



A40-WP/596
EX/256
29/9/19

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 12

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

Cuestión 12: Seguridad de la aviación — Política

12.1 En la tercera y cuarta sesiones, el Comité Ejecutivo consideró el tema de las políticas de seguridad de la aviación (AVSEC) sobre la base del informe del Consejo relativo a la *Ejecución del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP)* (WP/25) y los *Resultados de la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS/2)* (WP/26). Con la misma información, el Comité consideró asimismo la propuesta del Consejo para la actualización de la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* (WP/27), una propuesta de resolución actualizada relativa a la ciberseguridad en la aviación civil y una estrategia de ciberseguridad (WP/28). Por su parte, Estados y observadores proporcionaron 44 notas: WP/112, 141, 148, 165, 171, 172, 178, 219, 221, 243, 248, 250, 251, 253, 254, 283, 285, 286, 315, 328, 344, 348, 355, 357, 373, 386, 394, 395, 400, 405, 427, 466, 473, 489, 490, 491, 494, 495, 517, 528, 532, 543, 567 y 569.

12.2 En la nota WP/141, Qatar trata el tema de la diferenciación en la inspección de pasajeros y no pasajeros en los aeropuertos, y propone que el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) avance en la labor para lograr un sistema de inspección más eficaz y eficiente.

12.3 Los Emiratos Árabes Unidos analizan en la nota WP/148 la necesidad e importancia de profundizar la cooperación y la colaboración entre Estados en lo que atañe a compartir información pertinente de seguridad de la aviación.

12.4 La Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), en nombre de los 54 Estados miembros, destaca en la nota WP/165 las dificultades que se plantean en todo el mundo para el cumplimiento de las obligaciones de control de calidad AVSEC y propone mejorar el programa de control de calidad de la seguridad de la aviación y su ejecución efectiva.

12.5 Las notas WP/171 y 355 presentadas por Kazajstán y la Federación de Rusia, respectivamente, brindan información sobre la labor de la Oficina regional de la OACI para Europa y el Atlántico septentrional (EUR/NAT) y la necesidad de reforzar su dotación.

12.6 En la nota WP/172, la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO) propone elevar el Grupo de estudio de la Secretaría sobre ciberseguridad (SSGC) a la categoría de grupo de expertos dependiente del Consejo de la OACI y que el recientemente constituido “Grupo de estudio sobre el marco de confianza” debería depender de este grupo de expertos nuevo a título de grupo de trabajo. El recientemente creado Grupo de expertos sobre ciberresiliencia, seguridad y protección (CRSSP) debería analizar y proponer todas las normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación nuevos o adaptados para garantizar que haya congruencia y coherencia en todas las actividades de la aviación relacionadas con la cibernética que se realicen en el seno de los distintos grupos de expertos de la OACI.

12.7 En la nota WP/178, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) manifiesta la necesidad de tomar rápidas medidas concretas para establecer taxonomías de seguridad claras, armonizadas y holísticas y herramientas oportunas y prácticas para notificar con eficacia incidentes de seguridad de la aviación.

12.8 En la nota WP/219, el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) pide que se establezca una entidad de la OACI, administrada por los Estados miembros y con apoyo proveniente del sector, que no se vea limitada por la estructura organizativa existente en la propia OACI. Esta entidad debería tener la capacidad de garantizar que todas las actividades

de ciberseguridad se coordinen de forma efectiva a través de la OACI y que las interconexiones de esta ciberseguridad con otras disciplinas sean gestionadas adecuadamente, así como de armonizar el trabajo que realizan actualmente los grupos de expertos y grupos de estudio existentes.

12.9 En la nota WP/221, los Emiratos Árabes Unidos piden que la comunidad de la aviación trabaje de la mano para abordar la cuestión de la ciberseguridad. Recomienda que la OACI estudie el aspecto multidimensional de la ciberseguridad mediante el establecimiento de una estructura adecuada para la ciberseguridad, de conformidad con las instrucciones que el Consejo dio de que se realizara un estudio de viabilidad y un análisis de carencias para elaborar la futura estructura del programa de trabajo de la OACI en materia de ciberseguridad.

12.10 En la nota WP/243, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) sugiere que un grupo de expertos sobre ciberseguridad, si cuenta con los recursos adecuados, podría abordar algunos aspectos gracias a: una mayor gama de conocimientos y experiencias en los integrantes del grupo, específicamente sobre el tema de la ciberseguridad; un enfoque holístico de evaluación de riesgos con metodologías convenidas y mutuamente comprendidas por todas las partes interesadas, sobre la base de la experiencia regional y nacional; la capacidad de crear grupos de trabajo para dedicar más tiempo y recursos a la elaboración de textos de orientación, programas, creación de capacidad, asistencia e instrucción, según se requiera; y la consideración de los aspectos de navegación aérea, seguridad operacional y seguridad de la aviación en un único ámbito.

12.11 En la nota WP/248, Canadá, en nombre de Australia, Estados Unidos, Jamaica, Japón, Nueva Zelanda, Singapur, Global Express Association, la IATA y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), reconoce que la integración de los principios de enfoques centrados en los resultados y basados en los riesgos al tejido de una organización y a sus programas de seguridad de la aviación es un proceso complejo que se encuentra en permanente evolución. En aras de lograr los objetivos del GASeP, el intercambio de tales experiencias con la comunidad mundial y el desarrollo de métodos tangibles para reconocer e integrar aún más dichas prácticas, principios y políticas, resultan esenciales para contribuir a que el ecosistema de la seguridad de la aviación mundial sea más sostenible e innovador.

12.12 En la nota WP/250, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) informa acerca de que la industria está trabajando urgentemente en innovaciones en materia de seguridad de la aviación, que van de las mejoras incrementales a las innovaciones radicales o revolucionarias, como un replanteamiento completo de la inspección de pasajeros mediante la seguridad inteligente. Al reconocer que las soluciones incrementales y radicales requieren un entorno innovador, el ACI sugiere medidas específicas que los Estados miembros y la OACI pueden tomar para ayudar a la industria a enfrentar los grandes desafíos del mañana.

12.13 En la nota WP/251, Australia, los Emiratos Árabes Unidos y el Reino Unido alientan a los Estados a celebrar acuerdos de colaboración y a implantar arreglos de control único de la seguridad, a fin de mejorar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad ahí donde se determine que éstos son equivalentes, en armonía con la orientación de la OACI.

12.14 En la nota WP/253, Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Francia, Gambia, Ghana, Irlanda, Italia, Japón, Jordania, Kenya, Macedonia del Norte, Nigeria, Nueva Zelanda, Países Bajos, Portugal, Qatar, Reino Unido,

Rumania, Sierra Leona, Singapur, Suiza, Turquía, el ACI y la IATA apoyan el establecimiento de una cultura de seguridad integral con respecto a la seguridad de la aviación efectiva a largo plazo y recomiendan que los Estados, la industria y la OACI adopten más medidas para insertar una cultura de la seguridad en el sector de la aviación de conformidad con los resultados esperados prioritarios del GASeP.

12.15 En la nota WP/254, Sudáfrica expone su experiencia para hacer frente a un número de delitos que afectan a los viajeros por vía aérea y que se han abordado mediante el establecimiento de una estructura colaborativa y sugiere que la responsabilidad de protección del sistema de aviación frente a las amenazas no puede recaer en una sola agencia o departamento.

12.16 En la nota WP/283, Francia comparte su experiencia en garantizar un mecanismo eficaz en materia de coordinación de la ciberseguridad a través de la creación de un Consejo de Ciberseguridad del Transporte Aéreo que aporta ya elementos clave para proteger la aviación civil de los ciberataques y sugiere que la estrategia de la OACI relativa a este tema debería ser aceptada y promovida, al igual que la creación de un ente transversal colaborativo específico.

12.17 En la nota WP/285, Argentina y Brasil, con el apoyo de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), comparten sus experiencias en la aplicación del GASeP y proponen una plataforma para el seguimiento de los logros de la Hoja de ruta del GASeP. Específicamente, en la nota se sugiere que la creación de una plataforma global de uso compartido, en la cual se incluiría el catálogo de la Hoja de ruta del GASeP, podría resultar beneficiosa y ayudar a los Estados a determinar soluciones para lograr el cumplimiento de las normas AVSEC.

12.18 En la nota WP/286, los Estados Unidos reconocen el avance positivo de la seguridad de la aviación global a partir del 39º período de sesiones de la Asamblea, pero manifiestan que ahora corresponde al 40º período de sesiones de la Asamblea establecer para el próximo trienio actividades AVSEC incluso más ambiciosas. Específicamente, si bien en el último trienio se estableció el marco mediante el GASeP y los medios conexos, ahora hay que centrarse en la acción, la implementación efectiva, el seguimiento y el mejoramiento.

12.19 En la nota WP/315, Finlandia, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), destaca la experiencia en la ejecución del GASeP en la región de Europa e insta a la OACI, los Estados y las entidades aeronáuticas a que continúen con esta dinámica, de modo tal que los objetivos del GASeP puedan convertirse, sin demora, en resultados del mundo real, elevando los estándares mundiales respecto de la observancia de las normas sobre seguridad de la aviación.

12.20 En la nota WP/328, Singapur, con la coautoría de Argentina, Armenia, Bélgica, Brasil, Camboya, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Federación de Rusia, Filipinas, Francia, Italia, Japón, Jordania, Nauru, Nigeria, Nueva Zelandia, Palau, Portugal, República Democrática Popular Lao, Senegal, Tailandia y Reino Unido, analiza la importancia de promover la concientización en seguridad de la aviación entre otros organismos y organizaciones.

12.21 En la nota WP/344, la Federación de Rusia presenta información sobre un enfoque integrado para fortalecer más aún las actividades de vigilancia que desarrollan los Estados usando nuevos métodos de prevención para evitar que se violen las normas de seguridad de la aviación y elevar la cultura del pasajero en materia de seguridad.

12.22 En la nota WP/348, Venezuela propone que la OACI diseñe e implante una red de Puntos de contacto (PoC) de ciberseguridad, a fin de fomentar una interpretación común entre los Estados miembros de las ciberamenazas y riesgos y la formulación de criterios comunes para determinar qué bienes y sistemas son de carácter crítico y es preciso proteger.

12.23 En la nota WP/357, Venezuela recuerda la Hoja de ruta para las regiones Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) y Sudamérica (SAM) con miras a atender los desafíos de la ejecución del GAsEP y pone énfasis en el sistema de evaluación regional para determinar el nivel de cumplimiento del GAsEP.

12.24 En la nota WP/373, China comparte su experiencia en la ejecución del GAsEP y la Hoja de ruta para la Región Asia/Pacífico (APAC) y sugiere que se publique una plantilla para el plan nacional de seguridad de la aviación.

12.25 En la nota WP/394, Venezuela invita a la Asamblea a reconocer que los Estados necesitan mayor información y textos de orientación que les ayuden en la aplicación de normas internacionales, el diseño de estrategias y la aplicación de mejores prácticas para proteger los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones (ICT) contra actos de interferencia ilícita que puedan atentar contra la seguridad operacional de la aviación civil.

12.26 En la nota WP/405, la República Dominicana plantea la necesidad de desarrollar un modelo esquemático de matriz para establecer las prioridades y las frecuencias de las actividades de vigilancia estatal de la seguridad de la aviación. Dicha matriz ayudaría a identificar mecanismos y metodologías para conducir de manera sistemática y ordenada la vigilancia del cumplimiento de las normas, con el objetivo de garantizar la eficacia de la implementación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

12.27 En la nota WP/427, los Estados Unidos recomiendan que la OACI establezca un comité técnico del Consejo sobre ciberseguridad y resiliencia a fin de centralizar la gobernanza y abordar la ciberseguridad y la resiliencia de manera adecuada y holística. El comité gestionará la política y la integración de las normas de la industria, evaluando al mismo tiempo el desarrollo potencial de SARPS técnicos.

12.28 En una nota de información (WP/112), Finlandia, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros, describe el régimen de vigilancia de la seguridad de la aviación de la UE que es congruente con los objetivos del GAsEP. En dicha nota se destaca la manera en que la legislación de la UE en materia de seguridad de la aviación, por medio del reglamento (EC) núm. 300/2008 sobre reglas comunes en la esfera de la seguridad de la aviación civil y su legislación de ejecución, exige que los Estados miembros de la UE den seguimiento de manera regular a la aplicación de las normas sobre seguridad de la aviación por parte de todos los aeropuertos, explotadores y otras entidades.

12.29 En una nota de información (WP/386), el Comité Interestatal de Aviación (IAC) señala el curso de la aplicación de las disposiciones del GAsEP y de la Hoja de ruta sobre seguridad de la aviación para la Región EUR/NAT.

12.30 En una nota de información (WP/395), la IATA presenta sus puntos de vista sobre la necesidad de que el progreso en lograr visibilidad y manejar los riesgos de ciberseguridad en la aviación sea coordinado, proactivo y tangible y considera que la OACI es la organización más apropiada para orientar de manera coherente el diálogo y la acción a escala mundial.

12.31 En una nota de información (WP/400), la República Dominicana presenta un resumen del avance en relación con aspectos de reglamentación, tecnología, control de calidad e instrucción en seguridad de la aviación, así como en materia de la cooperación ofrecida para el sistema de seguridad de la aviación civil global. Además, en dicha nota se expone la intención de apoyar la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás* (NCLB).

12.32 En una nota de información (WP/466), la República Islámica de Irán pone énfasis en la importancia de llevar a cabo futuras enmiendas del Anexo 17 para incorporar los elementos críticos del sistema estatal de vigilancia de la seguridad de la aviación.

12.33 En una nota de información (WP/473), la República Islámica de Irán pone énfasis en la importancia de que la OACI adopte reglamentos integrales y vinculantes para que los Estados miembros los apliquen, incluso la de tratar en el Anexo 17 la cuestión de las amenazas a la seguridad que plantean los vehículos aéreos no tripulados.

12.34 En una nota de información (WP/489), Venezuela (República Bolivariana de) comunica el avance en la aplicación del plan de modernización llevado a cabo por el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” de Maiquetía en materia de seguridad de la aviación.

12.35 En una nota de información (WP/490), Venezuela (República Bolivariana de) comparte su experiencia en el desarrollo de un Plan de trabajo que busca implementar los SARPS del Anexo 17, en particular los relacionados con la ciberseguridad.

12.36 En una nota de información (WP/491), Camerún informa acerca del avance logrado en desarrollar y aplicar herramientas para promover una cultura de seguridad en los aeropuertos.

12.37 En una nota de información (WP/494), la República Dominicana informa sobre las medidas adoptadas por los Estados en relación con la identificación de personal certificado AVSEC.

12.38 En una nota de información (WP/495), la República Dominicana describe la Ley núm. 188-11 como el marco regulatorio para la persecución de crímenes y delitos contra la aviación civil dominicana.

12.39 En una nota de información (WP/517), Indonesia destaca la importancia que ese país da a la seguridad de la aviación y comparte sus experiencias en la aplicación del Programa nacional de seguridad de la aviación civil.

12.40 En una nota de información (WP/528), Finlandia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil; y Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos, Nigeria y Qatar presentaron un Apéndice en la nota de información que podría constituir la base de una nueva Declaración sobre seguridad de la aviación.

12.41 En una nota de información (WP/532), Qatar describe su enfoque para introducir en el Programa nacional de seguridad de la aviación civil directrices y políticas en materia de ciberseguridad en la aviación.

12.42 En una nota de información (WP/543), Omán ilustra su experiencia en actualizar y enmendar la legislación nacional de conformidad con los SARPS del Anexo 17 y las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9. En dicha nota se alienta a los Estados miembros a establecer un mecanismo interno para garantizar el cumplimiento de los compromisos internacionales en materia de seguridad de la aviación y facilitación.

12.43 En una nota de información (WP/567), la India presenta el progreso alcanzado en 2018 en cuanto a la implantación del registro y la vigilancia de las aeronaves pilotadas a distancia y a su programa de seguridad de la aviación.

12.44 En una nota de información (WP/569), la India presenta información sobre la implantación de un sistema de dos niveles para la verificación de los antecedentes con base en una autenticación sólida de datos biométricos.

Análisis

Prioridades estratégicas para el próximo trienio

12.45 En la nota WP/26, la Secretaría dio a conocer las medidas tomadas como resultado de las recomendaciones formuladas durante la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS/2), que se celebró en Montreal en noviembre de 2018. El Comité tomó nota con satisfacción de la participación de representantes de alto nivel de los Estados y la industria, así como de los resultados de la HLCAS/2. Los delegados manifestaron también su agradecimiento a la Secretaría de la OACI por la exitosa organización del evento. Al examinar los resultados de la conferencia y las medidas de seguimiento, el Comité aprobó todas las recomendaciones de la HLCAS/2 y apoyó las medidas adoptadas por el Consejo y la Secretaría de la OACI. No obstante, el Comité también alentó a mantener la atención en los asuntos que siguen desarrollándose, como la necesidad de revisar el mecanismo actual de coordinación en materia de ciberseguridad, la priorización de la seguridad de la aviación en la OACI y la posible formación de una Dirección de seguridad de la aviación y facilitación.

12.46 Tras tomar nota con satisfacción de todo el trabajo que la Secretaría ha realizado en relación con los elementos clave de la Resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el Comité subrayó la importancia de que el Consejo se asegure de que los órganos apropiados (como el Grupo de expertos en seguridad de la aviación) continúen trabajando con base en los principios de la UNSCR 2309. Esto abarca áreas como: gestión de riesgos y orientaciones conexas sobre la formulación de políticas y la toma de decisiones basadas en el riesgo; tecnología y técnicas innovadoras; y control de calidad y supervisión. Además, los delegados se refirieron a la necesidad de analizar el proceso de formulación y adopción de las normas de seguridad de la aviación y sus herramientas de apoyo, incluidos cómo se examina la política, de qué forma se articulan los resultados deseados en materia de seguridad de la aviación y de qué manera se evalúan las repercusiones.

Plan global para la seguridad de la aviación

12.47 En la nota WP/25, la Secretaría ofreció un esbozo de las amplias actividades realizadas para desarrollar y poner en práctica medidas y tareas prioritarias relativas al Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP).

12.48 Se reconocieron los esfuerzos realizados para acelerar la elaboración del GASeP, como lo solicitó la Asamblea en su 39^o período de sesiones. Se tomó nota de los diversos niveles de implementación en las distintas regiones, y en ese contexto, el Comité instó a los Estados a continuar tomando medidas de mejoramiento, incluidas aquellas dirigidas a cumplir las metas mundiales, al tiempo que se reconoció la importancia del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación y sus reformas en curso para lograr medir efectivamente su implementación.

12.49 En cuanto a la implementación, los delegados recibieron con beneplácito las experiencias que compartieron los Estados con respecto a la ejecución del GAsEP. Se hicieron numerosas propuestas para que la OACI considerara crear una plataforma para notificar y compartir información sobre los logros en el cumplimiento de la hoja de ruta del GAsEP, como el Repositorio del plan en el portal seguro, por medio del cual la información allí contenida se actualizaría a medida que se reciban nuevos datos y textos. El Comité resaltó igualmente la importancia de correlacionar las actividades existentes de creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación con los SARPS pertinentes del Anexo 17 – *Seguridad* y los métodos de ataque definidos en la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108), de la OACI. Los delegados también destacaron la importante función que cumplen las oficinas regionales y las felicitaron por el apoyo proactivo que han brindado a los Estados miembros para facilitar el logro de las metas regionales y mundiales por medio de una efectiva implementación del GAsEP.

12.50 En lo que atañe la evolución futura del GAsEP, el Comité reconoció que, por tratarse de un “documento abierto”, el GAsEP se revisaría de estimarse necesario y apropiado, y apoyó un calendario de revisión trienal. En estas revisiones se puede examinar la mejor manera de vincular el GAsEP a los SARPS del Anexo 17 – *Seguridad*, según proceda. No obstante, el Comité consideró que la propuesta de incorporar en la próxima edición de la Hoja de ruta del GAsEP ciertos componentes del Anexo 9 – *Facilitación* que apoyan tanto la seguridad de la aviación como la gestión fronteriza tendría que examinarse con mayor detenimiento.

Política normativa

12.51 Recordando las conclusiones de la HLCAS/2, y de acuerdo con los resultados prioritarios del GAsEP y las Resoluciones pertinentes de la Asamblea de la OACI, así como la UNSCR 2309, el Comité convino en que partiendo de principios orientados a los resultados y basados en el riesgo podrían elaborarse propuestas de enmienda a las disposiciones del Anexo 17 – *Seguridad* y mejores prácticas conexas. A tal efecto, el Comité solicitó que el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación considerara la elaboración de métodos tangibles para reconocer e integrar dichos principios en los procesos de toma de decisiones, según procediera, con el objetivo de fortalecer aún más la eficacia, eficiencia y sostenibilidad de los programas de seguridad de la aviación.

12.52 Además, el Comité expresó su amplio respaldo al fomento de la innovación en la seguridad de la aviación, e hizo un llamado a los Estados miembros para que coordinaran con los socios de la industria a fin de facilitar los ensayos operacionales de las nuevas tecnologías y técnicas innovadoras. Se mencionó en particular el tema de la diferenciación de los pasajeros en la aplicación de las medidas de inspección como posible evolución de las actividades de inspección al considerar la aplicación de un enfoque orientado a los resultados y basado en el riesgo para la seguridad de la aviación. Sin embargo, el Comité enfatizó que, si bien existen medios alternativos de cumplimiento, algunos de los cuales pueden encontrarse en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973) de la OACI, es de vital importancia implementar medidas de seguridad de la aviación que sirvan de línea de base para contar con un sistema sólido de seguridad de la aviación.

Ciberseguridad

12.53 Con la intención de seguir fomentando la aplicación de un enfoque consecuente y coherente a la gestión de las ciberamenazas y riesgos, el Consejo propone en la nota WP/28 un proyecto de resolución sobre la mejor forma de encarar la ciberseguridad en la aviación civil. La resolución busca

abordar la ciberseguridad con un enfoque horizontal, transversal y funcional, reafirmando la importancia y la urgencia de proteger los sistemas, infraestructura y datos críticos de la aviación civil contra las ciberamenazas. Asimismo, se busca comprometer a la OACI, sus Estados miembros y la industria para que actúen sistemática y colaborativamente en lo relativo a la ciberseguridad de la aviación civil a fin de atenuar los riesgos y las amenazas.

12.54 Los delegados felicitaron a la OACI por su labor y la del Grupo de estudio de la Secretaría sobre ciberseguridad (SSGC) por ocuparse de la ciberseguridad en la aviación civil. En particular, la Asamblea recibió con beneplácito y apoyó la Estrategia de ciberseguridad de la OACI, destacando la importancia de formular un plan de acción sostenible e integral para la ejecución de la misma, así como de continuar el trabajo para crear un marco sólido de ciberseguridad. En un intento por promover aún más un enfoque congruente y coherente para la gestión de las ciberamenazas y riesgos, el Comité convino en adoptar la Resolución de la Asamblea que figura en el Apéndice A de la nota A40-WP/28. Esta Resolución sustituirá la Resolución A39-19 de la Asamblea sobre *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*. El Comité acordó presentar la resolución ante la Plenaria para su adopción.

Resolución A40-12/1 *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*

Considerando que el sistema de aviación mundial es un sistema altamente complejo e integrado que comprende tecnología de la información y las comunicaciones de carácter crítico para la seguridad y protección de las operaciones de aviación civil;

Observando que el sector de la aviación depende cada vez más de la disponibilidad de sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones, así como de la integridad y confidencialidad de los datos;

Consciente de que la amenaza planteada por los incidentes que afectan a la ciberseguridad en la aviación civil evoluciona rápida y continuamente, que los autores de esas amenazas tienen la intención de causar daño, buscando interrumpir las actividades y robar información por razones políticas, económicas o de otra índole, y que la amenaza puede mutar fácilmente hasta llegar a afectar sistemas críticos de la aviación civil en todo el mundo;

Reconociendo que no todos los problemas de ciberseguridad que afectan a la seguridad operacional de la aviación civil se relacionan con actos ilícitos y/o intencionales, y que en consecuencia deberían resolverse aplicando sistemas de gestión de la seguridad operacional;

Reconociendo la naturaleza polifacética y multidisciplinaria de los problemas de ciberseguridad y sus soluciones, y observando que los riesgos cibernéticos pueden afectar simultáneamente una amplia gama de áreas y propagarse con rapidez;

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 los ciberataques contra la aviación civil internacional como delitos, por lo que la ratificación de ambos instrumentos por un amplio número de Estados garantizaría la disuasión y el castigo de dichos ataques en cualquier parte del mundo donde se produzcan;

Reafirmando la importancia y urgencia de proteger de ciberamenazas a los sistemas de infraestructura de la aviación civil y los datos críticos;

Considerando la necesidad de trabajar en colaboración para crear un marco mundial eficaz y coordinado que permita a las partes interesadas de la aviación civil abordar los retos de la ciberseguridad, junto con medidas de corto plazo para aumentar la resiliencia del sistema de aviación mundial ante las ciberamenazas que atenten contra la seguridad operacional de la aviación civil;

Reconociendo la labor del Grupo de estudio de la Secretaría sobre Ciberseguridad, que contribuyó sobremanera al formato de la Estrategia de ciberseguridad al vincular las características de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación a la ciberseguridad;

Reconociendo que es necesario armonizar la ciberseguridad en la aviación a nivel mundial, regional y nacional con miras a promover la coherencia en todo el mundo y asegurar la plena interoperabilidad de las medidas de protección y los sistemas de gestión de riesgos; y

Destacando el valor de las iniciativas, los planes de acción, las publicaciones y demás medios concebidos para abordar los problemas de ciberseguridad en colaboración y de forma integral.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros y a la OACI a promover la adopción universal e implementación del *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) 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 contrarrestar las ciberamenazas a la aviación civil:
 - a) implantar la estrategia sobre ciberseguridad que figura en el Apéndice;
 - b) identificar las amenazas y los riesgos de posibles incidentes de ciberseguridad en las operaciones y los sistemas críticos de la aviación civil y las graves consecuencias que pueden resultar de tales incidentes;
 - c) definir las responsabilidades de los organismos nacionales y las partes interesadas de la industria con respecto a la ciberseguridad en la aviación civil;
 - d) fomentar una interpretación común entre los Estados miembros de las ciberamenazas y riesgos y la formulación de criterios comunes para determinar qué bienes y sistemas son de carácter crítico y es preciso proteger;
 - e) 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;

- f) formar y participar en asociaciones y mecanismos entre gobierno e industria, a nivel nacional e internacional, para compartir sistemáticamente la información sobre ciberamenazas, incidentes, tendencias y acciones de mitigación;
 - g) sobre la base de una interpretación común de las ciberamenazas y riesgos, adoptar un enfoque flexible y basado en el riesgo para proteger los sistemas de aviación críticos mediante la implantación de sistemas de gestión de la ciberseguridad;
 - h) fomentar una sólida cultura de ciberseguridad en todos los aspectos dentro de los organismos nacionales y en todo el sector de la aviación;
 - i) promover la elaboración y aplicación de normas internacionales, estrategias y mejores prácticas para proteger los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones que se usan en la aviación civil de interferencias que puedan atentar contra la seguridad operacional de la aviación civil;
 - j) establecer políticas y destinar recursos cuando sea necesario para garantizar que los sistemas de aviación críticos tengan una arquitectura diseñada para ser segura; que sean resilientes; que tengan métodos seguros de transferencia de datos que garanticen su integridad y confidencialidad; que tengan métodos de vigilancia, detección y notificación de incidentes y que se lleven a cabo análisis forenses de los incidentes; y
 - k) colaborar en el desarrollo del marco de ciberseguridad de la OACI adoptando un enfoque horizontal, intersectorial y funcional que integre la navegación aérea, las comunicaciones, la vigilancia, las operaciones de aeronaves, la aeronavegabilidad y demás disciplinas pertinentes.
3. *Encarga* a la Secretaria General que:
- a) formule un plan de acción para ayudar a los Estados y la industria a adoptar la Estrategia de ciberseguridad; y
 - b) continúe asegurándose de que los asuntos de ciberseguridad se examinen y coordinen de forma transversal por medio de los mecanismos apropiados conforme se estipula en la estrategia.

12.55 Reconociendo la necesidad de proseguir de manera más formalizada con el trabajo del SSGC para permitir la coordinación estructurada con otros grupos de expertos de la OACI, el Comité recibió con beneplácito las diversas propuestas sobre estructuras de gobernanza para la ciberseguridad dirigidas a coordinar eficazmente las actividades de la OACI en este campo, asegurar la aplicación de un enfoque multidisciplinario a la ciberseguridad y fomentar el intercambio de información. En consecuencia, el Comité encargó a la OACI realizar un estudio de viabilidad y un análisis de brechas para determinar la estructura de gobernanza y el mecanismo de coordinación más apropiados para la ciberseguridad, a la luz de los debidos criterios.

12.56 El Comité recibió con beneplácito las experiencias que compartieron los Estados y la industria en materia de implementación, y reconoció la importancia de intercambiar información y orientaciones para todas las partes interesadas. Por lo tanto, la OACI debería asegurarse de que continúe la conformación de la red de puntos de contacto de ciberseguridad actualmente en curso, así como la continuación del mantenimiento y actualización del Repositorio de ciberseguridad.

Colaboración y cooperación

12.57 Al considerar la necesidad de aumentar la cooperación y la colaboración entre los Estados, como pidieron algunos Estados miembros, el Comité apoyó la conclusión de la HLCAS/2 de que la adopción de arreglos entre Estados con criterios similares para establecer un control de seguridad único basándose en el reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad puede beneficiar al sistema de seguridad de la aviación, al aumentar la eficiencia y hacer un uso más eficaz de los recursos. En consecuencia, el Comité alentó a los Estados a concluir acuerdos de colaboración y poner en práctica arreglos para establecer un control de seguridad único a fin de incrementar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación al evitar la duplicación innecesaria de controles de seguridad, cuando ello sea acorde con las orientaciones contenidas en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973) de la OACI y la debida evaluación de riesgo.

12.58 Si bien la participación en estos arreglos de control de seguridad único puede resultar problemática para algunos Estados, el Comité reconoció que existen otros enfoques para lograr una mayor eficiencia en la seguridad de la aviación. Estos enfoques incluyen una mayor colaboración entre Estados y entre entidades gubernamentales y partes interesadas del sector de la aviación por medio de arreglos de intercambio de información, acuerdos multilaterales (por ejemplo, memorandos de acuerdo) y mecanismos de cooperación. En ese sentido, el Comité recibió con beneplácito la iniciativa de un Estado miembro y alentó a otros Estados a continuar explorando enfoques similares y arreglos de colaboración.

Cultura de seguridad

12.59 Teniendo en cuenta el segundo objetivo prioritario del GAsEP, desarrollar una cultura de la seguridad y la capacidad humana, el Comité convino en que es imperativo establecer una cultura de seguridad sólida e integral para la implementación eficaz y la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación al largo plazo. Los factores humanos cumplen una función crítica en la atenuación de las amenazas a la aviación civil. La promoción de una cultura de seguridad positiva informa al personal acerca de las amenazas a la seguridad de la aviación y sus repercusiones y le ayuda a mitigar las amenazas tanto internas como externas, lo que le permite pensar y actuar de una manera más consciente desde el punto de vista de la seguridad, así como detectar y denunciar conductas o actividades preocupantes. A su vez, esta cultura hace que todo el personal del sector de la aviación civil sienta que tiene una labor esencial que cumplir dentro del régimen de seguridad de la aviación. El Comité reconoció que para lograr implantar una cultura de seguridad, las partes interesadas deben promover la seguridad de la aviación en todas las entidades que participan en la aviación civil, apoyando así las iniciativas planteadas por varios Estados miembros, en las que se alienta a los Estados y organizaciones de la industria a formular programas de cultura y sensibilización en materia de seguridad para todas las partes interesadas de la aviación civil. Además, la creación de una cultura de seguridad también requiere del apoyo y la dirección de la administración superior con el propósito de incorporar los principios de seguridad de la aviación en todos los aspectos de las operaciones aeroportuarias.

12.60 El Comité también reconoció que el apoyo político a la cultura de seguridad de la aviación debe traducirse en acciones prácticas y acogió con beneplácito las diversas iniciativas informadas por los Estados miembros para la formulación e implementación de campañas prácticas sobre concientización acerca de la seguridad. Al aprovechar la recomendación de la HLCAS/2, donde se hace un llamado a los Estados y la industria a que tomen medidas prácticas para la formulación de programas sobre cultura de la seguridad, tales como campañas de alto perfil, el Comité apoyó la creación de folletos, afiches, talleres, sesiones informativas y volantes, entre otros mecanismo de divulgación dirigida a que se tenga conciencia sobre la seguridad de la aviación en todas las operaciones de aviación civil. Además, el Comité tomó nota de la importancia de las herramientas prácticas para informar sobre los incidentes de seguridad y la impartición recurrente de cursos de concientización sobre la seguridad, tal y como fue presentado por los Estados y la industria. El Comité pidió que la OACI continúe trabajando en la creación de herramientas para elevar el nivel de conciencia y de cultura sobre seguridad, haciendo de ello una prioridad y designando el año 2020 como “Año de la cultura de la seguridad”.

Actividades de vigilancia de los Estados

12.61 El Comité subrayó la importancia crítica del control de la calidad para la sostenibilidad de la seguridad de la aviación. Dadas las mejoras requeridas en el área de control de la calidad, tal como se indica en las auditorías del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación – enfoque de observación continua (USAP-CMA), hubo un amplio consenso entre los delegados de que debería alentarse a los Estados a dar prioridad a la asignación de recursos adecuados y a establecer la debida organización a fin de garantizar una implementación efectiva de las actividades de control de la calidad.

12.62 Asimismo, el Comité tomó nota de la necesidad de asistir a los Estados en la determinación de la prioridad y la frecuencia de las actividades de vigilancia y recomendó que el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación considere incluir en su programa de trabajo la elaboración de textos de orientación sobre esta cuestión.

Fortalecimiento de la implementación regional

12.63 La Asamblea reconoció la función importante que desempeñan las Oficinas regionales de la OACI en la asistencia a los Estados miembros para que aborden problemas y desafíos comunes en la implementación tanto del Anexo 9 – *Facilitación* como del Anexo 17 – *Seguridad*, el GAsEP, los planes de medidas correctivas, las misiones de asistencia en materia de facilitación, el apoyo en las reuniones de los grupos regionales y la ayuda para tratar otras cuestiones específicas de cada región de la OACI. En lo que respecta a la dotación de personal de esas Oficinas regionales de la OACI, la Asamblea determinó que dicha dotación debería basarse en las necesidades y dejó esa cuestión a la discreción de la Secretaria General, quien tomará en cuenta los niveles de implementación en la región.

Resoluciones de la Asamblea y Declaración sobre la seguridad de la aviación

12.64 En la nota de estudio WP/27, el Consejo propone que se revise la Resolución A39-18 para que refleje los avances en materia de seguridad de la aviación desde la última Asamblea y ofrezca una orientación sobre política de seguridad de la aviación a los Estados miembros y a la OACI para el trienio siguiente. El texto de la Resolución revisada recibió un amplio apoyo y se consideró pertinente para ser adoptada, después de lo cual sería examinada de nuevo por el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación previo al 41º período de sesiones de la Asamblea.

12.65 El Comité consideró el proyecto de Declaración sobre la seguridad de la aviación, propuesto por algunos Estados miembros, incluidos los Estados miembros de la Unión Europea (UE) y de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) como medio para demostrar la voluntad política de los Estados en el sentido de fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo. Los delegados consideraron importante que el proyecto de Declaración refleja avances importantes de los tres últimos años en el ámbito de la seguridad de la aviación, y tiene en consideración la función crítica de la OACI en el esfuerzo mundial por obtener la participación de la comunidad de la aviación civil internacional para continuar mejorando la seguridad de la aviación.

12.66 Al finalizar su labor sobre esta cuestión del orden del día, el Comité convino en presentar para su adopción en la Plenaria la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*, revisada, tomando en consideración los comentarios recibidos. El Comité también expresó su agradecimiento a Sudáfrica por haber dirigido el grupo de redacción de “Amigos del presidente” que recibió el encargo del Comité para que perfeccionara el texto de la Declaración sobre seguridad de la aviación mundial, que, de ser aprobada, podría reemplazar a la Declaración anterior adoptada durante el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (2010).

Resolución A40-12/2: 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 A39-18 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 A39-18, Apéndices A a H inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 40º 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 40º 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 A39-18.

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 amenaza para su desarrollo seguro y ordenado;

Considerando que el carácter evolutivo de la amenaza de actos terroristas, incluyendo la amenaza que plantean los artefactos explosivos ocultos, los ataques a la parte pública, los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), otros sistemas de misiles tierra-aire, las amenazas químicas, los ataques con sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), la explotación del sistema de carga aérea con fines terroristas, los ciberataques y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, incluyendo particularmente la creciente amenaza interna, 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 en la seguridad de la aviación civil internacional;

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

Recordando que las Resoluciones A27-12 y A29-16 continúan ~~siendo~~ vigentes;

Reconociendo la explotación del sector de la aviación para una diversidad de actividades delictivas, como el transporte ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea;

Recordando la Declaración sobre seguridad de la aviación adoptada por el 37º período de sesiones de la Asamblea;

Recordando los Comunicados conjuntos emitidos por las Conferencias conjuntas de la OACI y la Organización Mundial de Aduanas (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 las Resoluciones 2309 (2016), 2395 (2017) y 2396 (2017) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (UNSCR) sobre Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas;

Reconociendo que las consultas mundiales 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 del Plan por parte del Consejo en noviembre de 2017;

Reconociendo el firme apoyo al (GASeP) y los permanentes esfuerzos de los Estados para aplicarlo desde que fue aprobado para su implantación;

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

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; y

Recordando el Comunicado de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en Montreal en noviembre de 2018 y las conclusiones y recomendaciones de la conferencia; y

Recordando la importancia de que los Estados 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.

La Asamblea:

1. *Condena enérgicamente* todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, dondequiera que se cometa, quienquiera que sea el autor 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 en vuelo de aeronaves civiles, incluido todo ataque a aeropuertos civiles con misiles balísticos o drones y todo uso indebido de las aeronaves civiles como un arma de destrucción, y la muerte de las personas que se encuentren a bordo y en tierra;
3. *Reafirma* que la OACI y sus Estados miembros deben seguir considerando la seguridad de la aviación como un asunto de máxima prioridad y que deberían proporcionar recursos apropiados al respecto;
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, individualmente y en mutua colaboración, para prevenir los actos de interferencia ilícita y castigar a los perpetradores y planificadores de tales actos, así como a sus patrocinadores y a quienes financian 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 UNSCR 2309, 2395 y 2396 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;

8. *Reconociendo* la función de liderazgo de la OACI en materia de seguridad de la aviación, solicita al Consejo que garantice la sostenibilidad a largo plazo del programa de seguridad de la aviación de la Organización dentro del contexto del Presupuesto del Programa 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 regular con contribuciones voluntarias en forma de recursos humanos y financieros;
10. *Expresa su reconocimiento* al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación por haber preparado en forma expedita el GASeP y haber presentado el Plan al Consejo para su aprobación en consulta con los Estados miembros;
11. *Encarga* al Consejo que considere las lecciones aprendidas de la implementación del GASeP al introducir mejoras en el Plan, asegurándose de que refleje metas y objetivos claros y colectivos en materia de seguridad de la aviación y esté respaldado por indicadores concretos y conmensurables para que sirvan de guía a la OACI, los Estados y las partes interesadas en garantizar el mejoramiento continuo de la seguridad de la aviación; y
12. *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.

APÉNDICE B

Instrumentos jurídicos internacionales, 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)¹, 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;

¹ El *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010) entró en vigor en 2018.

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)², a que pasen a ser partes en dichos Convenios.

2. *Exhorta* a los Estados 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 fabricantes de explosivos plásticos a proceder a la marcación de tales explosivos lo antes posible; y

3. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que continúe recordando a los Estados 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 que encuentren alguna dificultad en el proceso de adhesión a dichos instrumentos.

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.

² Las listas de los Estados Partes en instrumentos jurídicos de seguridad de la aviación figuran en www.icao.int bajo “ICAO Treaty Collection” (Colección de Tratados de la OACI).

APÉNDICE C

Medidas de seguridad de carácter técnico

Considerando que la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita exige que la Organización y sus Estados miembros ejerzan una vigilancia constante y desarrollen y apliquen medidas efectivas de protección;

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 los documentos de viaje de lectura mecánica fortalecen la seguridad de la aviación al mejorar la integridad de los documentos que verifican la identidad de los pasajeros y las tripulaciones;

Considerando que los documentos de viaje de lectura mecánica permiten además la cooperación de alto nivel entre los Estados para combatir las maniobras ilícitas con pasaportes, tales como su falsificación o reproducción ilícita, el uso de pasaportes válidos por impostores, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos por medios ilícitos;

Considerando que la utilización de documentos de viaje de lectura mecánica y de otros instrumentos de información sobre los pasajeros también puede servir para fines de seguridad de la aviación, añadiendo un importante estrato en el sistema de la aviación civil internacional para detectar terroristas y prevenir actos de interferencia ilícita mucho antes de proceder con el embarque en las aeronaves;

Considerando que las amenazas a los sistemas de carga aérea y correo en su conjunto exigen un enfoque global en la elaboración y aplicación de requisitos de seguridad y mejores prácticas, incluida la cooperación con organizaciones internacionales competentes como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Unión Postal Universal (UPU) y la Organización Marítima Internacional (OMI);

Considerando que la obligación de asegurarse de que los organismos gubernamentales, las autoridades aeroportuarias y los explotadores de aeronaves 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;

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

Considerando que la integración de una sólida cultura de seguridad en todo el personal de todos los niveles, tengan o no funciones de seguridad, 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, y para definir el futuro de los regímenes de inspección de seguridad;

La Asamblea:

1. *Insta* al Consejo a que continúe asignando máxima prioridad a la adopción de medidas centradas en el riesgo que sean efectivas y 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* al Consejo a que adopte sin tardanza normas para fortalecer la respuesta ante la amenaza interna;

3. *Insta* a todos los Estados a que, de manera individual y en colaboración con otros Estados, 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;

4. *Reitera* la responsabilidad de todos los Estados respecto de implantar medidas eficaces de seguridad de la aviación dentro de sus territorios, teniendo en cuenta la evolución de las amenazas;

5. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen de manera plena y sostenida las disposiciones del Anexo 17 —*Seguridad* y las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la gestión de fronteras y la seguridad de la aviación en las fronteras y que favorecen 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 de 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 y otros textos de orientación relacionados con la seguridad de la aviación disponibles en el sitio web de acceso restringido de la OACI;

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, realizar pruebas operacionales de tales medidas y aplicarlas;

8. *Alienta* a los Estados miembros y organizaciones de la industria a que den pasos concretos para elaborar y organizar programas de sensibilización y fomento de una cultura de la seguridad en el personal de la aviación y concientizar al público para enfrentar mejor la amenaza interna, y a que ejecuten esos programas en asociación con todas las partes interesadas del ámbito de la aviación;

9. *Alienta* a los Estados miembros y organizaciones de la industria que invierten en la formulación de estrategias de ciberseguridad a que sigan desarrollando una estrategia global de ciberseguridad y mecanismos para identificar y gestionar los riesgos, incluyendo el intercambio de información adecuada de ciberseguridad;

10. *Alienta* a los Estados miembros a que ejerzan una vigilancia efectiva 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.

11. *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 y la capacidad de cada Estado, 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 y la industria, según sea apropiado, con el fin de intercambiar información y detectar prontamente las amenazas para la seguridad de las operaciones de la aviación civil;
- b) compartir conocimientos especializados, las mejores prácticas e información relativa a medidas de seguridad preventivas, incluyendo técnicas de registro e inspección, detección de explosivos, 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 para detectar artículos 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 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 los pasajeros y en el comercio legítimo;
- e) intensificar los esfuerzos para contar con un sistema seguro de carga aérea y correo mediante:
 - i. la elaboración de un marco de seguridad de la carga aérea sólido, sostenible y resiliente;
 - ii. la aplicación efectiva y sostenible de normas de seguridad sólidas;
 - iii. la adopción de un enfoque de cadena de suministro global para la seguridad de la carga aérea y el correo, cuando corresponda;
 - iv. el establecimiento y reforzamiento de la supervisión y del control de calidad de la seguridad de la carga aérea y el correo;
 - v. 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 aérea y el correo y garantizar la seguridad de la cadena de suministro mundial de la carga aérea;
 - vi. el intercambio de las mejores prácticas y experiencias adquiridas con otros Estados para mejorar el nivel general de seguridad de la carga aérea y el correo; y
 - vii. el fortalecimiento de las iniciativas destinadas a intensificar la creación de capacidades en el área de seguridad de la carga aérea y el correo;
- f) considerar el posible uso indebido de los RPAS y aplicar medidas de seguridad a fin de prevenir su uso en actos de interferencia ilícita;

- g) garantizar que se lleven a cabo evaluaciones de amenazas y riesgos para la aviación civil ~~en~~ dentro de sus respectivos territorios y del espacio aéreo situado sobre ellos, y que los Estados proporcionen 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:
 - i. mantener un equilibrio práctico entre las necesidades de contar con medidas eficaces y sostenibles de seguridad de la aviación y la facilitación de los pasajeros;
 - ii. implantar un conjunto de medidas basadas en riesgos que sean flexibles y prácticas, con responsabilidades claramente definidas entre los actores pertinentes;
 - iii. evitar, dentro de lo posible, la creación de vulnerabilidades por la creación de áreas de gran concentración de personas en el interior o cerca de la terminal; y
 - iv. 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.

12. *Exhorta* a los Estados miembros a mejorar el uso de los mecanismos de intercambio de información, en particular el uso de la información anticipada sobre los pasajeros (API) y los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR), proporcionada por los transportistas aéreos, con el fin de reforzar la seguridad de la aviación y reducir el riesgo para los pasajeros, asegurando al mismo tiempo la protección de la privacidad y las libertades civiles;

13. *Exhorta* a los Estados miembros a respaldar y contribuir con la labor de la OACI de elaboración y aplicación de una norma de PNR en consonancia con la UNSCR 2396;

14. *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;

15. *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, reconozcan que dichas medidas son equivalentes;

16. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que:

- a) asegure que las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad* 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 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 de expertos sobre 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 adecuadas;
 - d) promueva el desarrollo de procesos de reconocimiento mutuo con el propósito de asistir a los Estados 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 de información eficiente con respecto a sus respectivos sistemas de seguridad de la aviación; y
 - e) continúe ocupándose de otras amenazas y riesgos, incluidas 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 de expertos sobre seguridad de la aviación;
17. *Encarga* al Consejo que pida a la Secretaria General que actualice y enmiende a intervalos apropiados el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973) 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;
18. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaria General y al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que garanticen el examen y la actualización periódicos de la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108) 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 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;
19. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaria General y al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que garanticen el empleo 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 recursos que permitan abordar cuestiones sobre seguridad de la aviación, que incluyan la coordinación con otros grupos de expertos; y
20. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que evalúe continuamente sus atribuciones y procedimientos rectores a fin de asegurarse de que el grupo no tenga limitaciones para estudiar todas las cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación.

APÉNDICE D

Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación

Considerando que el Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) ha cumplido con éxito el mandato de la Resolución A39-18, Apéndice E;

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* y las normas del Anexo 9 — *Facilitación* que coadyuvan por igual en la gestión de fronteras y a lograr los objetivos de seguridad de la aviación y seguridad fronteriza;

Considerando que la creación de un sistema efectivo de vigilancia de la seguridad de la aviación en los Estados 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 ha demostrado 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 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 Enfoque de observación continua del USAP (USAP-CMA) constituyen una importante aportación para comprender la situación de la seguridad de la aviación a nivel mundial, regional y nacional, y que el GAsEP depende de los datos compilados por el USAP-CMA para evaluar si los Estados están alcanzando los niveles de seguridad establecidos;

Reconociendo que la ejecución efectiva de los planes de medidas correctivas de los Estados para abordar las deficiencias detectadas mediante las auditorías USAP 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 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 mediante la Junta de examen de la observación y la asistencia de la Secretaría;

Reconociendo que la continuación del USAP 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;

Considerando que la plena implantación del USAP-CMA se inició el 1 de enero de 2015;

Recordando que el 39º período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que informara acerca de la implantación general del USAP-CMA;

La Asamblea:

1. *Toma nota con satisfacción* de que USAP han demostrado ser de vital utilidad en la detección de problemas de seguridad de la aviación y la formulación de recomendaciones para su solución;
2. *Expresa su agradecimiento* a los Estados miembros por su cooperación en el proceso de auditoría y por ofrecer expertos en seguridad para que obtengan la certificación de auditores USAP y presten servicios de corto plazo en la realización de auditorías, así como expertos a largo plazo para que se desempeñen como jefes de los equipos de auditoría de USAP;
3. *Pide* al Consejo que garantice la continuación del USAP-CMA y supervise sus actividades, observando la capacidad de los Estados de implantar sus sistemas de seguridad de la aviación de manera sostenible, el cumplimiento de las normas de la OACI relacionadas con la seguridad de la aviación, y la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados;
4. *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;
5. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que instaure mejoras destinadas a asegurar una misma interpretación de las normas del Anexo 17, un enfoque más operativo del programa USAP-CMA para resolver las deficiencias graves de manera oportuna; que aplique un enfoque centrado en los riesgos para determinar las prioridades de auditoría y asegurar así la efectiva notificación del cumplimiento por parte de los Estados de los objetivos de seguridad pertinentes con un enfoque centrado en los riesgos y los resultados; y que evalúe la aplicación de dichas mejoras;
6. *Hace suyo* el criterio de un nivel limitado de divulgación respecto de los resultados de las auditorías correspondientes al USAP-CMA, especialmente en relación con 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) aceptando las misiones del USAP-CMA programadas por la Organización en coordinación con los Estados pertinentes;
 - c) facilitando la labor de los equipos del USAP-CMA;
 - d) preparando y presentando a la OACI toda la documentación que se requiere; y

- e) preparando y presentando un plan de medidas correctivas apropiadas para subsanar las deficiencias detectadas durante las actividades del USAP-CMA;
8. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que garantice la sostenibilidad financiera a largo plazo del USAP disponiendo que se incorporen los requisitos financieros de todas sus actividades en el Presupuesto del Programa regular a la brevedad y en la medida de lo posible;
9. *Insta* a todos los Estados miembros a dar a conocer, según corresponda y en consonancia con su soberanía, los resultados de las auditorías y otras actividades del USAP-CMA realizadas por la OACI y las medidas correctivas adoptadas por el Estado auditado; y
9. *Pide* que el Consejo informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la ejecución general del USAP-CMA.

APÉNDICE E

El 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;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que pida a la Secretaria General que utilice la influencia de la Organización para promover esfuerzos en todo el mundo por parte de los Estados y otras entidades de la aviación para proporcionar de manera coordinada la asistencia técnica y el apoyo a los Estados que necesitan mejorar su vigilancia de la seguridad de la aviación, mediante la elaboración de un marco coordinado, específico y eficaz de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación internacional;
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 Consejo que le solicite a la Secretaria General garantizar que las contribuciones recibidas para el ISD-SEC se destinen exclusivamente a actividades relacionadas con el ISD-SEC.
4. *Insta* a los Estados que puedan hacerlo a que asistan en proporcionar recursos de desarrollo de capacidades específicas y eficaces, instrucción y otros recursos necesarios, así como asistencia técnica, transferencia de tecnología y programas, 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 también 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 a la Secretaria General que facilite la coordinación de los programas y actividades de asistencia mediante la recopilación de información relacionada con tales iniciativas;
9. *Encarga* al Consejo que pida a la Secretaria 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 Consejo que encargue a la Secretaria General que actualice y mejore el Programa de instrucción de la OACI en materia de seguridad de la aviación, los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) y los seminarios prácticos de seguridad de la aviación y fomente 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 iniciativas de instrucción en seguridad de la aviación de la OACI;
13. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que supervise, desarrolle, promueva, apoye y reevalúe periódicamente la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI a fin de garantizar que se mantengan los niveles de instrucción y cooperación adecuados; e
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 en virtud de los instrumentos jurídicos internacionales 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;

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 sólo 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, 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* al Consejo a que pida a la Secretaria General que promueva iniciativas que permitan establecer plataformas tecnológicas para intercambiar información sobre la seguridad de la aviación entre los Estados miembros;
6. *Pide* que el Consejo continúe:
 - a) recogiendo los resultados de la experiencia adquirida por los Estados 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 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 y las organizaciones internacionales y regionales afectadas;

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, al Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo (UNCTITF) 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 Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC), 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 tenga en cuenta la Iniciativa Internacional de Viaje Seguro y Facilitado (SAFTI) del G8 y continúe colaborando con éste y otros grupos de Estados pertinentes, como la iniciativa de Comercio seguro en la Región de Asia y el Pacífico (STAR) del Foro de Cooperación Económica de Asia-Pacífico, en su labor relativa a la elaboración de medidas para hacer frente a la amenaza que plantean los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y alentar su aplicación por todos los Estados miembros; y

3. *Encarga* al Consejo que continúe cooperando con el Comité contra el Terrorismo (CCT) de las Naciones Unidas en relación con el esfuerzo mundial para combatir el terrorismo.

Declaración sobre seguridad de la aviación

(adoptada por el 37º período de sesiones de la Asamblea)

La Asamblea, *reconociendo* la necesidad de fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo, frente a la continua amenaza para la aviación civil, incluyendo el intento de sabotaje del vuelo 253 de Northwest Airlines el 25 de diciembre de 2009; y *reconociendo* el valor que tienen las declaraciones conjuntas sobre la seguridad de la aviación civil dimanantes de las conferencias regionales celebradas con la idea de reforzar la cooperación internacional, por la presente *insta* a los Estados miembros a que tomen las siguientes medidas para mejorar la cooperación internacional a fin de contrarrestar las amenazas para la aviación civil:

- 1) fortalecer y promover la aplicación efectiva de las normas y métodos recomendados de la OACI, centrándose particularmente en el Anexo 17 — *Seguridad*, y elaborar estrategias para enfrentar las amenazas actuales y emergentes;
- 2) reforzar los procedimientos de inspección de seguridad de la aviación, mejorar los factores humanos y utilizar tecnologías modernas para detectar artículos prohibidos y apoyar la investigación y desarrollo de tecnología para la detección de explosivos, armas y artículos prohibidos, con la finalidad de impedir actos de interferencia ilícita;
- 3) establecer medidas de seguridad mejoradas para proteger las instalaciones aeroportuarias y aumentar la seguridad a bordo, con las mejoras apropiadas en tecnología y capacitación;
- 4) formular e implantar medidas reforzadas y armonizadas, así como mejores prácticas de seguridad de la carga aérea, teniendo en cuenta la necesidad de proteger la totalidad de la cadena de suministro de carga;

- 5) promover un mayor grado de seguridad respecto de los documentos de viaje y su validación mediante el empleo del Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI conjuntamente con información biométrica, y el compromiso de notificar con regularidad a la base de datos de documentos de viaje perdidos o robados de INTERPOL acerca de los pasaportes extraviados o robados a fin de impedir el uso de tales documentos de viaje para actos de interferencia ilícita en la aviación civil;
- 6) mejorar la capacidad de los Estados miembros de corregir las deficiencias detectadas en el marco del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) asegurando la disponibilidad apropiada de los resultados de las auditorías entre los Estados miembros, la cual permitiría una mejor concentración en los esfuerzos en materia de creación de capacidades y asistencia técnica;
- 7) proporcionar asistencia técnica a los Estados que la necesiten, incluyendo la financiación, la creación de capacidades y las transferencias de tecnología para abordar con eficacia las amenazas para la aviación civil, en cooperación con otros Estados, organizaciones internacionales y socios de la industria;
- 8) promover un mayor uso de mecanismos de cooperación entre los Estados miembros y con la industria de la aviación civil, a fin de intercambiar información sobre medidas de seguridad de la aviación para evitar la redundancia, cuando corresponda, y lograr la pronta detección y divulgación de información relativa a las amenazas para la aviación civil, incluso mediante la recopilación y transmisión de información anticipada sobre los pasajeros (API), y los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR), como un elemento de ayuda para la seguridad de la aviación, garantizando a la vez la protección de su privacidad y libertades civiles; y
- 9) compartir las mejores prácticas e información en una variedad de áreas clave tales como técnicas de registro e inspección, incluyendo evaluaciones de tecnología avanzada de inspección para la detección de armas y explosivos; seguridad de los documentos y detección de fraude; detección de comportamientos y análisis de riesgos en función de las amenazas; inspección de los empleados aeroportuarios; privacidad y dignidad de las personas; y seguridad de las aeronaves.