



A42-WP/685
P/48
2/10/25

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 13

(Presentado por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 13 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo. Se recomienda a la plenaria la adopción de las resoluciones 13/1, 13/3 y 13/2.

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

Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política

13.1 En su octava sesión, el Comité Ejecutivo examina el tema de la política de seguridad de la aviación (AVSEC) sobre la base de los informes del Consejo sobre los resultados del segmento ministerial de alto nivel de la Semana OACI de Seguridad de la Aviación de 2024, celebrada en Mascate (Omán) (WP/13), y la labor en curso relativa a las zonas de conflicto y las obligaciones de los Estados miembros (WP/35). El Comité también examina la propuesta del Consejo de actualizar las siguientes resoluciones: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación (WP/11 revisión núm. 1), y la Ciberseguridad en la aviación civil (WP/12 revisión núm. 1). Además, los Estados y los observadores presentaron 35 notas: WP/78 revisión núm. 1, 79, 86, 100, 101, 102, 111, 117, 118, 119, 120, 124, 165, 199, 200, 201, 233 revisión núm. 1, 239 revisión núm. 1, 240, 241, 324, 369, 370, 371, 398, 419, 438 revisión núm. 1, 453, 454, 470 y 482.

13.2 Se toma nota de las siguientes notas de información: WP/80 de Arabia Saudita, WP/498, WP/513, WP/515 y WP/516 de Bangladesh, WP/562 de Camerún, WP/586 de Dinamarca, WP/551 de Indonesia, WP/580 de Kazajstán, WP/561 de la República de Corea, WP/116 y WP/198 de República Dominicana, WP/667 de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y WP/584 de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF).

Declaración de Mascate y Resolución de la Asamblea para su adopción

13.3 En la nota de estudio WP/13, el Consejo esboza los resultados del segmento ministerial de alto nivel celebrado durante la Semana OACI de Seguridad de la Aviación de 2024 en Mascate, y cuyo objetivo es velar por que la aviación siga siendo una fuerza segura y resiliente para el progreso mundial. En la nota se exhorta a reafirmar los compromisos enunciados en la Declaración de Mascate sobre la seguridad y la ciberseguridad de la aviación;

13.4 El Consejo, en nota WP/11 revisión núm. 1, propone actualizaciones de la resolución A41-18 sobre la continuación de las políticas de la OACI en materia de seguridad de la aviación para reflejar los acontecimientos ocurridos desde el 41º período de sesiones de la Asamblea.

Análisis

13.5 El comité toma nota de los resultados del segmento ministerial de alto nivel convocado durante la Semana OACI de Seguridad de la Aviación de 2024 en Omán, tal como se presentan en la nota WP/13, y reafirma los compromisos enunciados en la Declaración de Mascate sobre la seguridad y la ciberseguridad de la aviación. El comité también toma nota de que los elementos clave de la declaración se reflejaron en las actualizaciones de las resoluciones A41-18 y A41-19, como se proponía en las notas WP/11 revisión núm. 1 y WP/12 revisión núm. 1, respectivamente.

13.6 Al presentar la nota WP/11 revisión núm. 1, el Consejo recuerda que en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se adoptó la resolución A41-18: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*. De conformidad con la cláusula 2 de la resolución A41-18, la declaración consolidada debe examinarse en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea.

13.7 En conclusión, el comité recibe amplio apoyo para someter a la aprobación de la sesión plenaria una resolución A41-18 revisada sobre la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI*

relacionados con la seguridad de la aviación, que incorpora elementos clave acordados durante los debates sobre el tema.

13.8 Un Estado miembro propone una enmienda de la nueva cláusula 4 de la parte dispositiva del apéndice G (Cooperación internacional y regional en materia de seguridad de la aviación) de la resolución A41-18 para que diga: "Invita a los Estados miembros a apoyar de forma proactiva a los grupos regionales de la OACI en el ámbito de la seguridad y ciberseguridad de la aviación, así como a los programas y grupos de cooperación en materia de seguridad de la aviación donde estos existan en las distintas regiones, [...]". Sin embargo, esta propuesta de enmienda no recibe el apoyo del comité.

A41-18 Resolución 13/1: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación

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

Considerando que en la resolución A41-18¹ la Asamblea decidió adoptar en cada período de sesiones una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación; y

Considerando que la Asamblea ha examinado las propuestas del Consejo para enmendar la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación contenida en la resolución A41-18¹, apéndices A a G inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 42º período de sesiones;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación, según están formulados al clausurarse el 42º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* pedir al Consejo que presente para su consideración en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación; y
3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-18¹.

APÉNDICE A

Criterios generales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Consciente de los esfuerzos de la OACI y sus Estados miembros por implementar la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo para intensificar los esfuerzos internacionales, regionales y nacionales de lucha contra el terrorismo, entre ellos la adopción de medidas prácticas para fortalecer la

capacidad de los Estados miembros para contrarrestar las amenazas terroristas y reforzar la coordinación de las actividades de lucha contra el terrorismo realizadas por el sistema de las Naciones Unidas;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Condena enérgicamente* todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, dondequiera que se cometa, por quienquiera que sea y cualquiera que sea el motivo por el que lo ejecute;
2. *Toma nota con repudio* de todos los actos y tentativas de actos de interferencia ilícita cuyo objetivo es la destrucción de aeronaves civiles en vuelo y de aeropuertos civiles, las amenazas tierra-aire, las amenazas incendiarias contra la carga y el correo aéreo y la cadena de suministro, los ataques con UAS y otros ataques a distancia, y el uso indebido de las aeronaves civiles como arma de destrucción, y la muerte de las personas que se encuentren a bordo y en tierra;
3. *Reafirma* que la seguridad de proteger a la aviación de las amenazas complejas y sofisticadas es esencial para la sostenibilidad del transporte aéreo y que la seguridad y ciberseguridad de la aviación deben seguir considerándose como un asunto de máxima prioridad, por lo que la OACI y sus Estados miembros deberían proporcionar recursos apropiados al respecto como se hace con otros aspectos de la aviación civil;
4. *Exhorta* a todos los Estados miembros a confirmar su apoyo decidido a los principios establecidos por la OACI aplicando las medidas de seguridad más efectivas exigidas y recomendadas en el Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las disposiciones relativas a la seguridad del Anexo 9 — *Facilitación*, individualmente y en mutua cooperación, para prevenir los actos de interferencia ilícita y castigar a los perpetradores y planificadores de quienes ejecutan y planifican tales actos, así como a sus patrocinadores y a quienes los patrocinan y financian y a los elementos sofisticados, que conspiran a los conspiradores para cometerlos;
5. *Reafirma* la responsabilidad de la OACI para facilitar la resolución sistemática y constante de los problemas que puedan surgir entre Estados miembros en asuntos referentes a la explotación segura y ordenada de la aviación civil internacional en todo el mundo;
6. *Encarga* al Consejo que, como prioridad urgente, continúe su labor en relación con las medidas para la prevención de los actos de interferencia ilícita, y asegure que esta tarea se lleve a cabo con el más alto grado de eficiencia y capacidad de reacción;
7. *Exhorta* a la OACI y sus Estados miembros a que implementen las resoluciones 2178, 2309, 2341, 2395, 2396 y 2482 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de acuerdo con sus respectivas competencias y a que demuestren colectivamente el liderazgo mundial de la OACI para proteger la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;

7bis. *Exhorta* a la OACI y sus Estados miembros a poner en práctica la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo y la Declaración de Delhi del Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre la lucha contra el uso de las tecnologías nuevas y emergentes con fines terroristas, en particular aquellas estipuladas en los principios rectores no vinculantes sobre la amenaza que plantea el uso de UAS con fines terroristas;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Asamblea:

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a que presten especial atención a la adopción de medidas adecuadas contra las personas que cometan, planifiquen, patrocinen, financien o faciliten actos de interferencia ilícita en la aviación civil y, en especial, a incluir en sus legislaciones normas que prevean el castigo severo de tales personas; y
2. *Exhorta* a los Estados miembros a que adopten medidas adecuadas relativas al enjuiciamiento o a la extradición de las personas que cometan actos de interferencia ilícita en la aviación civil, adoptando a tal efecto las disposiciones legales o tratados correspondientes y concertando acuerdos apropiados que dispongan la extradición de las personas que cometan ataques criminales contra la aviación civil internacional.

APÉNDICE C

Medidas de seguridad de carácter técnico

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Reconociendo que las pruebas y certificaciones oportunas y eficientes de los equipos de seguridad de la aviación actuales y en rápida evolución son fundamentales para fortalecer la seguridad de la aviación a escala mundial y hacer frente al crecimiento del tráfico de personas pasajeras.

La Asamblea:

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

2. *Insta* a todos los Estados miembros a que, de manera individual y en colaboración con otros Estados miembros, adopten todas las medidas posibles para la prevención de actos de interferencia ilícita, en particular aquellas exigidas o recomendadas por el Anexo 17 y las recomendadas por el Consejo;
3. *Reitera* la responsabilidad de todos los Estados miembros respecto de implantar medidas eficaces de seguridad de la aviación dentro de sus territorios, teniendo en cuenta la evolución de las amenazas;
4. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen de manera plena y sostenida las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación a fin de intensificar sus esfuerzos para aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos existentes relacionados con la seguridad de la aviación, a velar por su cumplimiento, a que rectifiquen con carácter urgente toda laguna o deficiencia, a que adopten todas las medidas necesarias para evitar los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional y a que concedan la debida atención a los textos de orientación contenidos en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 — Distribución limitada) de la OACI, el *Manual OACI de instrucción en seguridad de la aviación* (Doc 10207), y otros textos de orientación relacionados con la seguridad de la aviación disponibles en el sitio web de acceso restringido público de la OACI;
5. *Alienta* a los Estados miembros a que concedan gran importancia a las normas recientemente adoptadas que respondan a la amenaza interna y garanticen su implementación efectiva en sus jurisdicciones respectivas, y a que sigan adaptando y adoptando medidas frente a esta amenaza;
6. *Alienta* a los Estados miembros a que promuevan la seguridad de la aviación como componente fundamental de las prioridades, planificación y operaciones sociales y económicas nacionales;
7. *Alienta* a los Estados miembros a que colaboren en asociación con la industria para elaborar medidas eficaces de seguridad de la aviación y tecnologías, técnicas y procesos innovadores, realizar pruebas operacionales de los mismos y aplicarlos;
- 7bis. *Insta* a los Estados miembros y a las entidades pertinentes a que colaboren y mejoren los procedimientos de certificación de los equipos de seguridad, con el fin de reducir los retrasos y eliminar la fragmentación, mejorando así la seguridad de la aviación a nivel mundial.
8. *Alienta* a los Estados miembros y a la industria a que coordinen sus esfuerzos para hacer evolucionar la inspección de la seguridad de la aviación a fin de que sea más expeditiva a la hora de responder a nuevas amenazas, así como más fluida y centrada en las personas pasajeras, a la vez que se garantiza el cumplimiento constante de los objetivos del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*;
9. *Alienta* a los Estados miembros y a todas las entidades de la aviación a fomentar una cultura de la seguridad sólida y eficaz en la aviación; incluido el desarrollo de programas de sensibilización sobre la seguridad de la aviación y campañas entre el personal de la aviación y el público en general que hagan hincapié en que la seguridad es responsabilidad de todo el mundo;
10. *Insta* a los Estados miembros a procurar los recursos necesarios para disponer de profesionales con las calificaciones y competencias necesarias para reglamentar, operar, mantener y vigilar la instrumentación efectiva de las medidas relacionadas con la seguridad de la aviación ~~mantener una fuerza laboral competente, motivada y debidamente capacitada y a tomar medidas que garanticen y mantengan las competencias del personal que existían antes de la pandemia de COVID-19;~~

11. *Alienta* a los Estados miembros a que ejerzan una vigilancia efectiva, que incluya el uso de técnicas a distancia cuando las restricciones u otras circunstancias no permitan las actividades de observación in situ, de todos los aspectos de su régimen de seguridad de la aviación para cerciorarse de que las medidas de seguridad se apliquen de forma eficaz y sostenible;

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

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

- f) ~~considerar~~ atender el posible uso indebido de los UAS y los sistemas de movilidad aérea avanzada (AAM) y aplicar medidas de seguridad a fin de prevenir su uso en actos de interferencia ilícita;
- g) garantizar que se lleven a cabo continuamente evaluaciones de amenazas y riesgos para la seguridad de la aviación civil dentro de sus respectivos territorios y del espacio aéreo situado sobre ellos, y se utilicen esas evaluaciones para fundamentar debidamente la elaboración de contramedidas y ajustar la fijación de políticas de seguridad de la aviación y proporcionar oportunamente información a las partes interesadas pertinentes respecto de todos los posibles riesgos para la aviación civil;
- h) atender el riesgo de ataques en las partes públicas, incluidos los edificios terminales, trabajando con todas las partes interesadas para:
 - 1) mantener un equilibrio apropiado entre las necesidades de contar con medidas eficaces y sostenibles de seguridad de la aviación y la facilitación de los pasajeros;
 - 2) implantar un conjunto de medidas basadas en riesgos que sean flexibles y prácticas, con responsabilidades claramente definidas entre los actores pertinentes;
 - 3) evitar, dentro de lo posible, la creación de vulnerabilidades generadas por las áreas de gran concentración de personas en el interior o cerca de la terminal; y
 - 4) mantener una cultura de vigilancia, disuasión, prevención, respuesta y resiliencia constantes de manera coordinada frente a la evolución de las amenazas;
- i) garantizar la protección de la aviación civil contra los ciberataques y las ciberamenazas; y
- j) hacer frente al riesgo interno planteado por la explotación del personal y su acceso privilegiado a zonas seguras e información delicada de seguridad, ~~tomando en consideración el impacto de la pandemia de COVID-19 y la posibilidad de que la pandemia haya creado vulnerabilidades nuevas o exacerbado las existentes.~~

13. *Exhorta* a los Estados miembros, con el debido respeto a su soberanía, a minimizar la perturbación de los viajes aéreos como resultado de la confusión o interpretación no uniforme de normas, mediante la cooperación y coordinación de medidas destinadas a lograr la aplicación uniforme, eficiente y eficaz de los SARPS y textos de orientación y la divulgación de información clara, oportuna y de fácil acceso para el público viajero;

14. *Exhorta* a los Estados miembros a que, al solicitar a otro Estado la aplicación de medidas de seguridad de la aviación para proteger a las aeronaves que vuelan hacia su territorio, tomen plenamente en cuenta las medidas de seguridad de la aviación ya implantadas en el Estado que es objeto de la solicitud y, cuando sea apropiado y validado de forma continua, reconozcan dichas medidas como equivalentes para reducir la duplicación;

15. *Pide* a la OACI que:

- a) asegure que las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y del Anexo 9 — *Facilitación* sean compatibles y se complementen;
- b) continúe promoviendo el desarrollo de procesos y conceptos de seguridad de la aviación eficaces e innovadores, mediante eventos regionales y subregionales que creen conciencia

sobre la seguridad de la aviación, a solicitud de los Estados miembros interesados, así como a través de la cooperación con las partes interesadas de la industria y fabricantes de equipo para crear la próxima generación de procesos de inspección de pasajeros y carga;

- c) continúe apoyando la labor del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación a la hora de hacer frente a las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil, y elaborando las medidas preventivas y textos de orientación adecuados basados en los riesgos y con base empírica;
- d) aliente a los Estados y partes involucradas a que procuren el fortalecimiento de la cooperación a través de acuerdos bilaterales o multilaterales, según corresponda, a fin de mejorar los mecanismos de intercambio de información y las capacidades de prueba y certificación de los equipos de seguridad, teniendo en cuenta la evolución del panorama mundial de las amenazas a la seguridad de la aviación
- de) promueva el desarrollo de procesos de reconocimiento mutuo de procesos equivalentes con el propósito de asistir a los Estados miembros en el logro de arreglos de beneficio mutuo, incluyendo los relativos a un control de seguridad único, que les permitan reconocer la equivalencia de sus medidas de seguridad de la aviación cuando con ellas se logren los mismos resultados, en cumplimiento de los requisitos del Anexo 17, y cuando estén basadas en un proceso de validación integral y continuo convenido y en un intercambio constante de información eficiente con respecto a sus respectivos sistemas de seguridad de la aviación y no generen vulnerabilidades ni introduzcan nuevos riesgos en la red de aviación; y
- ef) continúe ocupándose de otras amenazas y riesgos, incluidas las de naturaleza compleja y sofisticada, las ciberamenazas a la seguridad de la aviación, así como de los riesgos para la parte pública de los aeropuertos y la seguridad en la gestión del tránsito aéreo, en consulta con el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación y el Grupo Experto en Ciberseguridad;

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

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

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

18. *Encarga* al Secretario General que cuide de la participación de las áreas de especialización apropiadas en la evaluación de los riesgos que enfrenta la seguridad de la aviación y en la elaboración de

SARPS, especificaciones, textos de orientación y otros medios para responder a cuestiones sobre seguridad de la aviación, incluida la coordinación con otros grupos expertos;

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

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

APÉNDICE D

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que el USAP-CMA es fundamental para mejorar contribuye a la seguridad de la aviación mundial mediante auditorías y el seguimiento continuo del desempeño de los Estados miembros en materia de seguridad de la aviación;
2. *Pide* al Secretario General que se cerciore de que el USAP-CMA sigue evaluando y midiendo la implementación efectiva y sostenible de las normas del Anexo 17, incluidos los enfoques de su cumplimiento basados en el riesgo, según proceda, y las normas del Anexo 9 relacionadas con la seguridad, que el orden de prioridad de las auditorías se determina en función del riesgo y que el USAP-CMA permite resolver las deficiencias graves en forma oportuna;
3. *Expresa su agradecimiento* a los Estados miembros por su cooperación en el proceso de auditoría del USAP-CMA y por ofrecer personas expertas en seguridad que obtengan la certificación de auditoras y auditores del USAP-CMA y presten servicios de corto plazo para la realización de auditorías del USAP-CMA, así como personas expertas a largo plazo para que se desempeñen como jefes y jefas de los equipos de auditoría del USAP-CMA;
4. *Pide* al Consejo que garantice la continuación del USAP-CMA y su dotación de suficientes recursos y supervise sus actividades cuando observa la capacidad de los Estados miembros de establecer y mantener sistemas de seguridad de la aviación sostenibles, en cumplimiento de las normas de la OACI relacionadas con la seguridad de la aviación, y la ejecución de los planes de medidas correctivas para subsanar oportunamente las deficiencias detectadas durante las auditorías del USAP-CMA;
5. *Toma nota* de la labor realizada por la Secretaría de la OACI en consulta con los Estados miembros para examinar el alcance y la metodología del USAP-CMA e *Insta* a la Secretaría de la OACI a que siga mejorando la efectividad y la eficiencia del programa y preservar su calidad, en consulta con el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre el USAP-CMA y con la asistencia de integrantes y entidades observadoras del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación, según corresponda;

6. *Hace suyo* el criterio de un nivel limitado de divulgación respecto de los resultados de las auditorías correspondientes al USAP-CMA, incluida la pronta notificación de la existencia de preocupaciones significativas de seguridad de la aviación;

7. *Insta* a todos los Estados miembros a brindar pleno apoyo a la OACI:

- a) firmando el Memorando de acuerdo relativo al USAP-CMA;
- b) preparando y presentando a la OACI toda la documentación necesaria de acuerdo con los plazos establecidos antes de las actividades del USAP-CMA programadas por la OACI;
- c) facilitando la labor de los equipos del USAP-CMA durante la realización de las actividades del USAP-CMA;
- d) preparando y presentando un plan de medidas correctivas apropiadas para subsanar las deficiencias detectadas durante las actividades del USAP-CMA; y
- e) implementando esas medidas correctivas dentro de los plazos acordados entre los Estados miembros y la OACI.

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

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

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

APÉNDICE E

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Encarga* al Secretario General que promueva esfuerzos en todo el mundo por parte de los Estados miembros y otras entidades de la aviación para proporcionar de manera eficaz la asistencia técnica y el apoyo a los Estados miembros alentando actividades coordinadas, específicas y prioritarias de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación internacional orientadas por la Estrategia OACI de asistencia y creación de capacidad para la seguridad de la aviación;
2. *Insta* a los Estados miembros a que contribuyan voluntariamente con recursos financieros y en especie a fin de aumentar el alcance y el impacto de las actividades de mejoramiento de la seguridad de la aviación de la OACI;
3. *Encarga* al Secretario General que garantice que las contribuciones recibidas para las actividades de apoyo a la implantación y desarrollo de la seguridad de la aviación se destinen exclusivamente a esas actividades;
4. *Insta* a los Estados miembros que puedan hacerlo a que asistan en proporcionar actividades de creación de capacidades específicas y eficaces en la esfera de la seguridad de la aviación. Esas actividades deberían incluir instrucción, asistencia técnica y apoyo a la implantación y desarrollo, transferencia de tecnología y el suministro de otros recursos necesarios cuando se necesiten, para que todos los Estados puedan lograr un régimen perfeccionado y eficaz de seguridad de la aviación;
5. *Invita* a los Estados miembros a valerse de la capacidad que tiene la OACI para proporcionar, facilitar o coordinar asistencia correctiva a corto plazo y asistencia a más largo plazo para subsanar las deficiencias en su aplicación de los SARPS del Anexo 17, y de la capacidad de la OACI para aprovechar al máximo los resultados de las auditorías USAP para definir y canalizar las actividades de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación a fin de beneficiar a los Estados miembros que las requieran;
6. *Invita* a los Estados miembros a que consideren solicitar asistencia de otras organizaciones internacionales y regionales para satisfacer sus requisitos en materia de asistencia técnica dimanantes de la necesidad de proteger la aviación civil internacional;
7. *Insta* a los Estados miembros y organizaciones a compartir con la OACI la información sobre sus programas y actividades de asistencia, a fin de promover la utilización eficiente y eficaz de los recursos;
8. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que facilite la coordinación de los programas y actividades de asistencia en la medida de lo posible, entre otras cosas mediante la recopilación de toda información disponible relacionada con tales iniciativas;
9. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que vigile y evalúe la calidad y eficacia de los proyectos de asistencia de la OACI y brinde informes regulares sobre el uso de los recursos monetarios y en especie y sobre el efecto observable de tales contribuciones;
10. *Insta* a los Estados miembros y a las partes interesadas a asociarse para la organización y el desarrollo de actividades de creación de capacidad y a documentar los compromisos contraídos por cada una de las partes;
11. *Pide* al Secretario General que actualice y mejore el Programa OACI de Instrucción en Seguridad de la Aviación, mediante el mantenimiento y la elaboración de los conjuntos de material

didáctico y talleres sobre seguridad de la aviación, (ASTP) y los seminarios prácticos de seguridad de la aviación y fomentando otros métodos de instrucción en seguridad de la aviación, por ejemplo, la capacitación por computadora y el uso de métodos de aprendizaje combinados;

12. *Insta* a los Estados miembros a que contribuyan a las actividades del Programa OACI de Instrucción en Seguridad de la Aviación;

13. *Pide* al Secretario General que supervise, desarrolle, promueva, apoye, mantenga y reevalúe periódicamente la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI a fin de garantizar que se cumplan los requisitos de instrucción en seguridad de la aviación y se alcancen los niveles de instrucción y cooperación adecuados; y

14. *Insta* a los Estados miembros a utilizar los ASTC de la OACI para la instrucción en seguridad de la aviación.

APÉNDICE F

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

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

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

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

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

La Asamblea:

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

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

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

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

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

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

6. *Pide* que la OACI continúe:

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

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

APÉNDICE G

Cooperación internacional y regional en materia de seguridad de la aviación

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

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

La Asamblea:

1. *Invita* a la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), al Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), a la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC/INTERPOL), a la Organización Marítima Internacional (OMI), a la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), a la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas, a la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas, a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), a la Unión Postal Universal (UPU), a la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a la Unión Africana (UA), a la Unión Europea (UE), a la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), a la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), al Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), a la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), al Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), al Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), a Global Express Association (GEA), a la Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados (FIATA), a la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA) y a otros interesados a que continúen colaborando con la OACI en la mayor medida posible para proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;
2. *Encarga* al Consejo que continúe cooperando con el Comité contra el Terrorismo (CCT) de las Naciones Unidas en relación con esferas de la seguridad de la aviación y la gestión fronteriza, el esfuerzo mundial para combatir el terrorismo, y que pida al Secretario General que recurra al personal especializado de la Organización para asistir a la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas en la realización de visitas a los países para evaluar los esfuerzos de lucha contra el terrorismo de los Estados miembros, incluidos los progresos realizados, las deficiencias pendientes y las esferas prioritarias para las necesidades de asistencia técnica, así como para determinar las tendencias y dificultades relacionadas con el terrorismo y las mejores prácticas empleadas en la aplicación de las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad; y
3. *Encarga* al Secretario General que recurra al personal especializado de la Organización en el ámbito de la seguridad de la aviación y la gestión fronteriza para apoyar la labor del marco del Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista de las Naciones Unidas con el fin de reforzar el enfoque común de las Naciones Unidas para prevenir y combatir el terrorismo, y asistir a la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas en sus iniciativas para proporcionar asistencia técnica y apoyo en la creación de capacidad a los Estados miembros, velando a la vez porque las actividades de asistencia estén coordinadas para evitar la duplicación de esfuerzos y garantizar un uso eficaz de los recursos; y
4. *Invita* a los Estados miembros a apoyar de forma proactiva a los grupos regionales de la OACI en el ámbito de la seguridad y ciberseguridad de la aviación, así como a los programas de cooperación en materia de seguridad de la aviación donde estos existan en las distintas regiones, los cuales son vitales para ayudar a los Estados a poner en práctica las normas de la OACI, mejorar las eficiencias operacionales y promover la autosostenibilidad a largo plazo de los programas y las operaciones AVSEC de los Estados.

Zonas de conflicto

13.9 En la nota WP/35, el Consejo presenta un resumen de las actividades realizadas por la OACI y los Estados miembros para proteger a la aviación civil de los riesgos inherentes a las operaciones sobre zonas de conflicto o cerca de ellas.

13.10 En la nota WP/120, el Canadá, copatrocinada por Estados Unidos, Israel, Kazajistán, Kenya, Marruecos, Nueva Zelandia, Omán, República de Corea y la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), presenta los avances hasta la fecha y propone el trabajo que se debería realizar para mejorar la mitigación de riesgos en zonas de conflicto y prevenir futuras tragedias. Se destaca asimismo la necesidad de actualizar el Doc 10084, fortalecer la coordinación cívico-militar y progresar en el marco de los equipos de coordinación de contingencia (CCT). En esta nota, también se insta a dar a conocer el *Manual de cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo* (Doc 10088) y elaborar un paquete de asistencia para la implementación (iPack) en zonas de conflicto que incluya apoyo a la implementación, orientación acerca de los CCT e instrucción.

13.11 En la nota WP/201, Egipto pone de relieve su papel en la asistencia a los Estados que salen de un conflicto para que se reintegren en el sistema mundial de aviación civil mediante la cooperación en seguridad de la aviación, creación de capacidad y apoyo operacional. Siguiendo las iniciativas de Egipto, en la nota se invita a la OACI a asistir a otros Estados que se recuperan de conflictos o crisis, e insta a los Estados miembros a poner en común conocimientos técnicos y apoyo operacional.

Análisis

13.12 El comité reafirma la necesidad imperiosa de iniciativas mundiales continuas para mejorar la gestión de riesgos en zonas de conflicto en la aviación civil internacional. Mientras que la OACI ha elaborado una orientación integral al respecto en la tercera edición del *Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas* (Doc 10084), su aplicación continúa siendo desigual en los Estados y los explotadores. También se destaca que los textos de orientación actuales deben evolucionar para reflejar los nuevos riesgos, como las interferencias en las radiofrecuencias del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), los sistemas sofisticados de armas, incluidos los diseñados para usos militares, que son usados cada vez más por una diversidad de actores poniendo en peligro la aviación civil, y los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) adaptadas para usarlas como armas. Por lo tanto, el comité recomienda que la OACI examine el Doc 10084 para subsanar las brechas detectadas y las mayores vulnerabilidades.

13.13 El comité señala que la falta de protocolos establecidos para el intercambio de información relativa a zonas de conflicto obstaculizaba la coordinación eficaz entre las partes interesadas pertinentes, incluidos los explotadores de aeronaves y los proveedores de servicios de navegación aérea. Por lo tanto, el comité apoya las iniciativas mundiales, como la iniciativa *Cielos Más Seguros*, como un medio eficaz para compartir mejores prácticas e información, e invita a los Estados miembros y a las partes interesadas pertinentes a sumarse a tales esfuerzos.

13.14 El comité subraya asimismo la importancia de establecer marcos estructurados para la cooperación cívico-militar, reconociendo los desafíos inherentes a la interacción con partes interesadas

militares. A tal efecto, se identificó el Doc 10088 de la OACI como una referencia fundamental para fomentar dicha cooperación, y así asegurarse de que los Estados cumplan tanto los requisitos nacionales como las obligaciones emergentes del Convenio de Chicago.

13.15 El comité acoge con beneplácito la participación y el apoyo financiero de Canadá para la elaboración de un paquete de asistencia para la implementación (iPack) de la OACI sobre zonas de conflicto, que proporcionaría herramientas prácticas que ayuden a los Estados a mitigar con eficiencia los riesgos para la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil en zonas de conflicto y cerca de dichas zonas. En particular, el comité señala la necesidad de que el iPack proporcione orientación y sensibilización en los equipos de coordinación de contingencias, concebidos para asegurar la seguridad operacional de la aviación civil con la mínima interrupción del tránsito aéreo en caso de una perturbación del espacio aéreo debido a una zona de conflicto.

13.16 Por último, el comité considera las iniciativas internacionales y regionales para que los Estados afectados por conflictos armados restablezcan los servicios de tránsito aéreo y mitiguen sus riesgos y, en ese sentido, elogia los esfuerzos de Egipto en su apoyo a los Estados afectados por conflictos en la restauración de la conectividad aérea internacional mediante la cooperación en materia de seguridad de la aviación y reconoce esos esfuerzos como modelo práctico del objetivo estratégico *Ningún País se Queda Atrás*. Exhorta a la OACI y a los Estados miembros a seguir prestando asistencia a los Estados que se encuentran en proceso de recuperación de una crisis, a través de mecanismos estructurados de asistencia bilateral que proporcionen apoyo técnico y operacional, de conformidad con las disposiciones y el material de orientación de la OACI.

13.17 En conclusión, el comité subraya el papel de liderazgo central de la OACI para guiar a la comunidad mundial de aviación civil a priorizar y fortalecer la mitigación de los riesgos asociados con las operaciones sobre o cerca de zonas de conflicto. Toma nota de los comentarios de algunos Estados miembros y acuerda someter a la aprobación de la Plenaria una resolución sobre *el examen de los riesgos para la aviación civil que surgen en las zonas de conflicto*, como se propone en el apéndice de la nota de estudio WP/35, en la que, entre otros asuntos, se insta a la elaboración de un programa de trabajo de la OACI dedicado a las zonas de conflicto a fin de acompañar las actividades transversales dentro de la Organización para ayudar a los Estados y explotadores a mitigar los riesgos y gestionar mejor el cierre y la reapertura del espacio aéreo.

13.18 Unos pocos Estados expresan reservas respecto a las referencias al vuelo 8243 de Azerbaijan Airlines y el vuelo MH17 de Malaysia Airlines que figuran en la nota WP/35 y el proyecto de resolución que la acompaña.

Resolución 13/3: Examen de los riesgos para la aviación civil que surgen en las zonas de conflicto

Recordando la trágica pérdida del vuelo 8243 de Azerbaijan Airlines el 25 de diciembre de 2024, y observando con profunda preocupación los derribos de aeronaves civiles similares sobre o cerca de una zona de conflicto, incluidos el vuelo 752 de Ukraine International Airlines en 2020 y el vuelo 17 de Malaysia Airlines en 2014;

Recordando que el artículo 3 bis del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* reafirma el principio de no recurrir a las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo;

Recordando que, de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos, los Estados miembros deberían adoptar medidas preventivas en el espacio aéreo controlado por ellos, con la debida promulgación de zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, según proceda, cuando las actividades militares o los conflictos representen un riesgo para la aviación civil;

Reconociendo la mayor complejidad de gestionar los riesgos en las zonas de conflicto, incluidas las amenazas que plantea el uso de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) militares o armadas, las interferencias de radiofrecuencia (RFI) en el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), la guerra electrónica y los sistemas de defensa aérea;

Recordando que la resolución A41-8 de la Asamblea señala que la coordinación cívico-militar debería facilitar el intercambio de información pertinente con los usuarios del espacio aéreo, en especial durante vuelos sobre o cerca de una zona de conflicto;

Reconociendo la necesidad de mejorar la coordinación, la difusión de información sobre los riesgos y la toma de decisiones de manera oportuna, además de brindar orientaciones actualizadas a los Estados y los explotadores; y

Recordando que uno de los objetivos esenciales del Plan Estratégico de la OACI 2026-2050 es que haya cero víctimas mortales por accidentes y actos de interferencia ilícita en la aviación internacional.

La Asamblea:

1. *Condena firmemente* el uso de armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y reitera que, en caso de interceptación, no deben ponerse en peligro la vida de las personas a bordo de las aeronaves ni la seguridad operacional de estas;
2. *Reafirma* que todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo, tal y como dispone el artículo 3 bis del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;
3. *Insta* a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a ratificar, tan pronto como sea posible, el Protocolo que incorpora el artículo 3 bis al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;
4. *Exhorta* a los Estados miembros a que identifiquen, notifiquen y adopten las medidas apropiadas en el espacio aéreo que controlan, de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos, incluida la promulgación oportuna de zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, según proceda, cuando las actividades militares o los conflictos representen un riesgo para la aviación civil;
5. *Insta* a los Estados miembros a que compartan la información pertinente con los proveedores de servicios de navegación aérea y los explotadores de aeronaves bajo su autoridad y a que procuren evaluar y mitigar oportunamente los riesgos existentes para las aeronaves civiles en las zonas de conflicto o cerca de ellas;
6. *Insta* a los Estados miembros a que soliciten a los explotadores de aeronaves que en sus decisiones sobre la planificación de vuelos incluyan una evaluación de riesgos actualizada y medidas apropiadas de mitigación de riesgos, teniendo en cuenta la información relativa a las zonas de conflicto por todos los medios razonables;

7. *Exhorta* a los Estados miembros a que mejoren y fortalezcan la cooperación cívico-militar en torno a la gestión del tránsito aéreo (ATM) y respalden la elaboración y aplicación de un marco regional de gestión de contingencias para la ATM;
8. *Exhorta* a los Estados miembros a que apoyen las iniciativas mundiales, como la iniciativa *Cielos Más Seguros*, como medio eficaz de intercambiar mejores prácticas e información, además de las iniciativas regionales existentes, y promuevan la aplicación efectiva de las normas y orientaciones mundiales sobre la mitigación de los riesgos que representan las zonas de conflicto para la aviación civil;
9. *Encarga* al Consejo que siga actualizando los documentos pertinentes de la OACI, incluido el *Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas* (Doc 10084) para plasmar las amenazas operacionales y tecnológicas actuales, entre ellas, los ataques que recurren a sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) armados, RFI en el GNSS y guerra electrónica;
10. *Encarga* al Consejo que vele por que se elabore un programa de trabajo de la OACI dedicado a las zonas de conflicto a fin de acompañar las actividades transversales de la Organización; y
11. *Encarga* al Consejo que monitoree el cumplimiento de esta resolución y rinda informe sobre los avances en el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

— — — — —

Experiencias sobre el compromiso de alineación con el Plan Global de Seguridad de la Aviación (GASeP)

13.19 En la nota de estudio WP/370, Belice, en nombre de los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), exhorta a los Estados a reforzar las políticas, estrategias y medidas de seguridad aplicables a las operaciones domésticas comerciales, con énfasis en la prevención y mitigación de actos de interferencia ilícita. Se alienta a los Estados a mejorar la detección de amenazas en los aeródromos con operaciones domésticas, normalizar los procedimientos de seguridad en línea con los SARPS de la OACI, crear conciencia, instruir al personal y mejorar la coordinación interinstitucional.

13.20 En la nota WP/470, Bolivia describe la implementación de su nuevo Sistema de Gestión Estatal de Seguridad de la Aviación, que ayudó en la preparación de ese Estado para la auditoría del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA). El sistema también incluye una herramienta para la recopilación, el procesamiento y el análisis de datos de seguridad de la aviación civil. Bolivia alienta a los Estados a que utilicen herramientas digitales para la gestión de datos de seguridad, así como el intercambio de conocimientos.

13.21 En la nota WP/118, Brasil, con el copatrocinio de 16 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación (CLAC), destaca la labor de su Grupo Brasileño de Seguridad de la Aviación Civil como un ejemplo exitoso de la puesta en práctica de las prioridades del GASeP, y presenta las mejores prácticas brasileñas para fortalecer la seguridad de la aviación. Se alienta a los Estados a adoptar medidas similares para promover las prioridades mundiales del GASeP.

13.22 En la nota de estudio WP/398, Omán reafirma su compromiso con la seguridad de la aviación, de lo cual da fe en particular a través de su compromiso con la instrucción en seguridad de la aviación y la labor de sus organismos de seguridad, y alienta la colaboración internacional para intercambiar conocimientos, experiencia y recursos.

13.23 En la nota de estudio WP/239 revisión núm. 1, Panamá, con el copatrocinio de 14 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación (CLAC), describe su experiencia con la implementación unilateral del OSS con otros Estados de la región. Reconociendo que el OSS depende de un programa de validación sólido, y teniendo en cuenta la orientación existente y las prioridades establecidas por el Grupo Experto AVSEC, se pide al comité que considere la necesidad de elaborar orientaciones adicionales a cargo de los grupos expertos pertinentes.

13.24 En la nota de estudio WP/100, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54 Estados africanos subraya que el logro de objetivos ambiciosos requiere una vigilancia más estricta de la seguridad de la aviación y una mayor cooperación entre los Estados. En la nota se indica que lograr el hito de que el 65% de los Estados alcance o supere el 75% de implementación efectiva (EI) en dos años es ambicioso pero alcanzable si se redobra la atención, y se hace hincapié en la importancia de la frecuencia de las auditorías USAP-CMA y de contar con personal de auditoría calificado para el seguimiento del avance hacia los hitos de 2027, 2030 y 2033.

Análisis

13.25 El comité expresa su agradecimiento por las notas de estudio WP/118 y WP/470, así como por las valiosas experiencias que en ellas se comparten en relación con la alineación de las actividades y los sistemas nacionales de seguridad de la aviación en respaldo del GASEP. El comité pide a la OACI que, con el apoyo de los órganos técnicos pertinentes, estudie otras vías para ayudar a los Estados a hacer uso del GASEP, tomando como punto de partida el mecanismo de puesta en común de experiencias de la segunda edición, y promover el intercambio de mejores prácticas a nivel mundial. Además, el comité toma nota del compromiso de Omán con la seguridad de la aviación, expuesto en la nota de estudio WP/398, y alienta a los Estados, grupos regionales y organizaciones internacionales a tomar nota de los conocimientos especializados y los medios disponibles para una mayor cooperación y colaboración.

13.26 En su examen de la nota de estudio WP/100, unos pocos Estados cuestionan que los datos del USAP-CMA sean la mejor herramienta para medir los avances de un Estado hacia la concreción de los hitos del GASEP y el objetivo ambicioso. El comité toma nota de los problemas que se plantean para coordinar y proporcionar asistencia técnica para alcanzar los hitos establecidos para el GASEP, así como con la propuesta de aumentar la frecuencia de las auditorías USAP-CMA. El comité advierte que no se debe depender únicamente del aumento de las auditorías, señala los recursos limitados del USAP-CMA y recomienda compartir la nota de estudio con el Equipo Especial sobre el USAP para su consideración. Asimismo, alienta a los Estados a reconocer la importancia de todas las áreas prioritarias del GASEP y hace hincapié en el valor de la colaboración y la cooperación mundiales, en particular a través de iniciativas como la compartición de información y las revisiones por pares, como se resalta en la nota.

13.27 Con respecto a la propuesta formulada en la nota de estudio WP/239 revisión núm. 1, relativa a la elaboración de orientaciones adicionales y la prestación de asistencia técnica para ayudar a los Estados a poner en práctica el Control Único de Seguridad (OSS), el comité reconoce los esfuerzos regionales en curso para implementar el OSS mediante la estrecha colaboración y el intercambio de mejores prácticas y conocimientos especializados. Toma nota de las ventajas de los arreglos de OSS de no duplicar los controles de seguridad, pero únicamente si mantienen los más altos niveles de seguridad a lo largo del tiempo y dan

cuenta de las variaciones en las amenazas y los riesgos, las innovaciones en los métodos y procesos de seguridad de la aviación y los adelantos de las tecnologías de inspección. Toma nota además de los pedidos de comunicar los arreglos de OSS entre Estados a todos los Estados y partes interesadas de la industria para que respondan según corresponda, y alienta a los Estados miembros a ser medidos y prudentes al disponer y aplicar medidas de OSS. Asimismo, el comité expresa su respaldo al mensaje transmitido en la nota de estudio WP/370, en la que se recuerda a todos los Estados la importancia de velar por que las operaciones nacionales de seguridad de la aviación sean tan sólidas y resilientes como las aplicadas a las operaciones internacionales, pero toma nota de los comentarios sobre la conveniencia de que el mandato de la OACI se siga centrando en la aviación civil internacional.

13.28 Por último, el comité reconoce los esfuerzos y el firme compromiso de los Estados y las partes interesadas de la industria para avanzar en el GAsEP, teniendo en cuenta el objetivo ambicioso y las prioridades mundiales, y ofreciendo cierta inspiración respecto de futuras revisiones/mejoras de ese plan.

Promover la innovación en la seguridad de la aviación

13.29 En la nota de estudio WP/86, China destaca sus progresos en el uso de la inteligencia artificial (IA) para la detección automatizada de artículos prohibidos a partir de imágenes de inspección por rayos X. En la nota se alienta a explorar la aplicación de la tecnología de reconocimiento de imágenes mediante IA para mejorar la eficiencia de la inspección, incluida su integración con la arquitectura abierta (OA) para los sistemas de inspección de seguridad.

13.30 En la nota WP/199, la República de Corea, con el copatrocinio de China, señala el creciente uso de la IA en los equipos de seguridad de la aviación, como los sistemas de detección automatizada de artículos prohibidos (APIDS) y los detectores inteligentes de metales, que optimizan la detección de amenazas, resalta la necesidad de contar con orientación internacional sobre la certificación del desempeño de los sistemas dotados de IA.

13.31 En la nota WP/79, presentada por Arabia Saudita, se destaca el aumento de la complejidad y de los riesgos de seguridad operacional en el sector de la carga aérea debido a que se incrementan los volúmenes y las partes interesadas, y se hace hincapié en la necesidad de que se produzca una transformación digital que esté en consonancia con el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GAsEP). Se invita al comité a considerar la propuesta de que la OACI organice un simposio internacional sobre la transformación digital en la seguridad de la aviación, organizado por Arabia Saudita.

13.32 En la nota WP/419, los Emiratos Árabes Unidos enfatizan el potencial transformador de la IA en la seguridad de la aviación y la aviación civil en general, aunque también señalan riesgos. Se alienta a los Estados a fortalecer la colaboración con otros Estados y con la industria para que se pongan en común las dificultades de información en torno de las tendencias de IA emergentes y se pueda aprovechar plenamente el potencial de la IA en aras de viajes más seguros, protegidos y eficientes.

13.33 En la revisión núm. 1 de la nota WP/233, presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) con el copatrocinio del Brasil, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), los Emiratos Árabes Unidos y Jordania, se hace hincapié en la necesidad de contar con un criterio armonizado y mundialmente coordinado para la prueba y la certificación de los equipos avanzados de seguridad de la aviación mediante la cooperación bilateral y multilateral. En la nota, se reconoce el papel que desempeña la OACI ayudando a los Estados miembros a mejorar la colaboración, promover el reconocimiento mutuo y modernizar los marcos de certificación.

Análisis

13.34 El comité examina las notas WP/86, WP/199 y WP/419 que analizan el potencial transformador de la IA en la seguridad de la aviación, especialmente en áreas tales como los sistemas de inspección de la seguridad de la aviación, la certificación, la eficiencia operacional, la sensibilización en cuanto a los riesgos y el desarrollo del personal. Tomando nota de las diversas iniciativas en la materia que llevan adelante los Estados, tales como planes piloto exitosos que utilizan IA para la detección automatizada de artículos prohibidos (APIDS), el comité resalta la necesidad de contar con marcos armonizados de certificación y metodologías de evaluación del desempeño específicas para la IA, señalando que se ha incrementado el número de solicitudes de certificación para los equipos con IA integrada, a la vez que reconoce que la certificación es responsabilidad de los Estados.

13.35 El comité reconoce la importancia de la cooperación internacional y la puesta en común de información —con protección de la información sensible o delicada— en las iniciativas en curso para desarrollar y adoptar la IA en la seguridad de la aviación siguiendo un criterio armonizado, en particular en los sistemas de inspección de la seguridad operacional. En consecuencia, el comité considera que la puesta en común de información y la colaboración entre los Estados durante las pruebas de los sistemas de seguridad de la aviación dotados de IA puede servir para unificar criterios y fortalecer la confianza en las tecnologías con IA. El comité también señala que existe una necesidad cada vez mayor de contar con orientaciones sobre metodologías de evaluación de la actuación y criterios de certificación específicos para la IA.

13.36 Considerando lo anterior, el comité celebra la reciente creación del Equipo Especial sobre IA (TF-AI) dependiente del AVSECP, cuyo objetivo es diseñar estrategias de implementación integrales para que los viajes sean más seguros y eficientes, reconociéndolo como foro adecuado para tratar temas clave, en particular la puesta en común de información, la coordinación y la certificación de las funciones realizadas con inteligencia artificial. Debido a la naturaleza transectorial de las tecnologías con IA en la aviación, también alienta a la OACI a que coordine sus iniciativas en la materia con el AVSECP y sus otros grupos técnicos y grupos expertos, según sea necesario. Asimismo, a fin de que se haga un uso responsable, ético y no sesgado de las tecnologías con IA en la seguridad de la aviación, el comité destaca que todas las partes interesadas deberían ser conscientes de los riesgos y las limitaciones de estas tecnologías y que, por lo tanto, resulta esencial tener cautela y un conocimiento cabal de ellas.

13.37 En la nota WP/79, el comité analiza el incremento del volumen de carga y la creciente complejidad de las cadenas de suministro de la carga aérea. Señalando las dificultades de seguridad que conlleva la rápida expansión del sector mundial de carga aérea y el posible aprovechamiento de las brechas y vulnerabilidades de seguridad, el comité respalda los principios generales de la transformación digital para la seguridad de la carga aérea y recomienda que los grupos expertos pertinentes de la OACI estudien la posibilidad de organizar un evento destinado a promoverlos.

13.38 El comité reconoce las dificultades que emanan de la prueba y la certificación de los equipos de seguridad de la aviación, así como de la ausencia de un criterio armonizado y mundialmente coordinado en la materia, tal como se detalla en la revisión 1 de la nota WP/233. Señalando la necesidad de que haya una coordinación efectiva de las iniciativas sobre los procesos de prueba y certificación de los equipos de seguridad, el comité da un fuerte apoyo a medidas para que los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes refuercen la cooperación utilizando mecanismos de colaboración nuevos o los existentes.

13.39 Además, el comité respalda una propuesta del ACI para enmendar el preámbulo de la declaración consolidada para dar respuesta a las dificultades en el actual marco de pruebas y certificación

para el equipo de inspección de seguridad de la aviación. Si bien este preámbulo actualizado leído en voz alta sustituye al propuesto en la nota WP/233 revisión núm. 1, el comité también respalda las dos adiciones a las cláusulas dispositivas de la declaración consolidada, que figuran en el apéndice A de esa nota.

Priorización del trabajo de seguridad de la aviación

13.40 En la nota WP/102, Australia, copatrocinada por el Canadá y Estados Unidos, subraya que el sector de la aviación se enfrenta a una serie de amenazas dinámicas y cada vez más complejas. Ante el aumento de actores de amenazas no tradicionales, se alienta a la OACI a estrechar los vínculos entre la seguridad de la aviación, la ciberseguridad y la facilitación y se hace un llamamiento a los Estados miembros y la industria para que colaboren estrechamente por intermedio de la OACI, en particular a través de los Grupos Expertos en Seguridad de la Aviación, Ciberseguridad y Facilitación.

13.41 En la nota WP/454, presentada por Colombia con el copatrocinio de 16 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y el Comité Interestatal de Aviación (IAC), se invita al Consejo de la OACI y a los Estados miembros a priorizar la reglamentación y el control de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) para proteger la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la infraestructura y las personas mediante la adopción de marcos regulatorios, normas operacionales seguras, estrategias de sensibilización de las partes interesadas y el público, un sistema mundial para compartir datos sobre amenazas y la coordinación entre organismos para minimizar los riesgos del uso con fines terroristas o ilegales.

13.42 En la nota WP/111, Dinamarca, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y de EUROCONTROL, con el copatrocinio del Brasil, Kazajstán, Perú y el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), presenta las oportunidades que ofrece el avance tecnológico y la importancia de contar con marcos regulatorios que den lugar a la innovación. A este respecto, se pone de relieve la importancia de una asistencia focalizada para reducir la brecha tecnológica entre los Estados, así como el papel esencial que cumple una fuerza laboral profesional en el mantenimiento de la seguridad de la aviación mundial. Se invita al comité a considerar la necesidad de celebrar una conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación durante el próximo trienio para reafirmar el compromiso de los Estados con la seguridad de la aviación y la elaboración de una estrategia AVSEC en el marco del Programa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) de la OACI.

13.43 La nota WP/482, presentada por Omán, pone de manifiesto que el uso creciente de UAS está planteando cada vez más problemas de seguridad de la aviación en todo el ecosistema de la aviación civil e invita a la OACI a elaborar reglas armonizadas para UAS a fin de hacer frente a las amenazas emergentes del uso ilícito de UAS y fortalecer la cooperación internacional y la compartición de información para contrarrestar los riesgos transfronterizos.

13.44 Arabia Saudita, en la nota WP/200, destaca los problemas para la seguridad de la aviación que plantean la Movilidad Aérea Avanzada (AAM) y las tecnologías relacionadas, como los UAS y la Movilidad Aérea Urbana (UAM), entre ellos, los riesgos de acceso no autorizado, ciberataques y uso indebido por parte de terroristas.

13.45 La nota WP/78, revisión núm. 1, presentada por los Emiratos Árabes Unidos y copatrocinada por Arabia Saudita, Brasil, Estados Unidos, Jordania, Nigeria, Qatar, República de Corea, Senegal y Sudáfrica, hace hincapié en la cooperación, la coordinación y el apoyo internacionales en seguridad de la aviación. Se insta a los Estados a reforzar la colaboración de acuerdo con los principios establecidos y se

promueve el aporte de contribuciones voluntarias, recursos y personas expertas para mejorar las actividades de creación de capacidad, incluido el USAP-CMA, proporcionando especialistas a corto y largo plazo.

13.46 El Reino Unido subraya, en la nota WP/119, la necesidad de dar prioridad al trabajo de la OACI en seguridad de la aviación en un contexto de amenazas persistentes y recursos limitados. Se invita al comité a que considere la necesidad de fijar objetivos plurianuales de seguridad de la aviación, que se seguirán estableciendo y coordinando por conducto del AVSECP, y también de la Secretaría, para centrarse en cuestiones de alto impacto.

13.47 La nota WP/117, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54 Estados africanos, pone de relieve la creciente amenaza que supone el comportamiento insubordinado y perturbador del público pasajero para la seguridad operacional y las operaciones de la aviación, tanto en vuelo como en los aeropuertos. Hace un llamamiento a los Estados, las organizaciones y la OACI para que refuercen los marcos jurídicos, se aseguren de que la aplicación sea uniforme, mejoren la cooperación internacional y pongan en marcha campañas mundiales de sensibilización.

13.48 En la nota WP/241, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) señala aspectos de los órganos de seguridad de la aviación y los textos de orientación de la OACI que podrían mejorarse. En este contexto, se invita a la Asamblea a animar a todos los Estados miembros, incluidos aquellos que participan en los órganos de seguridad de la aviación de la OACI, a valerse de los aportes técnicos de la industria para seguir mejorando la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

Análisis

13.49 Dado que las amenazas a la aviación civil son cada vez más complejas e implican a agentes de amenazas no tradicionales, como se señala en la nota WP/102, se insta a los Estados miembros a asegurarse de que la respuesta mundial siga siendo eficaz contra estas amenazas en evolución. El comité, haciendo hincapié en la importancia de seguir enfocándose en la seguridad de la aviación, alienta a estrechar la colaboración entre los Grupos Expertos en Seguridad de la Aviación, Facilitación y Ciberseguridad.

13.50 Partiendo de esta base, y tomando nota de la nota WP/111, el comité destaca que para hacer frente a estas amenazas en constante evolución es necesario invertir tanto en tecnología avanzada como en profesionales con las competencias necesarias, si bien señala que algunos Estados aún necesitan apoyo en estos aspectos. En consecuencia, el comité acuerda que la OACI debería considerar la elaboración de una estrategia AVSEC en el marco del Programa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación con el fin de reforzar las capacidades de la fuerza laboral a nivel mundial. En vista de todas estas prioridades, se manifiesta un amplio apoyo a la celebración de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación (HLCAS/3) en Montreal (Canadá) durante el próximo trienio, y el comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo los aspectos relativos a la organización, el orden del día y las modalidades del evento.

13.51 En varias notas de estudio, entre ellas WP/200, WP/454 y WP/482, se señalan los riesgos del uso indebido de la movilidad aérea avanzada y los drones, y se pone de relieve la necesidad de armonizar los reglamentos. El comité hace un llamamiento a los Estados miembros para que fortalezcan los reglamentos nacionales en cuanto corresponda, y que basándose en el contexto de amenaza y riesgo para el control y la sensibilización sobre las aeronaves no tripuladas refuercen la coordinación entre los organismos y compartan los datos sobre amenazas a nivel mundial. Se reciben con agrado proyectos de directrices y se conviene en que los grupos expertos pertinentes de la OACI examinen el tema en más profundidad.

13.52 El comité reconoce que para promover la seguridad de la aviación se requiere ayuda, coordinación y colaboración a nivel internacional, tal como se observa en la nota WP/78 revisión 1. Por lo

tanto, se alienta a los Estados a que realicen contribuciones voluntarias y ofrezcan recursos, por ejemplo mediante asignaciones de corto y largo plazo de personas expertas en seguridad de la aviación, en respaldo de actividades de creación de capacidad y del USAP-CMA. En este contexto, y teniendo presentes las limitaciones de recursos mencionadas en la nota WP/119, el comité favorece plenamente la priorización eficaz del trabajo en seguridad de la aviación y el establecimiento de objetivos plurianuales coordinados por el AVSECP y la Secretaría de la OACI, como parte del proceso de priorización.

13.53 Para dar respuesta al problema cada vez mayor de la insubordinación del público pasajero que se señala en la nota WP/117, el comité analiza la necesidad de uniformidad en las medidas globales de conformidad con las orientaciones pertinentes de la OACI, las medidas de cooperación y el apoyo a las campañas de sensibilización del público pasajero. Algunos Estados manifiestan preocupación por una serie de medidas propuestas en la nota y el comité considera que esos asuntos requieren un mayor examen, señalando que la responsabilidad se distribuye entre diversos organismos de la OACI, como el Comité Jurídico y los grupos expertos técnicos. En particular, con respecto a la propuesta de examinar el Anexo 9 – *Facilitación* y el Anexo 17 – *Seguridad de la aviación* para dar respuesta a la cuestión del público pasajero insubordinado, el comité recomienda que los grupos expertos pertinentes de la OACI consideren el camino a seguir respecto de las propuestas formuladas en la nota.

13.54 Finalmente, el comité elogia a la industria por sus contribuciones a la OACI y sus órganos técnicos, por ejemplo, el AVSECP, como se señala en la nota WP/241. Estas contribuciones siguen siendo esenciales y se alienta a los Estados a continuar aprovechando al máximo las contribuciones de la industria al momento de formular disposiciones y mejorar las orientaciones, en particular aquellos que participan en los grupos de expertos en seguridad de la aviación de la OACI.

Ciberseguridad de la aviación

13.55 La nota de estudio WP/12, revisión núm. 1, presentada por el Consejo, contiene un panorama general de las actividades de la OACI en materia de ciberseguridad de la aviación durante el último trienio y en dicho documento se propone actualizar la resolución A41-19 sobre *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*, a fin de resaltar la necesidad de una mayor protección y resiliencia frente a las amenazas cibernéticas, reflejando la evolución continua de la labor de la OACI en este ámbito.

13.56 En la nota de estudio WP/240, presentada por Brasil, se describen sus iniciativas para reforzar la resiliencia cibernética en concordancia con la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación de la OACI, en particular los pilares 6 (Gestión de incidentes y planificación de emergencias) y 7 (Creación de capacidad, instrucción y cultura de ciberseguridad), y se invita a los Estados a fomentar planes de gestión de incidentes cibernéticos y establecer simulacros cibernéticos frecuentes con las partes interesadas relevantes, sobre la base de sus experiencias.

13.57 En la nota de estudio WP/369, presentada por Colombia y copatrocinada por 16 Estados miembros de la CLAC, se insta a los Estados a fortalecer la ciberseguridad mediante la implementación de la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación y el Plan de Acción de Ciberseguridad de la OACI, adaptados a sus contextos nacionales a través del fortalecimiento de su cultura organizacional, su infraestructura tecnológica y sus regulaciones, y se propone que la OACI desarrolle una herramienta de autoevaluación para que los Estados midan su nivel de madurez en ciberseguridad de la aviación.

13.58 En la nota de estudio WP/371, presentada por Cuba y copatrocinada por 17 Estados miembros de la CLAC, se destaca la influencia de los factores humanos en el desarrollo y el desempeño del personal de seguridad de la aviación. Se hace hincapié en el desarrollo de estrategias integrales para fortalecer tanto

los factores humanos como la gestión de la ciberseguridad, incluida la alineación con el Anexo 17 y la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación de la OACI, subrayando la importancia de la cooperación internacional, la evaluación de riesgos, la capacitación continua del personal y una sólida cultura de ciberseguridad.

13.59 En la nota de estudio WP/124, presentada por Dinamarca en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y de EUROCONTROL, y copatrocinada por Brasil, Kazajstán y Perú, se hace hincapié en la necesidad de un enfoque holístico de la ciberseguridad en la aviación para superar la fragmentación de los esfuerzos dirigidos a la mitigación de los riesgos. Los principios clave incluyen marcos de gobernanza sólidos, la integración de características de seguridad en el diseño de los sistemas, la gestión proactiva de los ciberriesgos en consonancia con los protocolos de seguridad operacional y seguridad de la aviación y la instrucción basada en competencias en todos los ámbitos de la aviación.

13.60 En la nota WP/324, presentada por El Salvador en nombre de los Estados miembros de la COCESNA, se comparten las prácticas actuales en materia de ciberseguridad dentro de los Estados miembros de la COCESNA y se identifican áreas clave de mejora para aumentar la resiliencia frente a las ciberamenazas emergentes, solicitando a la OACI que apoye a los Estados en la creación de marcos regulatorios, el fortalecimiento de las competencias del personal y la elaboración de planes de ciberresiliencia que contribuyan a integrar la ciberseguridad en los programas nacionales de Seguridad de la Aviación Civil (NCASP).

13.61 En la nota WP/101, presentada por Marruecos, se destaca la importancia de promover la coordinación entre la aviación civil y las autoridades de ciberseguridad a escala nacional en aras de un enfoque armonizado. En la nota se señala que la acción 2.4 del Plan de Acción de Ciberseguridad (CyAP) de la OACI tiene como objetivo mejorar la gobernanza a través de dichos mecanismos de coordinación y se alienta a la OACI a que considere la conveniencia de elaborar más orientaciones sobre este asunto.

13.62 En la nota WP/438, presentada por Omán, se describe su experiencia en la reglamentación de la ciberseguridad de la aviación y con el USAP-CMA y se alienta a otros Estados a que tengan en cuenta esta experiencia a la hora de crear una estructura uniforme de gobernanza de la ciberseguridad.

13.63 En la nota WP/453, presentada por Venezuela con el copatrocinio de 16 Estados miembros de la CLAC, se destaca el carácter internacional de la ciberseguridad de la aviación, que requiere un enfoque colectivo y coordinado que tenga en cuenta las capacidades individuales de los Estados, así como el contexto regional que afecta el panorama de las ciberamenazas, y propone la conformación de grupos regionales de ciberseguridad de la aviación en las regiones de la OACI con vistas a respaldar la aplicación de las disposiciones y los textos de orientación de la OACI.

13.64 En la nota WP/165, presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) con el copatrocinio de la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), se pide a la OACI que cree un marco de gobernanza interno y coordinado que combata las amenazas digitales en todas las disciplinas implicadas en la seguridad operacional, en la seguridad de la aviación y las operaciones, centrándose inicialmente en las amenazas deliberadas y maliciosas. En la nota se alienta asimismo a la OACI a que agilice la elaboración de normas y textos de orientación para lograr un desempeño uniforme y eficaz en ciberseguridad en todo el ecosistema de la aviación.

Análisis

13.65 Al analizar la nota WP/12, el comité toma nota con agrado de los avances en la labor de la OACI en el ámbito de la ciberseguridad de la aviación durante el pasado trienio, elogiando a la Organización y a sus grupos expertos por el trabajo realizado. En particular, celebra los avances en la labor de identificar posibles lagunas en las normas de la OACI en relación con la ciberseguridad en la aviación, así como la permanente formulación de políticas, la elaboración de textos de orientación, el fomento de creación de capacidad y la organización de iniciativas de sensibilización .

13.66 El comité examina la resolución 13/2 propuesta y acuerda recomendarla para su adopción por la Asamblea, con dos enmiendas, en sustitución de la resolución A41-19, *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*.

Resolución A41-19 13/2: Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil

Considerando que el sistema de aviación mundial es ~~un sistema~~ altamente complejo e ~~integrado~~ interconectado y que comprende datos, información y sistemas que son críticos para la seguridad y, la protección, la eficiencia y la capacidad de las operaciones de aviación civil;

Observando que el sector de la aviación depende cada vez más de la ~~confiabilidad~~, disponibilidad e integridad y ~~disponibilidad~~ de sistemas, ~~datos~~ e información, y en algunas circunstancias de su confidencialidad;

Reconociendo que la ciberseguridad de la aviación es fundamental para el desarrollo sostenible y eficiente del transporte aéreo y que, por lo tanto, se le debe dar prioridad y asignarle los recursos adecuados;

~~*Reconociendo* que no todos los sucesos ciberincidentes de ciberseguridad que afectan a la seguridad operacional, la protección, la eficiencia o la capacidad de la aviación civil se relacionan con son actos ilícitos o intencionales;~~

Consciente de que las ciberamenazas a la aviación civil evolucionan ~~rápida~~ y continuamente y crecen en escala, sofisticación y frecuencia, que la aviación sigue siendo un objetivo para ~~los delincuentes~~ actores malintencionados, tanto en el ámbito cibernético como en el físico, y que las ciberamenazas pueden ~~llegar a afectar~~ constituir riesgos considerables para la infraestructura crítica de la aviación civil y podrían poner en peligro ~~sistemas críticos~~ la seguridad operacional, la protección, la eficiencia o la capacidad de la aviación ~~civil en todo el mundo~~;

Reconociendo la naturaleza polifacética y multidisciplinaria de los problemas de ciberseguridad y sus soluciones, y observando que los ciberriesgos pueden afectar simultáneamente, y propagarse, a través de una amplia gama de áreas de la aviación ~~y propagarse con rapidez~~;

~~*Reconociendo* que no todos los sucesos ciberincidentes de ciberseguridad que afectan a la seguridad operacional, la protección, la eficiencia o la capacidad de la aviación civil se relacionan con son actos ilícitos o intencionales;~~

Reafirmando las obligaciones estipuladas en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) de velar por la seguridad operacional, la seguridad y la continuación de la aviación civil;

Considerando que el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing) mejorarían el marco jurídico mundial para tipificar como delitos los ciberataques contra la aviación civil internacional como delitos, por lo que la ratificación e implementación de ambos instrumentos por los Estados miembros garantizaría la disuasión y el castigo de dichos ataques en cualquier parte del mundo donde se produzcan;

Reafirmando la importancia y urgencia de abordar mejorar la ciberseguridad y la ciberresiliencia protección y resiliencia de los sistemas, los datos e información datos, información y sistemas críticos frente a las ciberamenazas y ciberriesgos peligros, entre ellos incluidas las interfaces comunes entre la aviación civil y la militar otros sectores conectados;

Considerando la necesidad de trabajar en colaboración para crear un marco de ciberseguridad de la aviación mundial eficaz y coordinado que permita para abordar la ciberseguridad de la aviación y apoyar la ciberseguridad y la ciberresiliencia del sistema de aviación mundial procurar la protección y resiliencia del sector ante las ciberamenazas y los ciberriesgos de una manera armonizada y coherente que atenten contra la seguridad operacional y/o seguridad de la aviación civil;

Reconociendo la labor y el liderazgo de la OACI en los ámbitos de ciberseguridad y ciberresiliencia de la aviación, a lo largo de en todas las distintas disciplinas de la aviación;

Reconociendo que es necesario armonizar la ciberseguridad de la aviación a nivel mundial, regional y nacional con miras a asegurar apoyar la coherencia y plena e interoperabilidad de las medidas y los procesos de protección y resiliencia los sistemas de gestión de riesgos;

Reconociendo la importancia de que los Estados establecer establezcan e implementen un planes claros y amplios de ciberseguridad de gobernanza y rendición de cuentas a nivel nacional para la ciberseguridad de para la aviación civil, que comprendan leyes, reglamentos, políticas, procedimientos y medidas para la ciberseguridad de la aviación civil, incluida la designación de una autoridad nacional competente encargada de la ciberseguridad de la aviación en coordinación con las autoridades y organismos nacionales interesados; y

Destacando el valor de las importantes disposiciones, textos de orientación e iniciativas, planes de acción, publicaciones y demás medios concebidos para abordar los problemas de ciberseguridad en colaboración y de forma holística; y

Considerando los resultados de la decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea celebrada en Montreal del 26 de agosto al 6 de septiembre de 2024, así como las disposiciones de la Declaración de Mascate sobre la seguridad de la aviación y la ciberseguridad de la aviación que se adoptó en Mascate (Omán) el 11 de diciembre de 2024.

La Asamblea:

1. Insta a los Estados miembros a adoptar y, ratificar e implementar el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing de 2010) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing de 2010) como instrumentos para hacer frente a los ciberataques contra la aviación civil;

2. *Exhorta* a los Estados y las partes interesadas de la industria a adoptar las medidas siguientes para abordar las ciberamenazas a la aviación civil:

- a) implantar la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación de la OACI, y utilizar el Plan de Acción de Ciberseguridad de la OACI como herramienta para apoyar la su implementación, ~~de la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación;~~
- b) desarrollar e implementar planes nacionales de ciberseguridad de la aviación que traten los objetivos estratégicos de ciberseguridad de la aviación, la gobernanza y las responsabilidades, las políticas, las comunicaciones, la gestión de los ciberriesgos, la respuesta a incidentes y la recuperación, la gestión de la identidad, la creación de capacidad e instrucción, el cumplimiento de las normas y las auditorías, el monitoreo y la mejora continua, la documentación y el mantenimiento de registros, con el objetivo de hacer frente a las ciberamenazas y los ciberriesgos que enfrenta la aviación civil de una manera holística en todas las disciplinas de la aviación;
- c) elaborar e implementar procesos y herramientas que asistan en la implementación y el monitoreo de los planes de ciberseguridad de la aviación;
- d) ~~b)~~ designar la autoridad competente en materia de ciberseguridad de la aviación como parte del plan nacional de ciberseguridad de la aviación, y definir la interacción entre dicha autoridad y los organismos nacionales de aviación y otros organismos interesados;
- e) ~~e)~~ definir las responsabilidades de los organismos nacionales y las partes interesadas de la industria con respecto a la ciberseguridad en la aviación civil;
- f) procurar recursos suficientes para disponer de profesionales con las calificaciones y competencias necesarias en aviación y ciberseguridad y capacitarlas en forma continua para que puedan regular, operar, gestionar, mantener y vigilar la aplicación efectiva de las leyes, reglamentos, políticas, procedimientos y medidas pertinentes de ciberseguridad de la aviación;
- g) ~~d)~~ elaborar e implementar un marco sólido ~~de gestión de riesgos de ciberseguridad que se base~~ integre la gestión de los ciberriesgos con ~~en~~ prácticas pertinentes de gestión de riesgos de ~~seguridad de la aviación y seguridad operacional,~~ seguridad de la aviación, eficiencia y capacidad, y adoptar un enfoque basado en los riesgos para mejorar la protección y la resiliencia ~~de proteger~~ los sistemas, información y datos críticos de la aviación civil ante ~~de~~ las ciberamenazas y los ciberriesgos;
- h) ~~e)~~ establecer leyes, reglamentos ~~y~~, políticas, procedimientos y medidas ~~e instrumentos,~~ cuando sea necesario, y destinar recursos adecuados para garantizar que los sistemas de aviación críticos: tengan una arquitectura diseñada para ser segura; que los sistemas estén protegidos y sean resilientes; que los datos estén seguros y disponibles cuando estén almacenados y mientras se utilicen o sean transferidos; que tengan métodos de ~~vigilancia~~ monitoreo, detección y notificación de ciberincidentes; que se elaboren y se pongan en práctica planes de respuesta y recuperación ante ciberincidentes en coordinación con los planes de gestión de crisis y respuesta ante emergencias establecidos; y que se lleven a cabo análisis forenses de los ciberincidentes;
- i) ~~diseñar y aplicar~~ elaborar e implementar medidas prácticas para mejorar la ~~una sólida~~ cultura de ciberseguridad en todas las entidades de aviación civil ~~en todo el sector de la aviación civil;~~

- ~~f) fomentar la coordinación entre gobierno e industria con respecto a las estrategias, políticas y planes de ciberseguridad de la aviación, así como el intercambio de información para ayudar a identificar las vulnerabilidades críticas que sea necesario resolver;~~
- j) ~~h)~~ formar y participar, según resulte práctico, en asociaciones y mecanismos entre gobierno/gobierno y gobierno/ e-industria, a nivel nacional e internacional, para compartir sistemáticamente la información sobre ciberamenazas, incidentes, vulnerabilidades, indicadores de compromiso, tendencias y acciones de mitigación, mejores prácticas y enseñanzas extraídas;
- k) ~~g)~~ ~~fomentar~~ desarrollar mecanismos de la cooperación civil/militar con las entidades nacionales pertinentes que incluyan, entre otras, las autoridades militares, de policía y de ciberseguridad, en lo que respecta a la identificación, protección y ~~vigilancia~~ monitoreo de las vulnerabilidades comunes y los flujos de datos de información comunes en las interfaces entre los sistemas de aviación civil y militar que puedan afectar a los sistemas de aviación civil, y colaborar en la ~~respuesta a~~ mitigación y la preparación ante las ciberamenazas comunes y en respuesta y la recuperación de los ciberincidentes;
- ~~a. alentar a los Estados a que sigan aportando su contribución a la OACI en la elaboración y aplicación de normas, estrategias y mejores prácticas internacionales para hacer que progresen la ciberseguridad y la ciberresiliencia de la aviación; y~~
- l) ~~k)~~ continuar colaborando y contribuyendo con la OACI continuamente en el desarrollo del marco de ciberseguridad de la aviación de la OACI adoptando un enfoque horizontal, intersectorial y funcional que integre la seguridad operacional de la aviación, la seguridad de la aviación, la facilitación, la navegación aérea, las comunicaciones, la vigilancia, la gestión del tránsito aéreo, las operaciones de aeronaves, la aeronavegabilidad y demás todas las disciplinas de la aviación pertinentes, con el fin de tratar de forma holística las ciberamenazas y los ciberriesgos a la seguridad operacional, la protección, la eficiencia y la capacidad de la aviación.

3. Encarga a la OACI que:

- a) siga promoviendo la ~~adopción~~ y ratificación universal del *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional* (Convenio de Beijing de 2010) y el *Protocolo Complementario del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves* (Protocolo de Beijing de 2010); y
- b) continúe asegurándose de que los asuntos de ciberseguridad y ciberresiliencia de la aviación se examinen y coordinen de forma transversal y holística ~~por medio~~ mediante la colaboración entre todos los órganos pertinentes de la OACI ~~el nuevo mecanismo de la OACI que trata el tema de la ciberseguridad.~~

4. Declara que esta resolución sustituye a la resolución A41-19.

13.67 El comité reconoce la importancia de elaborar y poner en práctica planes de respuesta y recuperación ante ciberincidentes, tal y como se indica en la nota WP/240, para ayudar a los Estados y a las partes interesadas a mejorar sus dispositivos de ciberseguridad y desplegar una respuesta eficaz, y recomienda que el Consejo de la OACI traslade el asunto a los grupos expertos pertinentes de la OACI para que tengan en cuenta la experiencia del Brasil en sus correspondientes temas de trabajo.

13.68 El comité reconoce el valor de adaptar la estrategia de ciberseguridad de la aviación de la OACI y el Plan de Acción de Ciberseguridad a los contextos nacionales para responder ante las ciberamenazas y los ciberriesgos para la aviación civil, como se indica en la nota WP/369. Al examinar la propuesta de que la OACI elabore un instrumento de autoevaluación para ayudar a los Estados a evaluar su madurez en relación con la ciberseguridad de la aviación, el comité reconoce la posible utilidad de la propuesta y recomienda que el Consejo de la OACI la traslade a los grupos expertos pertinentes de la OACI para que la examinen.

13.69 El comité reconoce la importancia de los factores humanos para combatir las ciberamenazas y los ciberriesgos para la aviación civil en todas las disciplinas de la aviación, incluido el personal de seguridad de la aviación, como se indica en la nota WP/371. Conviene en la importancia que revisten la cooperación internacional, la evaluación de los ciberriesgos, la instrucción continua del personal, la compartición de información y una sólida cultura de ciberseguridad, si bien hace hincapié en la importancia de equilibrar las iniciativas internacionales con los requisitos nacionales. El comité está de acuerdo con las medidas propuestas en la nota, con un alcance más amplio para abarcar todas las disciplinas de la aviación.

13.70 El comité reconoce la importancia de un enfoque holístico de la ciberseguridad en la aviación, que incluya marcos de gobernanza sólidos, integración de características de seguridad en el diseño de los sistemas, gestión de riesgos cibernéticos alineada con las prácticas de seguridad y protección e instrucción basada en competencias en todas las disciplinas de la aviación, como se describe en la nota WP/124. También conviene la necesidad de un enfoque de colaboración en la instrucción en ciberseguridad de la aviación para aprovechar los recursos existentes. Invita a la OACI a seguir ocupándose de la ciberseguridad de la aviación de manera holística en todas las disciplinas pertinentes de la aviación y a reforzar su trabajo sobre normas y métodos recomendados y políticas, así como fomentar la colaboración en las iniciativas de creación de capacidad.

13.71 El comité toma nota de la experiencia de los Estados miembros de la COCESNA en la mejora de la protección y la resiliencia de la aviación civil frente a las ciberamenazas y ciberriesgos, como se describe en la nota WP/324. Reconoce el valor de la cooperación, los marcos regulatorios, el intercambio de información, la creación de capacidad y los planes de gestión de ciberincidentes para mejorar la postura con respecto a la ciberseguridad de las organizaciones y convienen en ampliar el alcance de las medidas propuestas en la nota para incluir todas las disciplinas pertinentes de la aviación en pos de un enfoque holístico de la ciberseguridad de la aviación. El comité observa que debe prestarse mucha atención al compartir información confidencial y sensible o delicada, y recomienda que el Consejo traslade la propuesta a los grupos expertos pertinentes de la OACI para su consideración.

13.72 El comité reconoce la importancia de la coordinación entre la aviación civil y las autoridades de ciberseguridad a nivel nacional para respaldar un enfoque coherente y armonizado de la ciberseguridad de la aviación, como se indica en la nota WP/101 y alienta a la OACI a considerar la elaboración de orientación adicional al respecto. En consecuencia, el comité recomienda que el Consejo remita la propuesta a los grupos expertos pertinentes de la OACI para su consideración.

13.73 El comité analiza las propuestas formuladas en la nota de estudio WP/281 y coincide en que es necesario que los Estados establezcan una estructura de gobernanza adecuada a fin de coordinar las funciones reglamentarias y de vigilancia de la ciberseguridad de la aviación en las diferentes disciplinas de este sector y promover su coordinación entre los organismos y las partes interesadas de la aviación y de otros sectores a nivel nacional. Sin embargo, dadas las diferentes estructuras de gobernanza que tienen los Estados para reglamentar y vigilar la seguridad operacional y la protección de la aviación, la eficiencia y la ciberseguridad, el comité reconoce que se requiere flexibilidad para que los Estados definan la autoridad nacional que ha de encargarse de la ciberseguridad en la aviación.

13.74 El comité reconoce el valor de la cooperación regional para seguir mejorando la protección y la resiliencia de la aviación frente a las ciberamenazas y ciberriesgos, como se indica en la nota WP/453. Al debatir la propuesta de grupos dedicados a la ciberseguridad de la aviación en todas las regiones de la OACI, el comité recuerda la recomendación 4.2/1 de la 14ª Conferencia de Navegación Aérea, relativa a que los Estados alineen las actividades de ciberseguridad de la aviación en los planes regionales de navegación aérea, seguridad operacional, seguridad de la aviación y facilitación a través de los procesos de coordinación de los grupos regionales de planificación y ejecución, los grupos regionales de seguridad operacional y los grupos regionales de seguridad de la aviación y facilitación. En consonancia con lo anterior, el comité recomienda que el Consejo de la OACI elabore e implemente un mecanismo adecuado para reforzar la cooperación regional en ciberseguridad de la aviación teniendo en cuenta la disponibilidad de recursos.

13.75 Al analizar la nota WP/165, el comité conviene en la importancia de hacer frente a las ciberamenazas y ciberriesgos para la aviación civil de forma holística, que incluya el trabajo de la OACI, mediante una estructura de gobernanza multidisciplinaria. Advierte sobre el uso del término "amenaza digital", que no es un término definido en el contexto de la ciberseguridad de la aviación de la OACI y observa que la estructura de gobernanza establecida por la OACI para la ciberseguridad de la aviación y la labor y el mandato del Comité Ad Hoc de Coordinación de la Ciberseguridad del Consejo y del Grupo Experto en Ciberseguridad ya responden a la propuesta de un enfoque coordinado y holístico de las ciberamenazas y ciberriesgos en todas las disciplinas de la aviación. El comité se muestra de acuerdo con la propuesta de que la OACI acelere la elaboración de disposiciones y orientaciones sobre ciberseguridad de la aviación y recuerda la recomendación 4.2/1 de la 14ª Conferencia de Navegación Aérea, en la que se piden textos de orientación oportunos, pertinentes y concretos para satisfacer las necesidades de los Estados miembros y otras partes interesadas de la aviación. Por otra parte, no está de acuerdo con la propuesta de que la OACI refuerce la concienciación y la comunicación relativas al tratamiento coordinado de las ciberamenazas a través de sus redes regionales, ya que ello requiere que la organización asuma un papel operacional que excede su mandato.