial de los servicios de transporte aéreo y la necesidad de ofrecer igualdad de acceso a esos servicios para todo el público pasajero;

Reconociendo también que la digitalización y la innovación están creando nuevas oportunidades y nuevos desafíos para las personas con discapacidad, con movilidad reducida y de edad avanzada;

Reiterando las normas y métodos recomendados pertinentes contenidos en el Anexo 9 — *Facilitación*, así como los procedimientos y principios que figuran en el Doc 9984, *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos*;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la dignidad y la no discriminación son derechos universales que se aplican a todas las personas, incluidas las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida que viajan por vía aérea;
2. *Pide* al Consejo que:
 - a) vele por que la OACI ejerza un liderazgo continuo en materia de sostenibilidad, incluidos los imperativos de sostenibilidad social de inclusión y accesibilidad;
 - b) elabore una estrategia y un programa de trabajo efectivos sobre accesibilidad para el público pasajero con discapacidades y movilidad reducida que incluya medidas para monitorear la repercusión de los cambios sociales y demográficos en el sector de la aviación, y evaluar su impacto en la prestación de servicios de accesibilidad con el objetivo de preparar dichos servicios para el futuro, en cooperación con todas las partes interesadas, para lograr un sistema de transporte aéreo que sea inclusivo para las personas con discapacidad;
 - c) vele por que los SARPS del Anexo 9 — *Facilitación* reconozcan el carácter esencial de los servicios accesibles para las personas con discapacidad y movilidad reducida y faciliten el desarrollo permanente de estos servicios en consonancia con la evolución de las necesidades de accesibilidad;
3. *Insta* a los Estados miembros a que prioricen la inclusión y accesibilidad de los servicios de transporte aéreo para las personas con discapacidad y movilidad reducida;
4. *Alienta* a todos los Estados miembros a que procuren lograr la uniformidad de sus reglamentos, normas y procedimientos de accesibilidad del transporte aéreo, en la mayor medida posible y en estrecha colaboración con los grupos de personas con discapacidad y otras partes interesadas pertinentes;
5. *Alienta* a los Estados miembros a que garanticen que el sector del transporte coordine su enfoque con la industria y la sociedad civil para prestar servicios integrales accesibles a las personas con discapacidad y movilidad reducida, trabajando en estrecha colaboración con los grupos de personas con discapacidad y otras partes interesadas pertinentes; y
6. *Alienta* a los Estados miembros a que apoyen las actividades de la OACI con recursos, tanto financieros como en especie, para garantizar una implementación satisfactoria de las medidas acordadas en respaldo del transporte aéreo de personas con discapacidad y movilidad reducida.
7. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-15.

— — — — —

Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares

12.31 En la WP/16, el Consejo examina los avances logrados desde las resoluciones A39-27, A40-16 y A41-14 en lo que concierne a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (AAAVF), incluida la implementación de las 30 recomendaciones del AAAVF 2021 y los resultados del AAAVF 2024.

Describe las medidas en curso, las brechas y las prioridades para 2026-2028. El comité recomienda que la Asamblea respalde el programa, inste a las partes interesadas a que fortalezcan la implementación y adopte la resolución 12/4 para que sustituya a la resolución A41-14.

12.32 En la WP/59, Qatar resalta la necesidad de prepararse para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, señalando las consecuencias de la falta de preparación y las dificultades que persisten en los Estados. Propone medidas para dar respuesta al bajo nivel de cumplimiento de la pregunta del protocolo sobre AAASF del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), lo que contempla encuestas, participación y estrategias regionales. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas contenidas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.33 En la WP/290, la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAASF), con el copatrocinio de Kazajistán, propone fortalecer la organización de futuros simposios sobre AAASF, recordando los compromisos asumidos en las resoluciones A39-27, *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares*, A40-16, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*, y A41-14, así como las contribuciones de los AAASF 2021 y 2024. El comité recomienda que la Asamblea tome nota del actual marco de políticas para simposios que posee la OACI, solicite al Consejo que continúe fomentando un amplio compromiso de las partes interesadas y aliente a que se convoquen simposios sobre AAASF de conformidad con los procedimientos de la OACI, las decisiones pertinentes del Consejo y los acuerdos con los Estados anfitriones.

~~A41-14~~ Resolución 12/4: Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares

Habiendo considerado que, a pesar de ser el transporte aéreo internacional el medio de transporte más seguro, no se puede garantizar la total eliminación de accidentes graves;

Considerando que las acciones del Estado del suceso deberían ocuparse de las necesidades más críticas de las personas afectadas por un accidente de aviación civil, disponiendo entre otras cosas que cada explotador de aeronaves o aeropuertos elabore y ponga en práctica un plan integral de asistencia a familiares, y recordando la inclusión, en 2005, de disposiciones en el Anexo 9 para permitir la entrada rápida en el Estado en el que se produce el accidente a los familiares de las víctimas de accidentes aéreos;

Considerando que la política de la OACI debería ser asegurarse de que la Organización y sus Estados miembros consideren y tengan en cuenta el bienestar mental, físico y espiritual de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares, incluido el establecimiento de redes nacionales de apoyo a las víctimas;

Considerando que es esencial que la OACI y sus Estados miembros reconozcan la importancia de notificar oportunamente a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil; de recuperar rápidamente e identificar con precisión a las víctimas; de devolver los efectos personales de las víctimas y de transmitir información exacta a sus familiares;

Reconociendo la función de los gobiernos cuyos ciudadanos resulten víctimas de accidentes de aviación civil para notificar y asistir a los familiares de las víctimas;

Recordando el artículo 28 del Convenio de Montreal de 1999 (*Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*), así como la resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal,

que disponen proceder sin demora a efectuar pagos adelantados a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares y reconociendo que la falta de ratificación universal del Convenio de Montreal dificulta que haya regímenes de indemnización mejorados y normalizados, y puntualizando la necesidad de la ratificación y aplicación universales del Convenio de Montreal de 1999;

Recordando la adopción de la Enmienda 29 del Anexo 9 — *Facilitación* de la OACI por medio de la cual el método recomendado 8.46 se elevó a la norma 8.47, obligando así a los Estados a establecer leyes, reglamentos y/o políticas para apoyar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares;

Reconociendo la importancia de la decisión del Consejo de designar oficialmente el 20 de febrero como día internacional de conmemoración de las víctimas de accidentes aéreos y de sus familiares, recordando a las víctimas y expresando solidaridad a sus familiares, así como seguir trabajando para mejorar la seguridad operacional de la aviación y prevenir que ocurran ese tipo de tragedias en el futuro;

Reconociendo la aprobación por el Consejo de la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998) en marzo de 2013 y la publicación del *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9973) en diciembre de 2013;

Reconociendo que un examen de la lista de verificación (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) indicó que existe un bajo grado de implementación de las normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con el Anexo 9, e instando a los Estados miembros a que aumenten la frecuencia de notificación para mejorar su cumplimiento;

Considerando que es indispensable que se preste apoyo a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil, dondequiera que ocurra el accidente, y que la experiencia adquirida por los proveedores de asistencia, incluidos los procedimientos y políticas eficaces, se transmita rápidamente a otros Estados miembros y a la OACI para mejorar las actividades de los Estados en materia de asistencia a los familiares;

Considerando que la armonización de las reglamentaciones para atender a las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares es también un deber humanitario y una función facultativa del Consejo de la OACI contemplada en el artículo 55 c) del Convenio de Chicago, y reconociendo la necesidad de mejorar los mecanismos de intercambio de información y los recursos de instrucción para que los Estados y los explotadores realicen evaluaciones de riesgos exhaustivas y apliquen estrategias de mitigación;

Considerando que los Estados deberían ofrecer una solución homogénea para el tratamiento de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares;

Reconociendo que el transportista aéreo implicado en un accidente de aviación civil suele ser el más indicado para prestar asistencia a los familiares inmediatamente después del accidente;

Reconociendo los resultados del Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares (AAAVF 2021) de la OACI, incluidas las 30 recomendaciones que figuran en el informe del simposio;

Recordando las iniciativas útiles llevadas a cabo por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVA AF);

Tomando nota de que los familiares de las víctimas de un accidente de aviación civil, independientemente del lugar donde se produzca el accidente o de la nacionalidad de las víctimas, manifiestan determinadas necesidades y emociones humanas básicas; y

Reconociendo que la atención del público seguirá concentrándose en las investigaciones de los Estados, así como en los aspectos de interés humano de los accidentes de aviación civil;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a reafirmar su compromiso de prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares y disponer que cada explotador de aeronaves o de aeropuertos elabore y ponga en práctica un plan integral de asistencia a familiares;

2. *Insta* a los Estados miembros a sancionar legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, como se dispone en la norma 8.47 del Anexo 9 de la OACI, y en cumplimiento del artículo 28 del Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999 y la resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal;

3. *Alienta* a los Estados que ya cuenten con legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares a que reexaminen estos documentos, según sea necesario, considerando la orientación del Doc 9973 y la Política de la OACI contenida en el Doc 9998;

4. *Insta* a los Estados miembros a ~~informar~~ *notificar* periódicamente a la OACI, mediante la lista de verificación del cumplimiento (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), sobre el grado de aplicación de las disposiciones del Anexo 9 que se vinculan con los planes de asistencia a las víctimas, y a aumentar la transparencia y la frecuencia de notificación para mejorar su cumplimiento;

5. *Insta* a los Estados miembros a reconocer el 20 de febrero como día internacional de conmemoración de las víctimas de accidentes aéreos y de sus familiares y a llevar a cabo conmemoraciones nacionales relevantes para sus ciudadanos afectados por las tragedias de la aviación civil;

6. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a ratificar y aplicar el Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999 ~~(Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional)~~;

7. *Acoge* con satisfacción las recomendaciones del simposio y encarga al Consejo que incorpore al Plan de Actividades del próximo trienio las recomendaciones del simposio que requieran nuevas consultas con grupos expertos y, en particular, que apoye las necesidades de creación de capacidad de los Estados miembros, *incluida la mejora de la instrucción y los recursos para mitigar los riesgos en las zonas de conflicto*;

8. *Encarga* al Consejo que haga un seguimiento activo y oportuno de los grupos de trabajo pertinentes de la OACI en relación con las recomendaciones dimanantes del simposio, según sea necesario;

9. *Encarga* al Consejo que, al analizar el grado de aplicación de los planes de asistencia a los familiares, considere más a fondo la elaboración de normas y métodos recomendados para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, incluidas disposiciones para la notificación oportuna y la transmisión de información exacta a los familiares; y

10. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución ~~A39-27~~A41-14.

— — — — —

Vigilancia de la facilitación y creación de capacidad en facilitación

12.34 En la WP/320, la Arabia Saudita hace hincapié en que el Anexo 9 — *Facilitación*, consagrado en el Convenio de Chicago, obliga a los Estados a reducir al mínimo los retrasos mediante el cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos al despacho de aduanas. A pesar de su adopción en 1949, su implementación ha quedado rezagada respecto de aspectos tales como la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. Propone el establecimiento de marcos nacionales de vigilancia y un manual de vigilancia. El comité recomienda que la Asamblea remita las medidas contenidas en la nota al Consejo, con la contribución de los organismos técnicos pertinentes, para que las estudie debidamente y proponga una forma de avanzar, teniendo en cuenta, en particular, las necesidades de recursos y el orden de prioridad del trabajo.

12.35 En la WP/244, los Emiratos Árabes Unidos presentan la iniciativa de declarar el año 2024 como Año de la Facilitación (FAL2024), promoviendo la creación de capacidad mediante instrucción y asistencia para fortalecer el cumplimiento en todo el mundo. Recuerdan que el Grupo Experto en Facilitación (FALP) concibió el Grupo de Trabajo sobre Creación de Capacidad de Facilitación con el objetivo de elaborar una estrategia mundial. El comité recomienda que la Asamblea respalde las medidas contenidas en la nota.

12.36 En la WP/158, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), en nombre de 54 Estados africanos, presenta el marco jurídico de Angola para la certificación de profesionales de inspección e instrucción en facilitación y hace hincapié en cómo un marco nacional fortalece la implementación del Anexo 9. Se alienta a los Estados a que adopten modelos similares. El comité recomienda que la Asamblea exhorte a los Estados a que pongan en marcha programas nacionales de facilitación, tenga en cuenta el modelo de Angola como referencia y remita al Consejo la medida c), con los aportes de los organismos técnicos pertinentes, para que la estudie debidamente y proponga una forma de avanzar.

12.37 En la WP/127, la CAFAC, en nombre de 54 Estados africanos, enfatiza el papel de los sistemas de datos sobre las pasajeras y los pasajeros (sistemas de datos de información anticipada sobre pasajeras y pasajeros [API] y del registro de nombres de pasajeras y pasajeros [PNR]) en la seguridad fronteriza y la facilitación, proponiendo un marco mundial de asistencia. El comité recomienda que la Asamblea remita las medidas contenidas en la nota al Consejo, con los aportes de los organismos técnicos pertinentes, para que las estudie debidamente y proponga una forma de avanzar, fomente la cooperación entre los Estados, la creación de capacidad y las asociaciones, e inste al Consejo a que encargue al Secretario General que promueva la cooperación regional, actualice la información de financiación y fomente soluciones rentables.

12.38 El comité toma nota de la información contenida en las notas de información WP/128 y WP/356, presentadas por la Arabia Saudita.

Trata de personas y migración irregular

12.39 En la WP/185, Dinamarca, en nombre de la UE y sus Estados miembros y los Estados miembros de la CEAC, y con el patrocinio de Australia y el Japón y el IBAC, estudia cómo las redes de tráfico de migrantes utilizan el transporte aéreo comercial sacando provecho de los regímenes de exención de visados y la migración laboral. Se resalta la necesidad de fortalecer la cooperación entre los Estados y el sector, y de implementar el Doc 10171, *Manual para la formulación de estrategias integrales de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación*, y las posibles enmiendas del Anexo 9 y del Doc 10184, *Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022)*. Algunos Estados miembros y organizaciones internacionales, al tiempo que reafirman su firme compromiso con la cooperación internacional y la lucha contra la trata y el tráfico de personas, expresan su preocupación en cuanto a los vínculos entre el tráfico de personas y la migración. Destacan que estos vínculos son muy complejos y tienen múltiples dimensiones y, por lo tanto, deben someterse al marco multilateral existente sobre derechos humanos y migración, en estrecha coordinación con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas. El comité recomienda que la Asamblea remita las medidas contenidas en la nota al Consejo, con los aportes de los organismos técnicos pertinentes, en consulta con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas, para que las estudie debidamente y proponga una forma de avanzar.

12.40 En la WP/469, la República Dominicana, con el aval de 17 Estados miembros de la CLAC, resalta que la trata de personas es un delito transnacional que afecta a 25 millones de víctimas y que la aviación es un facilitador clave. Toma nota de los instrumentos de la OACI, pero destaca que su aplicación es disímil debido a su carácter no vinculante. El comité recomienda que la Asamblea respalde las medidas propuestas y toma nota de que las disposiciones 8.49 y 8.50 del Anexo 9 ya fueron elevadas a normas en virtud de la Enmienda 30 del Anexo, que es aplicable desde el 11 de julio de 2025.

12.41 En la WP/276, Jamaica expresa su preocupación en torno al alza del tráfico de migrantes utilizando explotadores no regulares y la aviación general, que carecen a menudo de datos sobre las pasajeras y los pasajeros. Llama a que se actualicen el Anexo 9 y el Doc 9626, *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional*, se refuercen las evaluaciones de riesgo y la posibilidad de extender el requisito de la aplicación de la API y el PNR a la aviación general. El comité recomienda que la Asamblea remita la medida a) contenidas en la nota al Consejo, con los aportes de los organismos técnicos pertinentes, para que la estudie debidamente y proponga una forma de avanzar, inste a los Estados a que trabajen con las autoridades competentes y aliente la cooperación regional y mundial para combatir el tráfico de migrantes.

12.42 En la WP/449, México expresa su preocupación respecto del alza del tráfico de migrantes por vía aérea y sus consecuencias en los sistemas de seguridad y migración. Insta a que se lo reconozca como un problema mundial y solicita al Consejo un análisis de las prácticas de los Estados, cooperación y posibles orientaciones o SARPS, junto con la creación de capacidad, en el marco de la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* (NCBL). El comité recomienda que la Asamblea remita las medidas contenidas en la nota al Consejo, con los aportes de los organismos técnicos pertinentes, para que las estudie debidamente y proponga una forma de avanzar.

12.43 En la WP/182, los Estados Unidos resaltan que la trata de personas es un delito mundial que afecta a 27,6 millones de personas y subrayan el papel de la aviación en su prevención y mitigación. Recuerdan la resolución A41-16 sobre la lucha contra la trata. El comité toma nota de que la resolución A41-16 de la Asamblea recomienda que la Asamblea incorpore las propuestas en la resolución A41-16 — *Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación* aborda la lucha contra la trata de personas. Así pues, el comité conviene en que la resolución que figura en el apéndice de la nota de estudio debería

incorporarse a la resolución A41-16 y recomienda que la Asamblea adopte la resolución 12/5 para que sustituya a la resolución A41-16.

12.44 El comité toma nota de la información contenida en las notas de información: WP/402, presentada por la Arabia Saudita; y WP/414, presentada por los Estados Unidos.

**A41-16: Resolución 12/5: Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación —
Lucha contra la trata de personas**

Considerando que el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, adoptado en noviembre de 2000 por la Asamblea General de las Naciones Unidas y vigente a partir del 25 de diciembre de 2003~~28 de enero de 2004~~, establece un marco internacional y ha sido ratificado por la mayoría de los países;

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

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

Considerando que ~~el Método recomendado 8.49~~ la norma 8.45 en el Anexo 9 — *Facilitación* ~~alienta~~ exige a los Estados contratantes que tomen medidas para garantizar que se establezcan procedimientos para combatir la trata de personas ~~que estén basados en una estrategia integral e incluyan~~ sistemas de denuncia claros y puntos de contacto en las autoridades competentes correspondientes donde puedan acudir los explotadores de aeropuertos y aeronaves;

Considerando que ~~el método recomendado 8.50~~ la norma 8.46 en el Anexo 9 ~~alienta~~ obliga a los Estados contratantes a que tomen medidas para garantizar que el personal de los explotadores de aeropuertos y aeronaves que tenga contacto directo con los pasajeros reciba instrucción para concientizarlos sobre la trata de personas;

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

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

Considerando que el Doc 10171, *A Comprehensive Strategy for Combatting Human Trafficking in the Aviation Sector* (Estrategia integral de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación), aprobado por el FALP en julio de 2021 y por el Comité de Transporte Aéreo (ATC) en septiembre de 2021, fortalece las políticas y los marcos de procedimientos nacionales de lucha contra la trata y brinda orientación y recomendaciones a los Estados, las autoridades y organizaciones de aviación civil, los explotadores de aeronaves y aeropuertos para fundamentar el desarrollo de sus estrategias integrales de lucha contra la trata

en consonancia con la resolución ~~A42/XX~~A41-17 de la Asamblea de la OACI, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*;

Considerando que la adopción de una estrategia integral que comprenda leyes, liderazgo, políticas, protocolos de notificación y mecanismos de respuesta, asociaciones, instrucción, sensibilización del público, recopilación de datos, intercambio de información, incluidas las recomendaciones y perspectivas de sobrevivientes de la trata, y apoyo a víctimas y sobrevivientes puede ayudar a las autoridades y organizaciones de la aviación civil, explotadores de aeronaves y aeropuertos a detener este delito;

Considerando que la Circular 362 de la OACI, *Directrices para la lucha contra la trata de personas en la cadena de suministro de los explotadores de servicios aéreos*, brinda orientación y recomendaciones a las administraciones de aviación civil y a los explotadores de servicios aéreos para formular políticas de lucha contra la trata de personas que posibiliten la diligencia debida y la transparencia en la gestión de la cadena de suministro;

Considerando que la adopción de la Circular 362 de la OACI, *Directrices para la lucha contra la trata de personas en la cadena de suministro de los explotadores de servicios aéreos*, con políticas, procedimientos, sensibilización y formación del personal puede ayudar a las administraciones de aviación civil y a los explotadores de servicios aéreos a poner fin a este delito;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a considerar la adopción y pronta implementación de la enmienda ~~3029~~ de las normas 8.45 y 8.46 ~~los métodos recomendados, 8.49 y 8.50 del Anexo 9~~;
2. *Exhorta* a los Estados miembros a dar debida consideración a la Circular 352, *Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas*, en el marco de la implementación por su parte de las disposiciones pertinentes del Anexo 9;
3. *Solicita* que el Consejo se cerciore de que el texto de orientación pertinente relacionado con la lucha contra la trata de personas esté actualizado y dé respuesta a las necesidades de los Estados miembros; y
4. *Pide* a los Estados miembros que presten la debida atención al Doc 10171, *Manual para la formulación de estrategias integrales de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación*, al implementar las disposiciones pertinentes del Anexo 9;
5. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta la Circular 362, *Directrices para la lucha contra la trata de personas en la cadena de suministro de los explotadores de servicios aéreos*, al aplicar las disposiciones pertinentes del Anexo 9 — *Facilitación*; y
6. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-16.