



A41-WP/613  
EX/286  
4/10/22

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**  
**COMITÉ EJECUTIVO**

**PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME**  
**SOBRE**  
**LA CUESTIÓN 14**

El material adjunto sobre la cuestión 14 del orden del día se somete a la consideración del Comité Ejecutivo.

**Cuestión 14: Seguridad de la aviación — Política**

14.1 En su séptima y octava reuniones, el Comité Ejecutivo examina el tema de la política de seguridad de la aviación (AVSEC), basándose en el informe del Consejo sobre la ejecución del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) (WP/4), y el *Año de la cultura de la seguridad* de la OACI (YOSC) (WP/23). El Comité también examina la propuesta del Consejo de actualizar las siguientes resoluciones: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación (WP/5), y la Ciberseguridad en la aviación civil (WP/22). Además, Estados miembros y observadores presentan 39 notas: WP/137, 331, 75, 333, 189, 387, 222, 282 Revisión núm. 1, 152, 349, 293, 422, 347 Revisión núm. 1, 130, 154, 156, 388, 267, 480, 518, 524, 517, 330, 25, 271, 238 Revisión núm. 1, 302, 243, 539, 74, 158, 281, 231, 241, 151, 416, 374, 64 y 423.

14.2 Bangladesh, en la nota WP/137, propone ciertos elementos que han de considerarse durante la próxima revisión del GASeP, como una versión más realista, clara y realizable del GASeP junto con orientación.

14.3 Chile, Brasil y Colombia, con el apoyo de Argentina, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Panamá, Uruguay, así como de los Estados de la Región de Sudamérica (SAM) y de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), comparten en la nota WP/331 la experiencia de los Estados en la implementación de la hoja de ruta regional NAM/CAR/SAM del GASeP. En la nota también se destaca cómo la pandemia ha afectado a los mecanismos de cooperación y a la movilidad de las personas, lo que plantea la necesidad de revisar la hoja de ruta del GASeP y sus indicadores.

14.4 Chequia, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y los Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (AFCAC), así como de China y con el copatrocinio del Brasil y de los Estados Unidos, aboga en la nota WP/75 por el desarrollo de procesos claros de monitoreo y notificación del GASeP como medio para fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo sin desviar la atención del cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17 – *Seguridad de la aviación*, aprovechando los datos y recursos existentes, así como los mecanismos para apuntar el desarrollo de capacidades. Se subraya igualmente la importancia de aprovechar y mantener el impulso del YOSC y se propone que la OACI dé los siguientes pasos en aras del cumplimiento de los objetivos del GASeP.

14.5 La República Dominicana, en la nota WP/333, propone replantear los plazos establecidos para el cumplimiento de las tareas del GASeP, así como los porcentajes del total de los países auditados que deben alcanzar los porcentajes de implementación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación, según se documenta mediante el Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USAP). En la nota también se visualiza el establecimiento de una metodología que traduzca los resultados de los indicadores de las tareas del GASeP en porcentajes, para así estar alineadas con los objetivos ambiciosos mundiales.

14.6 En la nota WP/189 de los Estados Unidos, copatrocinada por la República Dominicana, Malasia, Tailandia, Singapur, los Emiratos Árabes Unidos, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), se invita a la 41ª Asamblea a reflexionar sobre los éxitos de los esfuerzos para despertar conciencia en materia de seguridad de la aviación, y se propone que la Asamblea tome medidas para garantizar que se hagan realidad las oportunidades para examinar, evaluar e innovar los planes y programas de seguridad de la aviación de la OACI.

14.7 En la nota WP/387, Venezuela (República Bolivariana de), con el apoyo de Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, Ecuador, Panamá, República Dominicana y Uruguay, sugiere que se diseñen mecanismos de medición del GAsEP que permitan identificar los aportes porcentuales que los componentes “OACI”, “Estados” e “Industria” (o la combinación de estos) hacen al nivel de implementación del GAsEP, y que dicha implementación no se base de manera exclusiva en la implementación efectiva (EI) de los Estados, que resulta de las auditorías del USAP. Además, sugiere que es importante poder analizar la conveniencia de diseñar nuevos parámetros para medir los objetivos mundiales a que se aspiran en el GAsEP, teniendo en cuenta que la hoja de ruta se identifica como un documento “vivo” y que existe la posibilidad de que se examine y adapte periódicamente, según sea necesario.

14.8 El Brasil, con el apoyo de los 20 Estados miembros de la CLAC, comparte en la nota WP/222 su experiencia con el aumento de casos de insubordinación de pasajeros/as tras la pandemia de COVID-19, al haber muchas personas pasajeras que se negaron a cumplir las normas de seguridad de la aviación o los reglamentos sanitarios locales.

14.9 La República de Corea, en la nota WP/282, Revisión núm. 1, propone el desarrollo de normas internacionales para el sistema de notificación voluntaria de seguridad de la aviación (ASVR), con el fin de mejorar la seguridad de la aviación mundial, que se basen en la cultura de seguridad, y pide a la Asamblea que considere la introducción de un sistema proactivo de gestión de la seguridad utilizando las bases de datos acumuladas a través del sistema de notificación e introduciendo metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad de la aviación.

14.10 Los Emiratos Árabes Unidos, en la nota WP/152, copatrocinada por Australia, Canadá, Estados Unidos, Nueva Zelanda, Países Bajos y Singapur, recuerdan que en la metodología de control de calidad durante la pandemia de COVID-19 se incluyeron algunas técnicas a distancia para aplicar el distanciamiento físico y cumplir las restricciones y medidas impuestas por la COVID-19. En esta nota de estudio se indican los posibles beneficios del mayor desarrollo de las técnicas a distancia como medio complementario para realizar una vigilancia eficaz de la seguridad de la aviación.

14.11 En la nota WP/349, Venezuela (República Bolivariana de), con el apoyo de Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, Ecuador, Panamá y Uruguay, así como de los Estados de la Región SAM y de la CLAC, recuerda que en el Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* se requiere que los Estados consideren la integración en sus prácticas y procedimientos de seguridad de la aviación de aquellas actividades destinadas a la detección de posibles comportamientos sospechosos que puedan representar una amenaza para la seguridad de la aviación civil, a fin de dar cumplimiento a lo establecido por la OACI en el Anexo 17. En la nota se reconoce que en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 — Distribución limitada) de la OACI se proporcionan orientación técnica y otras experiencias regionales y locales sobre esta cuestión; sin embargo, sería de gran apoyo para los Estados disponer de diferentes alternativas que los ayuden en el desarrollo e implementación de sus programas para la detección de comportamientos anómalos.

14.12 En la nota WP/130, presentada por Chequia, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC, Arabia Saudita, Argentina, Brasil, Estados Unidos, Nueva Zelanda, Singapur, Sudáfrica, la IATA y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), se requiere una labor concertada para hacer frente a la “nueva normalidad” creada por la pandemia de COVID-19 y encontrar soluciones que ayuden a la fuerza laboral y hagan que las funciones de seguridad de la aviación sean opciones de carrera profesionales y atractivas. En la nota se subraya que los factores humanos y las repercusiones que estos tienen en el desempeño de la fuerza laboral de seguridad de la aviación deberían ser un elemento esencial que derive en acciones realistas a nivel de los Estados y la industria, entre ellas enfoques más audaces para atraer personal profesional nuevo y retener al existente.

14.13 Los Estados Unidos y Singapur recuerdan en la nota WP/154 que la Asamblea se destacó y examinó la importancia continua de la cultura de la seguridad de la aviación a medida que los viajes aéreos de todo el mundo se recuperan de la pandemia de COVID-19. Singapur y los Estados Unidos han elaborado conjuntamente una hoja informativa sobre la cultura de la seguridad (véase el apéndice del WP/154) que puede ser utilizada por todas las partes interesadas para promover la importancia de la cultura de la seguridad y complementar los demás recursos en materia de cultura de la seguridad apoyados por la OACI.

14.14 Los Emiratos Árabes Unidos, en la nota WP/156, copatrocinada por el Reino Unido, subrayan la importancia y las ventajas de la colaboración y las asociaciones por parte de la OACI, los Estados, las organizaciones pertinentes, la industria y otras partes interesadas a fin de responder a la necesidad permanente de promover y apoyar la mejora de la conciencia de la seguridad y una cultura de la seguridad sólida y eficaz en la aviación civil. En la nota también se destacan los enfoques y logros relacionados con los objetivos del YOSC por parte de los Emiratos Árabes Unidos a escala nacional, regional e internacional.

14.15 En la nota WP/388, presentada por Venezuela (República Bolivariana de) y apoyada por Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, Ecuador, Panamá, República Dominicana y Uruguay, se subraya que las vulnerabilidades que se vinculan con el elemento interno se consideren más graves, ya que dicho elemento tiene acceso a niveles de seguridad del sistema y cuenta con más oportunidades que las personas pasajeras de lograr algún tipo de afectación de los mismos. En la nota se propone que, como complemento a la orientación técnica, sería de gran ayuda para los Estados disponer de diferentes alternativas de asistencia que les permitan desarrollar e implementar políticas y mecanismos de prevención ante las amenazas que representa el elemento interno.

14.16 Bahrein, en la nota WP/330, destaca la importancia de adoptar una metodología clara para evaluar las amenazas y los riesgos para la seguridad de la aviación, incluida la definición de las responsabilidades de las entidades encargadas de evaluar las amenazas y los riesgos, para que los Estados puedan implementar procesos de seguridad y medidas de mitigación adecuados y flexibles. En la nota se hace un llamamiento a los Estados miembros para que notifiquen los actos de interferencia ilícita y compartan su experiencia y sus mejores prácticas, con el fin de ayudar a la OACI a elaborar material pertinente para ayudar a los Estados. Además, en la nota se pide a la OACI que, por medio de su Grupo de Trabajo sobre Amenazas y Riesgos (WGTR), actualice su *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108 — Distribución limitada) a fin de incluir evaluaciones de riesgos y considerar la adopción de medidas de seguridad de la aviación nuevas o modificadas.

14.17 En la nota WP/25, presentada por Colombia, Perú y Chile, y apoyada por Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Ecuador, Panamá y Uruguay, se recuerda que Colombia y Perú oficializaron un acuerdo de control de seguridad único (OSS) en 2021 y se destacaron los numerosos beneficios que pueden obtenerse de acuerdos similares, como el fortalecimiento de la cooperación entre Estados, el mejor uso de los recursos disponibles y la evitación de la duplicidad de controles. También se promueve la colaboración continua de los Estados a nivel regional en un esfuerzo por acrecentar la sostenibilidad de la seguridad de la aviación, y la facilitación y mejora de la experiencia de las personas pasajeras.

14.18 En la nota WP/271, la India presenta información actualizada sobre su trabajo en la preparación de un marco de reglamentación para establecer un mecanismo de respuesta gradual y una política de lucha contra los drones errantes, con el fin de hacer frente a los desafíos contemporáneos que plantean los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), en medio de la creciente proliferación de las actividades de los drones comerciales en la India.

14.19 La República de Corea, en la nota WP/238, Revisión núm. 1, propone establecer un sistema común de certificación de la performance de equipos de seguridad de la aviación y tecnologías afines. Además, propone establecer requisitos técnicos para los equipos avanzados de seguridad y preparar procedimientos y metodologías comunes de prueba. Para responder a las amenazas del terrorismo internacional, en la nota se propone que la OACI cree un contexto que fomente la cooperación internacional y aliente a los Estados miembros a usar sistemas de certificación de la performance.

14.20 La Arabia Saudita, en nombre de los Estados de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), informa en la nota WP/302 sobre los esfuerzos de la Arabia Saudita para promover el apoyo e impulsar la colaboración en toda la comunidad internacional de seguridad de la aviación civil, teniendo en cuenta que las amenazas y los riesgos a los que se enfrenta la comunidad de la aviación civil en cualquier Estado pueden afectar a todos los Estados miembros. Además, en la nota se elogia la *Iniciativa Ningún País se Queda Atrás* de la OACI, que ha desempeñado un papel integral en la mejora de la cooperación internacional para lograr los objetivos en el ámbito de la seguridad de la aviación civil.

14.21 La CAFAC, en la nota WP/243, subraya la importancia de la cooperación y la colaboración entre la OACI, las organizaciones y los organismos regionales de aviación civil en materia de seguridad y facilitación de la aviación para garantizar la implementación efectiva de las políticas y prácticas de seguridad de la aviación civil entre los Estados miembros, lo que conduce a un sistema de transporte aéreo regional seguro, eficiente y sostenible.

14.22 En la nota WP/74, Chequia, en nombre de la UE, la CEAC, la CAFAC y EUROCONTROL, y con el copatrocinio del Brasil y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), pide a la Asamblea que solicite a la OACI que elabore orientaciones sobre la evaluación de los ciberriesgos, que culmine la recopilación de los SARPS e instrumentos jurídicos pertinentes en los que los Estados y las partes interesadas puedan basarse para incluir los ciberriesgos en sus marcos relativos a la aviación, y que considere la organización de ejercicios de ciberseguridad a nivel mundial y regional. Además, recomienda que la OACI y los Estados incrementen sus esfuerzos para promover una cultura de ciberseguridad y actividades de creación de capacidad específicas.

14.23 Guyana, con el apoyo de la Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Colombia, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), solicita a la OACI en la nota WP/158 que dedique recursos a la creación de capacidad en materia de ciberseguridad para los Estados pequeños. Además, solicita que la OACI cree y promueva un mecanismo de cooperación para fomentar los programas de mentoría e intercambio técnico entre los Estados.

14.24 En la nota WP/281, Omán pretende normalizar la gobernanza de la ciberseguridad de la aviación en los Estados, otorgando plena competencia a la entidad competente de la administración nacional que se encarga de la seguridad de la aviación civil.

14.25 En la nota WP/231, Arabia Saudita, en nombre de los Estados miembros de la OAAC, pide a los Estados que adopten una cultura de la ciberseguridad en la aviación civil, y pide a la OACI que desarrolle un programa de concientización en ciberseguridad destinado al personal de la aviación civil, en paralelo al Programa de Cultura de Seguridad de la Aviación.

14.26 En la nota WP/241, Sudáfrica recomienda a los Estados que incorporen los principios del modelo de seguridad de confianza cero a sus sistemas de gestión de la seguridad de la información (ISMS), y solicita al Grupo Experto en Ciberseguridad que elabore orientación técnica que permita la incorporación de la confianza cero a los ISMS.

14.27 En la nota WP/151, los Emiratos Árabes Unidos recomiendan que se reconozca la necesidad de coordinación entre todas las partes interesadas para abordar la ciberseguridad de la aviación, y también recomiendan que las partes interesadas formulen estrategias de creación de capacidad con el fin de mejorar las competencias de los recursos humanos.

14.28 Venezuela (República Bolivariana de), apoyada por Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, Ecuador, Panamá y Uruguay, solicita a la OACI en la nota WP/416 que desarrolle un paquete de asistencia para la implementación (iPack) destinado a brindar asistencia a los Estados para acelerar la aplicación de la Estrategia de Ciberseguridad de la OACI.

14.29 La CAFAC, en nombre de 54 Estados africanos, recomienda en la nota WP/374 que el Grupo Experto en Ciberseguridad emprenda el desarrollo de iniciativas de creación de capacidad, instrucción y cultura de ciberseguridad en tiempos de crisis para el personal de los servicios de navegación aérea.

14.30 La IATA, en la nota WP/64, recomienda que la Asamblea solicite al Consejo que se asegure de que todos los grupos de trabajo de la OACI creen un enfoque concertado multidisciplinar y de múltiples fases para la integración de las disposiciones de ciberseguridad y otros requisitos basado en los principios de la seguridad por diseño. Además, invita a la Asamblea a que reconozca las potenciales repercusiones de la introducción de una nueva generación de tecnologías interconectadas e innovadoras, con sus cadenas de suministro asociadas, que no están sujetas a las normas de la aviación civil ni a los SARPS.

14.31 Se toma nota de las notas de información (WP/267, WP/293, WP/422 y WP/423) de la República Dominicana, la nota de información (WP/518) de Paraguay, la nota de información (WP/424) de República de Corea, la nota de información (WP/480) de Sudáfrica, las notas de información (WP/347 Revisión núm. 1 y WP/539) de Estados Unidos y la nota de información (WP/517) de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

### *Análisis*

#### *Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP)*

14.32 En la nota WP/4 el Consejo hace una reseña de las actividades llevadas a cabo para implementar el GASeP. Se incluye una reseña mundial y regional del nivel actual de implementación efectiva según se documenta mediante el USAP-CMA.

14.33 El Comité reconoce los ingentes esfuerzos que han desplegado y continúan desplegando los Estados, grupos regionales y la industria para cumplir con las tareas y prioridades del GASeP. No obstante, al observar que el nivel de implementación efectiva se ubica por debajo de las metas ambiciosas deseadas, el Comité hace un llamado a los Estados para que adopten medidas adicionales con miras a mejorar la seguridad de la aviación de conformidad con el Anexo 17.

14.34 Al examinar las notas WP/75, WP/137, WP/189, WP/333 y WP/387, el Comité expresa su respaldo a los grupos expertos pertinentes de la OACI, a saber, el Equipo Especial sobre el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (TF-GASeP) y el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación, para que den prioridad a la revisión del GASeP y de su hoja de ruta, a partir de la evaluación de las enseñanzas extraídas de la experiencia en la ejecución y gestión de la seguridad de la aviación durante la pandemia de COVID-19. Es importante establecer un proceso para que los grupos expertos pertinentes de la OACI emprendan la revisión sistemática y periódica del GASeP y su hoja de ruta y procesos claros de seguimiento y notificación, aprovechando los datos y recursos existentes, y que los resultados de dichas revisiones se notifiquen al Consejo de la OACI para que este las examine.

14.35 El Comité valora las numerosas propuestas e ideas formuladas para revisar y actualizar el GASeP que se presentaron en las notas de estudio. El Comité reconoce que, de cara al próximo trienio y más allá, es imperioso que los planes y programas de seguridad de la aviación de la OACI se evalúen de forma holística a fin de velar por su vigencia y pertinencia. Esto cuidaría de no queden interrogantes críticas sin examinar, como, por ejemplo: si las estructuras, parámetros y metodologías existentes para estos planes y programas contribuyen a minar el desempeño de los Estados miembros en la implementación efectiva de los SARPS del Anexo 17; y si los mandatos actuales de la OACI en materia de seguridad de la aviación erigen barreras a la consideración y adopción de enfoques más innovadores, cuando corresponda. En consecuencia, se manifiesta un amplio apoyo a la necesidad de continuar utilizando mecanismos consultivos e integrando a los Estados miembros y la industria para asegurarse de que estos planes y los programas de seguridad de la aviación de la OACI aún están generando los resultados previstos y adaptándose a los desafíos nuevos y emergentes en el ámbito de la seguridad de la aviación, al tiempo que consideran el análisis de las causas fundamentales y enfoques innovadores para mejorar aún más su eficacia.

14.36 El Comité reconoce también que todas las otras propuestas relativas al GASeP contienen aportes valiosos para futuras revisiones del plan, y coincide en que el TF-GASeP debería examinarlas con detenimiento. Este grupo especial tomará en cuenta todas las propuestas a medida que continúa con su examen del plan.

### ***Política reglamentaria***

14.37 El Comité reconoce el problema actual de la insubordinación a bordo en el transporte aéreo y toma nota de algunas de las buenas prácticas que aplica Brasil para mitigar el problema, como se describe en la nota WP/222. El Comité alienta a los Estados miembros a trabajar para mitigar el aumento de las situaciones de insubordinación a bordo, en especial mediante la adopción coordinada de estrategias y medidas concretas para reducir los casos de insubordinación. En consecuencia, recomienda que la OACI siga brindando la orientación necesaria a los Estados miembros sobre las campañas para lograr que el público viajero respete las normas elementales de comportamiento en las aeronaves.

14.38 Con respecto a la propuesta contenida en la nota WP/282 Revisión núm. 1, de preparar normas internacionales de notificación voluntaria al implementar un sistema confidencial de presentación de informes de seguridad de la aviación teniendo en cuenta la experiencia en la República de Corea en la implementación de una notificación voluntaria de seguridad de la aviación (ASVR) con miras a mejorar la seguridad de la aviación mundial con base en una cultura de seguridad, el Comité recomienda que se comparta la experiencia de ese país con los grupos expertos pertinentes de la OACI. Mientras tanto, el Comité hace hincapié en que la OACI y los Estados miembros deberían continuar centrándose en facilitar la notificación de actos de interferencia ilícita conforme se estipula en el Anexo 17.

14.39 El Comité considera en la nota WP/152 los beneficios de la aplicación de técnicas a distancia tecnológicamente avanzadas como medio complementario para realizar una vigilancia eficaz de la seguridad de la aviación; en especial, cuando las restricciones u otras circunstancias no permitan las actividades de observación *in situ*. Alienta a los grupos expertos pertinentes de la OACI, los Estados miembros, las organizaciones, la industria y las partes interesadas a que consideren desarrollar marcos y criterios adecuados para apoyar el uso de las técnicas a distancia avanzadas, cuando proceda.

14.40 El Comité toma nota de las iniciativas regionales descritas en la nota WP/349 para poner a prueba diversos enfoques para la detección de comportamientos anómalos en la aviación civil; ejemplo de esto es el curso sobre “Detección de pasajeros con conductas sospechosas”, que fue diseñado en el Grupo Regional de Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSE/FAL/RG) conformado por los Estados de las regiones CAR/NAM y SAM de la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). El Comité alienta a la OACI a que continúe promoviendo actividades de asistencia a los Estados miembros (ejemplo: talleres, cursos, seminarios, paquetes de implementación [iPack] o cualquier otro mecanismo de asistencia) que les permitan desarrollar e implementar sus programas de detección de comportamientos anómalos en la aviación civil.

### ***Factores Humanos, cultura de la seguridad y amenaza interna***

14.41 En la nota WP/23, el Consejo destaca los logros del YOSC de la OACI en 2021 y las diversas herramientas y recursos creados por la OACI en materia de cultura de la seguridad. Reconoce las iniciativas y actividades de cultura de la seguridad emprendidas por la comunidad de la aviación en todo el mundo.

14.42 El Comité alienta a los Estados, las organizaciones internacionales y regionales y la industria a continuar trabajando en los logros de cultura de la seguridad obtenidos durante el Año de la Cultura de la Seguridad, incluido el uso de las herramientas y los recursos creados por la OACI en esa materia. El Comité solicita a la OACI que continúe promocionando la aplicación y el mantenimiento de una cultura sólida y efectiva de seguridad de la aviación y a integrar principios de diversidad e inclusión en este importante trabajo.

14.43 Con respecto a nota WP/130, el Comité señala que no es posible formar una red de aviación operativa y segura sin un personal dedicado, capacitado y motivado. El Comité conviene en que la función de seguridad de la aviación merece reconocimiento en atención a las habilidades y competencias que requiere y se debería promover como profesión, habida cuenta de su importancia. En este sentido, la OACI, con el apoyo del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación, debería centrarse particularmente en los factores humanos, el desempeño y la profesionalización de la fuerza laboral de seguridad de la aviación al actualizar el GASeP, sobre la base de lo conseguido a lo largo del YOSC en materia de cultura de la seguridad y utilizando la Guía introductoria sobre factores humanos que está creando la OACI. También se recomienda seguir un enfoque estratégico en relación con los factores humanos que refleje la evolución a largo plazo de todo el personal de la aviación, conjuntamente con la promoción de sistemas de gestión integrada de la seguridad de la aviación. En el marco del Programa de la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP), los Estados y la industria deben aunar esfuerzos para garantizar que se cuente con un número suficiente de profesionales de seguridad de la aviación cualificados y competentes para operar, gestionar y mantener la eficacia y eficiencia del sistema de seguridad de la aviación.

14.44 El Comité reconoce la importancia continua de una cultura de la seguridad positiva, especialmente a medida que los viajes aéreos se recuperan de los efectos de la pandemia de COVID-19. Recibe con agrado la Hoja informativa sobre cultura de la seguridad, desarrollada en conjunto por Estados Unidos y Singapur en la nota WP/154, como una herramienta útil que puede emplearse para contribuir a fomentar una cultura de la seguridad sólida y eficaz en todo el ecosistema de la aviación civil.

14.45 El Comité respalda la propuesta contenida en la nota WP/156 de alentar a la OACI, los Estados, las organizaciones pertinentes, la industria y las partes interesadas a que sigan implementando medidas prácticas para mejorar la cultura de la seguridad en la aviación civil. También reconoce la importancia y las ventajas de la colaboración y las asociaciones entre todas las partes interesadas a fin de responder a la necesidad permanente de promover y apoyar la mejora de la conciencia de la seguridad y una cultura de la seguridad sólida y eficaz en la aviación civil.

14.46 Reconociendo la importancia de las medidas de identificación, evaluación y mitigación efectivas de posibles amenazas internas, el Comité toma nota de WP/388, en que se acoge con beneplácito todo tipo de asistencia técnica [talleres, cursos de capacitación, seminarios, paquetes de implementación (iPack), etc.] que ayuden a los Estados a llevar a la práctica efectivamente las medidas.

14.47 En respuesta a los comentarios de varios Estados sobre la necesidad de definir con claridad las nociones de amenaza y riesgo, la Secretaría acuerda aclarar en el informe la diferencia entre ambos términos, que no son sinónimos. Por consiguiente, la Secretaría desea indicar que, al referirse al concepto de amenaza en el contexto de la seguridad de la aviación, la intención es aludir a la posibilidad de que se produzca un atentado creíble de interferencia ilícita atendiendo a las intenciones y capacidad de quienes lo habrían de perpetrar pero sin considerar las medidas de seguridad de la aviación en vigor; por su parte, con la noción de riesgo se busca determinar el nivel de exposición a un atentado exitoso contra un blanco específico, considerando la amenaza evaluada y sus consecuencias y la apreciación de las vulnerabilidades remanentes después de evaluar la efectividad de las medidas de seguridad de la aviación actualmente en vigor. En la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108 – Distribución limitada, tercera edición, 2022) se ofrece más orientación, en particular en el apéndice A – Método de evaluación del riesgo, mapa del proceso e información de orientación para los Estados miembros.

### ***Cooperación internacional***

14.48 Al examinar la nota WP/330, el Comité recuerda la función fundamental de la OACI en la implementación de una metodología eficaz para la evaluación de las amenazas y los riesgos para la seguridad de la aviación. En consecuencia, el Comité insta a los Estados a que notifiquen los actos de interferencia ilícita, intercambien información y mejores prácticas y compartan sus experiencias en relación con las evaluaciones de amenazas y riesgos para que la OACI pueda diseñar y proporcionar herramientas, textos de orientación y actividades de instrucción sobre evaluación de amenazas y gestión de riesgos.

14.49 El Comité reconoce los beneficios, descritos en la nota WP/25, que representa para los Estados el establecimiento de arreglos relativos al Control Único de Seguridad (One Stop Security, OSS) que apuntan a acrecentar la sostenibilidad de la seguridad de la aviación y mejorar la experiencia del público pasajero, y recuerda la orientación publicada por la OACI sobre OSS, así como toda otra asistencia técnica disponible para contribuir al establecimiento de dichos arreglos. El Comité también hace hincapié en la necesidad crítica de disponer de un sólido proceso de validación y consulta entre los Estados y los explotadores de aeropuertos pertinentes para que la implementación sea efectiva, considerando los protocolos nacionales establecidos.

14.50 Tomando nota de los esfuerzos de la India, que figuran en la nota WP/271, para implementar una política de lucha contra los drones errantes, el Comité sostiene que el intercambio de información se puede realizar por conducto de los grupos expertos pertinentes de la OACI, incluidos el Grupo Experto AVSEC y el Grupo Experto en Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), con miras a elaborar marcos sensatos de políticas destinados a mitigar la amenaza que representan los UAS.

14.51 El Comité examina la propuesta presentada en la nota WP/238 Revisión núm. 1 de establecer un marco de certificación del buen funcionamiento que incluiría requisitos técnicos y procedimientos y metodologías comunes de prueba para los equipos avanzados de seguridad. Dada la velocidad de desarrollo y utilización de equipo avanzado de seguridad de la aviación, el Comité Ejecutivo coincide en que un marco tal requeriría un examen más detallado por parte de los grupos expertos en AVSEC y Ciberseguridad.

14.52 Tras señalar las contribuciones que los Estados han hecho a la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*, así como sus logros en prestar asistencia y apoyo a los Estados en el ámbito de la seguridad de la aviación, el Comité toma nota de la propuesta formulada en la nota de estudio WP/302 de que la OACI aumente su apoyo a los programas de cooperación, que contribuyen al logro de las prioridades y objetivos del GASEP, especialmente después de la fase de recuperación de la COVID-19 y teniendo en cuenta las dificultades que enfrentan los Estados. Considerando que un aumento de la asistencia directa depende en gran medida de los recursos disponibles, el Comité alienta a los Estados con recursos, capacidades y conocimientos especializados a ofrecer apoyo y asistencia a otros Estados que lo necesiten para implementar, entre otras, la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*, ayudando así a la industria mundial de la aviación civil. Por último, el Comité destaca la importancia de crear redes regionales e internacionales y de cooperar en la aplicación de las normas del Anexo 17 – *Seguridad*.

14.53 El Comité reconoce que un reto importante en materia de seguridad de la aviación a nivel de los Estados es la capacidad de garantizar la aplicación efectiva de medidas de seguridad de la aviación como se destaca en la nota de estudio WP/243. El Comité reconoce que esto sólo puede lograrse a través de una vigilancia eficaz que esté diseñada para lograr una red aeronáutica mundial segura que proteja las operaciones de la aviación civil de actos de interferencia ilícita. A este respecto, el Comité subraya que las organizaciones regionales de aviación civil pueden desempeñar una importante función de apoyo a los Estados miembros en el establecimiento de un sistema sólido y eficaz de vigilancia de la seguridad de la aviación.

#### ***Resolución sobre seguridad de la aviación que ha de adoptar la Asamblea***

14.54 El Consejo presenta la nota de estudio WP/5 en la que recuerda que, en 2019, la Asamblea de la OACI, en su 40º período de sesiones, adoptó la resolución A40-11: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*. De conformidad con su cláusula dispositiva 2, la declaración consolidada debe examinarse en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea.

14.55 Al finalizar su labor sobre esta cuestión del orden del día, el Comité acuerda presentar a la plenaria para su adopción un texto revisado de *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* que toma en consideración los comentarios recibidos y acordados por el Comité.

**Resolución 41/1: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación**

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

*Considerando* que en la resolución A40-11 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 A40-11, apéndices A a G inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 41º 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 41º 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 A40-11.

**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, las amenazas tierra-aire, incluidos los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), otros ataques a distancia, las amenazas químicas, los ataques con sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), la explotación del sistema de carga aérea con fines terroristas, el uso de aeronaves como armas, los ciberataques y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, incluyendo particularmente la amenaza interna, que perjudica seriamente la seguridad, eficacia y regularidad de la aviación civil internacional, poniendo en peligro la vida de las personas que se encuentran a bordo y en tierra y menoscabando la confianza de los pueblos del mundo 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* que 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, y la trata de seres humanos, fauna y flora silvestres, y otros bienes ilícitos, puede revelar o exacerbar vulnerabilidades que podrían explotar quienes desean perpetrar actos de interferencia ilícita;

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

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

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

*Consciente* de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo (2006) como instrumento mundial destinado a potenciar los esfuerzos nacionales, regionales e internacionales de lucha contra el terrorismo;

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

*Reconociendo* que las consultas 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* los mayores esfuerzos que necesitan desplegar de los Estados miembros para conseguir los objetivos ambiciosos mundiales del GASeP establecidos para 2023 y 2030, con el apoyo colectivo de otros Estados miembros, la OACI, organizaciones regionales, la industria y todas las demás partes interesadas;

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

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

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

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

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

*Reconociendo* que las restricciones y medidas sanitarias motivadas por la pandemia de COVID-19 han tenido un serio impacto en la industria de la aviación y que la OACI y los Estados miembros deben tener en cuenta este impacto cuando tomen decisiones sobre las políticas y medidas relativas a la seguridad de la aviación; y

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

*La Asamblea:*

1. *Condena enérgicamente* todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, dondequiera que se cometa, por quienquiera que sea y cualquiera que sea el motivo por el que lo ejecute;
2. *Toma nota con repudio* de todos los actos y tentativas de actos de interferencia ilícita cuyo objetivo es la destrucción de aeronaves civiles en vuelo y de aeropuertos civiles, las amenazas tierra-aire, los ataques con UAS y otros ataques a distancia, y el 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 exigidas y recomendadas en el Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las disposiciones relativas a la seguridad del Anexo 9 — *Facilitación*, individualmente y en mutua 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 resoluciones 2178, 2309, 2341, 2395, 2396 y 2482 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de acuerdo con sus respectivas competencias y a que demuestren colectivamente el liderazgo mundial de la OACI para proteger la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;
8. *Reconociendo* la función de liderazgo de la OACI en materia de seguridad de la aviación, solicita al Secretario General que dé mayor prominencia a la seguridad de la aviación dentro de la OACI y sus oficinas regionales y garantice la sostenibilidad a largo plazo del programa de seguridad de la aviación de la Organización en el contexto del 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. *Encarga* al Consejo que se asegure de que el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación examina periódicamente el GAsEP para que mantenga su relevancia, sus prioridades aborden las amenazas nuevas y existentes, y siga siendo una herramienta útil para apoyar los esfuerzos de los Estados miembros destinados a lograr la plena aplicación del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*;
11. *Encarga* al Consejo que considere las lecciones aprendidas de la implementación del GAsEP, incluidos los cambios que han ocurrido en la industria de la aviación como consecuencia de la pandemia de COVID-19, al introducir mejoras en el Plan, asegurándose de que contenga metas y objetivos claros y colectivos en materia de seguridad de la aviación, y un mecanismo de seguimiento de los progresos que utilice los procesos y herramientas existentes para asistir a la OACI, los Estados miembros y las partes interesadas en garantizar el mejoramiento continuo de la seguridad de la aviación;
12. *Encarga* al Secretario General que siga reexaminando y mejorando holísticamente los planes y programas de seguridad de la aviación de la OACI, utilizando mecanismos de consulta a los Estados miembros y la industria, a fin de cerciorarse de que los planes y programas sigan cumpliendo los fines previstos y adaptándose a los problemas nuevos y emergentes de la seguridad de la aviación, y que a la vez considere enfoques innovadores para mejorar aún más su eficacia. Los resultados de los exámenes y las recomendaciones deberían ponerse en conocimiento del Consejo periódicamente;
13. *Insta* a todos los Estados miembros a participar activamente en iniciativas mundiales y regionales dirigidas a lograr los fines, objetivos, metas y prioridades nacionales y regionales del GAsEP, teniendo en cuenta los objetivos ambiciosos mundiales del GAsEP fijados para 2023 y 2030; y
14. *Insta* a todos los Estados miembros, la industria y otras partes interesadas a seguir tomando medidas prácticas para la mejora de la cultura de la seguridad de la aviación con el fin de apoyar la implementación efectiva de las medidas de seguridad y promover la concienciación sobre la seguridad de la aviación y el comportamiento óptimo en este ámbito de todas las entidades y personas.

## APÉNDICE B

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

a) *Instrumentos de derecho aeronáutico internacional*

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

*La Asamblea:*

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

---

<sup>1</sup> Las listas de los Estados Partes en instrumentos jurídicos de seguridad de la aviación figuran en [www.icao.int](http://www.icao.int) bajo "ICAO Treaty Collection" (Colección de Tratados de la OACI).

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

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

*La Asamblea:*

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

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

## APÉNDICE C

### Medidas de seguridad de carácter técnico

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

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

*Considerando* que las amenazas a los sistemas de carga 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 continua 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, los explotadores de aeronaves y otras entidades apliquen medidas de seguridad incumbe a los Estados miembros;

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

*Considerando* que es necesario emplear un conjunto extenso de estrategias y herramientas de gestión de riesgos para armonizar las medidas de seguridad con los riesgos de seguridad a fin de garantizar la eficacia y sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación, teniendo en cuenta todo efecto no intencionado en la seguridad operacional de la aviación civil;

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

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

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

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

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

*Considerando* que la tecnología, la innovación en los procesos y la instrucción adecuada son necesarias para lograr medidas de seguridad de la aviación y facilitación eficaces y eficientes, 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, con base empírica 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* a todos los Estados miembros a que, de manera individual y en colaboración con otros Estados miembros, adopten todas las medidas posibles para la prevención de actos de interferencia ilícita, en particular, aquellas exigidas o recomendadas por el Anexo 17 y las recomendadas por el Consejo;
3. *Reitera* la responsabilidad de todos los Estados miembros respecto de implantar medidas eficaces de seguridad de la aviación dentro de sus territorios, teniendo en cuenta la evolución de las amenazas;
4. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen de manera plena y sostenida las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación a fin de intensificar sus esfuerzos para aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos existentes relacionados con la seguridad de la aviación, a velar por su cumplimiento, a que rectifiquen con carácter 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;

5. *Alienta* a los Estados miembros a que concedan gran importancia a las normas recientemente adoptadas para responder a la amenaza interna y garanticen su implementación efectiva en sus jurisdicciones respectivas, y a que sigan adaptando y adoptando medidas frente a esta amenaza;

6. *Alienta* a los Estados miembros a que promuevan la seguridad de la aviación como componente fundamental de las prioridades, planificación y operaciones sociales y económicas nacionales;

7. *Alienta* a los Estados miembros a que colaboren en asociación con la industria para elaborar medidas eficaces de seguridad de la aviación y tecnologías, técnicas y procesos innovadores, realizar pruebas operacionales de los mismos y aplicarlos;

8. *Alienta* a los Estados miembros y a la industria a que coordinen sus esfuerzos para hacer evolucionar la inspección de la seguridad de la aviación a fin de que sea más expeditiva a la hora de responder a nuevas amenazas, así como más fluida y centrada en las personas pasajeras, a la vez que se garantiza el cumplimiento constante de los objetivos del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*;

9. *Alienta* a los Estados miembros y a todas las entidades de la aviación a fomentar una cultura de la seguridad sólida y eficaz en la aviación; incluido el desarrollo de programas de sensibilización sobre la seguridad de la aviación y campañas entre el personal de la aviación y el público en general que hagan hincapié en que la seguridad es responsabilidad de todo el mundo;

10. *Insta* a los Estados miembros a mantener una fuerza laboral competente, motivada y debidamente capacitada y a tomar medidas que garanticen y mantengan las competencias del personal que existían antes de la pandemia de COVID-19;

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

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

- a) ampliar los mecanismos de cooperación existentes entre los Estados miembros y la industria, según sea apropiado, con el fin de intercambiar información 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 y materiales prohibidos e impedir su transporte a bordo, respetando al mismo tiempo la privacidad y la seguridad de las personas;
- d) definir medidas de seguridad de la aviación adecuadas que se centren en los riesgos y tengan una base empírica, y sean proporcionales a la amenaza, eficaces, eficientes, de niveles múltiples, operacionalmente viables, económica y operacionalmente sostenibles y en las que se tenga en cuenta el impacto en el público pasajero, la tripulación y 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 miembros 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 capacidad y la innovación en el área de seguridad de la carga aérea y el correo;
- f) considerar el posible uso indebido de los UAS y aplicar medidas de seguridad a fin de prevenir su uso en actos de interferencia ilícita;
- g) garantizar que se lleven a cabo continuamente evaluaciones de amenazas y riesgos para la seguridad de la aviación civil dentro de sus respectivos territorios y del espacio aéreo situado sobre ellos, y se utilicen esas evaluaciones para fundamentar debidamente la elaboración de contramedidas y ajustar la fijación de políticas de seguridad de la aviación y proporcionar oportunamente información a las partes interesadas pertinentes respecto de todos los posibles riesgos para la aviación civil;
- h) atender el riesgo de ataques en las partes públicas, incluidos los edificios terminales, trabajando con todas las partes interesadas para:
  - i. mantener un equilibrio apropiado entre las necesidades de contar con medidas eficaces y sostenibles de seguridad de la aviación y la facilitación de los pasajeros;
  - 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 generadas por las 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;
- j) hacer frente al riesgo interno planteado por la explotación del personal y su acceso privilegiado a zonas seguras e información delicada de seguridad, tomando en consideración el impacto de la pandemia de COVID-19 y la posibilidad de que la pandemia haya creado vulnerabilidades nuevas o exacerbado las existentes.

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

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

15. *Pide* a la OACI que:

- a) asegure que las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y del Anexo 9 — *Facilitación* sean compatibles y se complementen;
- b) continúe promoviendo el desarrollo de procesos y conceptos de seguridad de la aviación eficaces e innovadores, mediante eventos regionales y subregionales que creen conciencia sobre la seguridad de la aviación, a solicitud de los Estados miembros interesados, así como a través de la cooperación con las partes interesadas de la industria y fabricantes de equipo para crear la próxima generación de procesos de inspección de pasajeros y carga;
- c) continúe apoyando la labor del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación a la hora de hacer frente a las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil, y elaborando las medidas preventivas adecuadas basadas en los riesgos y con base empírica;
- d) promueva el desarrollo de procesos de reconocimiento mutuo con el propósito de asistir a los Estados miembros en el logro de arreglos de beneficio mutuo, incluyendo los relativos a un control de seguridad único, que les permitan reconocer la equivalencia de sus medidas de seguridad de la aviación cuando con ellas se logren los mismos resultados, en cumplimiento de los requisitos del Anexo 17, y cuando estén basadas en un proceso de validación integral y continuo convenido y en un intercambio constante de información eficiente con respecto a sus respectivos sistemas de seguridad de la aviación; y
- 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 Experto en Seguridad de la Aviación y el Grupo Experto en Ciberseguridad; y

16. *Encarga* al Secretario General que actualicen y enmienden 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;
17. *Encarga* al Secretario General que garantice el examen y la actualización periódicos de la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108 de distribución limitada) de la OACI, que ofrece una metodología de evaluación de riesgos para la seguridad de la aviación que los Estados miembros pueden utilizar para seguir desarrollando sus propias evaluaciones de los riesgos a escala nacional, e incluyan evaluaciones basadas en los riesgos en consonancia con el Doc 10108, en toda recomendación relativa a la adopción de medidas de seguridad de la aviación nuevas o modificadas contenidas en el Anexo 17 o en todo otro documento de la OACI;
18. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Secretario 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;
19. *Encarga* al Consejo que evalúe continuamente las atribuciones del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación y establezca procedimientos de gobernanza a fin de asegurarse de que el Grupo no tenga limitaciones para estudiar todas las cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación; y
20. *Encarga* al Secretario General que siga velando por que la seguridad de la aviación esté convenientemente considerada como un elemento central y un componente funcional de la Secretaría de la OACI, en proporción a su importancia crítica para el avance, la sostenibilidad y el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional.

## APÉNDICE D

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

*Considerando* que el Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USAP) de la OACI ha cumplido con éxito el mandato de la resolución A40-11, apéndice D;

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

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

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

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

*Considerando* que el CMA-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 miembros y sirve como catalizador de sus esfuerzos permanentes por cumplir con las obligaciones internacionales que tienen en el ámbito de la seguridad de la aviación;

*Considerando* que los resultados de las auditorías del CMA-USAP constituyen una importante aportación para comprender la situación de la seguridad de la aviación a nivel mundial, regional y nacional y en cada Estado miembro, y que los datos compilados por el CMA-USAP pueden usarse también para evaluar si los Estados miembros están alcanzando las metas ambiciosas que figuran en el GAsEP;

*Reconociendo* que la implementación efectiva de los planes de medidas correctivas de los Estados para abordar las deficiencias detectadas mediante las auditorías CMA-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 miembros conozcan los problemas de seguridad de la aviación sin resolver con la necesidad de mantener la información delicada sobre seguridad de la aviación fuera del dominio público;

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

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

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

*Reconociendo* que el impacto de la pandemia de COVID-19 y las limitaciones de recursos han limitado la frecuencia con la que pueden realizarse las auditorías;

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

*La Asamblea:*

1. *Toma nota* de que el CMA-USAP es fundamental para mejorar la seguridad de la aviación mundial mediante auditorías y el seguimiento continuo del desempeño de los Estados miembros en materia de seguridad de la aviación;
2. *Pide* al Secretario General que se cerciore de que el CMA-USAP sigue evaluando y midiendo la implementación efectiva y sostenible de las normas del Anexo 17, incluidos los enfoques de su cumplimiento basados en el riesgo, según proceda, y las normas del Anexo 9 relacionadas con la seguridad, que el orden de prioridad de las auditorías se determina en función del riesgo y que el CMA-USAP permite resolver las deficiencias graves en forma oportuna;

3. *Expresa* su agradecimiento a los Estados miembros por su cooperación en el proceso de auditoría del CMA-USAP y por ofrecer personas expertas en seguridad que obtengan la certificación de auditores del CMA-USAP y presten servicios de corto plazo para la realización de auditorías del CMA-USAP, así como personas expertas a largo plazo para que se desempeñen como jefes y jefas de los equipos de auditoría del CMA-USAP;
4. *Pide* al Consejo que garantice la continuación del CMA-USAP y su dotación de suficientes recursos y supervise sus actividades cuando observa la capacidad de los Estados miembros de establecer y mantener sistemas de seguridad de la aviación sostenibles, en cumplimiento de las normas de la OACI relacionadas con la seguridad de la aviación, y la ejecución de los planes de medidas correctivas para subsanar oportunamente las deficiencias detectadas durante las auditorías del CMA-USAP;
5. *Toma nota* de la labor realizada por la Secretaría de la OACI en consulta con los Estados miembros para examinar el alcance y la metodología del CMA-USAP e insta a la Secretaría a que siga mejorando la efectividad del programa, in consulta con el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre el CMA-USAP;
6. *Hace suyo* el criterio de un nivel limitado de divulgación respecto de los resultados de las auditorías correspondientes al CMA-USAP, incluida la pronta notificación de la existencia de preocupaciones significativas de seguridad de la aviación;
7. *Insta* a todos los Estados miembros a brindar pleno apoyo a la OACI:
  - a) firmando el Memorando de acuerdo relativo al CMA-USAP;
  - b) preparando y presentando a la OACI toda la documentación necesaria de acuerdo con los plazos establecidos antes de las actividades del CMA-USAP programadas por la OACI;
  - c) facilitando la labor de los equipos del CMA-USAP durante la realización de las actividades del CMA-USAP;
  - d) preparando y presentando un plan de medidas correctivas apropiadas para subsanar las deficiencias detectadas durante las actividades del CMA-USAP; y
  - e) implementar esas medidas correctivas dentro de los plazos acordados entre los Estados miembros y la OACI.
8. *Pide* al Secretario General que garantice la sostenibilidad financiera a largo plazo del CMA-USAP disponiendo que se incorporen los requisitos financieros para la dotación de personal y sus actividades en el Presupuesto del Programa regular a la brevedad; y
9. *Pide* que el Consejo presente un informe de situación al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la ejecución del CMA-USAP.

## 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 al Secretario General que utilice la influencia de la Organización para promover esfuerzos en todo el mundo por parte de los Estados miembros y otras entidades de la aviación para proporcionar de manera eficaz la asistencia técnica y el apoyo a los Estados miembros alentando actividades coordinadas, específicas y prioritarias de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación internacional;
2. *Insta* a los Estados miembros a que contribuyan voluntariamente con recursos financieros y en especie a fin de aumentar el alcance y el impacto de las actividades de mejoramiento de la seguridad de la aviación de la OACI;
3. *Encarga* al Secretario General que garantice que las contribuciones recibidas para las actividades de apoyo a la implantación y desarrollo de la seguridad de la aviación se destinen exclusivamente a esas actividades;
4. *Insta* a los Estados miembros que puedan hacerlo a que asistan en proporcionar actividades de creación de capacidades específicas y eficaces en la esfera de la seguridad de la aviación. Esas actividades deberían incluir instrucción, asistencia técnica y apoyo a la implantación y desarrollo, transferencia de tecnología y el suministro de otros recursos necesarios cuando se necesiten, para que todos los Estados puedan lograr un régimen perfeccionado y eficaz de seguridad de la aviación;
5. *Invita* a los Estados miembros a valerse de la capacidad que tiene la OACI para proporcionar, facilitar o coordinar asistencia correctiva a corto plazo y asistencia a más largo plazo para subsanar las deficiencias en su aplicación de los SARPS del Anexo 17, y de la capacidad de la OACI para aprovechar al máximo los resultados de las auditorías USAP para definir y canalizar las actividades de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación a fin de beneficiar a los Estados miembros que las requieran;
6. *Invita* a los Estados miembros a que consideren solicitar asistencia de otras organizaciones internacionales y regionales para satisfacer sus requisitos en materia de asistencia técnica dimanantes de la necesidad de proteger la aviación civil internacional;
7. *Insta* a los Estados miembros y organizaciones a compartir con la OACI la información sobre sus programas y actividades de asistencia, a fin de promover la utilización eficiente y eficaz de los recursos;

8. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que facilite la coordinación de los programas y actividades de asistencia en la medida de lo posible, entre otras cosas mediante la recopilación de toda información disponible relacionada con tales iniciativas;
9. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que vigile y evalúe la calidad y eficacia de los proyectos de asistencia de la OACI y brinde informes regulares sobre el uso de los recursos monetarios y en especie y sobre el efecto observable de tales contribuciones;
10. *Insta* a los Estados miembros y a las partes interesadas a asociarse para la organización y el desarrollo de actividades de creación de capacidad y a documentar los compromisos contraídos por cada una de las partes;
11. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que actualice y mejore el Programa OACI de Instrucción en 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 actividades del Programa OACI de Instrucción en Seguridad de la Aviación;
13. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que supervise, desarrolle, promueva, apoye, mantenga y reevalúe periódicamente la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI a fin de garantizar que se cumplan los requisitos de instrucción y se alcancen los niveles de instrucción y cooperación adecuados; y
14. *Insta* a los Estados miembros a utilizar los ASTC de la OACI para la instrucción en seguridad de la aviación.

## APÉNDICE F

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

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

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

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

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

*La Asamblea:*

1. *Reconoce* que solo se logrará erradicar las amenazas a la aviación civil mediante la actuación concertada de todos los interesados y una estrecha relación de trabajo entre las dependencias y órganos nacionales de reglamentación de la seguridad de la aviación de todos los Estados miembros;
2. *Insta* a todos los Estados miembros a que inserten en sus acuerdos multilaterales y bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo una cláusula sobre seguridad de la aviación, teniendo en cuenta la cláusula modelo adoptada por el Consejo el 25 de junio de 1986 y el acuerdo modelo adoptado por el Consejo el 30 de junio de 1989;
3. *Insta* a todos los Estados miembros a adoptar los principios clave siguientes como base para la cooperación internacional en el área de seguridad de la aviación y para garantizar una cooperación efectiva en seguridad de la aviación entre los Estados miembros, la OACI y otras organizaciones internacionales pertinentes:
  - a) respeto del espíritu de cooperación definido en los acuerdos bilaterales o multilaterales de servicios aéreos;
  - b) reconocimiento de medidas de seguridad equivalentes; y
  - c) concentración en resultados de seguridad;
4. *Insta* a todos los Estados miembros que aún no formen parte de la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI a incorporarse a la misma, dado que ha sido establecida para permitir la comunicación de toda amenaza inminente a las operaciones de transporte aéreo civil, proporcionando de este modo una red de contactos internacionales de seguridad de la aviación dentro de cada Estado e intensificando su coordinación y cooperación para garantizar el intercambio de las mejores prácticas por conducto de la AVSECPaedia;
5. *Insta* a la OACI a que promueva iniciativas que permitan establecer plataformas tecnológicas para intercambiar información sobre la seguridad de la aviación entre los Estados miembros;
6. *Pide* que la OACI continúe:
  - a) alentando a los Estados miembros a informar sobre su experiencia en materia de cooperación para la prevención de los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional;
  - b) analizando las diferentes circunstancias y tendencias en la prevención de las amenazas a la aviación civil internacional en distintas regiones del mundo; y

- c) formulando recomendaciones para fortalecer las medidas encaminadas a disuadir y prevenir dichos actos de interferencia ilícita;

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

## APÉNDICE G

### Cooperación internacional y regional en materia de seguridad de la aviación

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

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

La Asamblea:

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

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

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

---

### ***Ciberseguridad de la aviación***

14.56 El Consejo, en la nota de estudio WP/22, presenta información actualizada sobre la labor que ha realizado de la OACI en el campo de la ciberseguridad de la aviación durante el pasado trienio y propone una resolución revisada de la Asamblea para sustituir la A40-10 sobre *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*.

14.57 La OACI es el foro adecuado para tratar la cuestión de la ciberseguridad en la aviación de forma global, armonizada, holística y transversal. A este respecto, el Comité toma nota con satisfacción de los avances en la labor de la OACI en materia de ciberseguridad de la aviación durante el último trienio y felicita a la Organización a sus grupos expertos por el trabajo realizado. En particular, el Comité acoge con satisfacción la adopción e implementación de una estructura de gobernanza interna mejorada para la ciberseguridad de la aviación, así como el desarrollo continuo de políticas, disposiciones, orientaciones, creación de capacidad e iniciativas de sensibilización en materia de ciberseguridad de la aviación. Además, el Comité acuerda recomendar a la plenaria la adopción de la resolución 14/2 para sustituir la resolución A40-10 *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*.

14.58 El Comité reconoce la importancia de elaborar orientaciones sobre evaluación de ciberriesgos, así como de perfeccionar continuamente el marco para la ciberseguridad, de la OACI, implementar una cultura de ciberseguridad, desarrollar iniciativas de creación de capacidad y realizar ejercicios de ciberseguridad, como se describe en la nota de estudio WP/74. Además, el Comité toma nota de la labor realizada por la OACI mediante el examen holístico de los 16 Anexos al Convenio de Chicago con la finalidad de detectar posibles carencias en los SARPS de la OACI para reforzar la protección y la resiliencia del sector de la aviación civil. A este respecto, el Comité recomienda que el Consejo de la OACI remita las propuestas formuladas en la nota de estudio WP/74 a los grupos expertos correspondientes de la OACI para que las examinen.

14.59 El Comité reconoce la importancia de desarrollar iniciativas de creación de capacidad e incluir la ciberseguridad de la aviación en las estrategias de recursos humanos de las organizaciones con el fin de mejorar las competencias del personal de aviación en materia de ciberseguridad de la aviación, como en indica en la nota WP/151. Asimismo, reconoce la necesidad de prestar apoyo y fomentar programas de mentoría destinados a los Estados pequeños, como se indica en la nota de estudio WP/158 para lograr el establecimiento de un enfoque global, holístico y armonizado para tratar la cuestión de la ciberseguridad de la aviación. A este respecto, el Comité recomienda que el Consejo de la OACI remita las propuestas formuladas en las notas de estudio WP/151 y WP/158 a los grupos expertos correspondientes de la OACI para que las examinen.

14.60 El Comité reconoce la necesidad de que los Estados adopten e implementen una cultura de ciberseguridad en la aviación civil, tal como se describe en la nota WP/231. En consecuencia, el Comité recomienda que el Consejo de la OACI remita las propuestas allí formuladas a los grupos especializados correspondientes de la OACI para que la examinen, y que la Asamblea aliente a los Estados a hacer uso de los textos de orientación de la OACI sobre la cultura de ciberseguridad en la aviación civil a fin de apoyar las actividades destinadas a implantar una cultura efectiva y sólida de ciberseguridad en la aviación.

14.61 El Comité analiza la propuesta presentada en la nota de estudio WP/241 relacionada con la recomendación de pedir a los Estados que incorporen el principio de confianza cero en sus sistemas de gestión de la seguridad de la información (ISMS), y de pedir al Grupo Experto en Ciberseguridad que elabore orientación técnica sobre la incorporación de ese principio en los ISMS. A ese respecto, el Comité reconoce los beneficios de incorporar los principios de confianza cero. Además, el Comité señala que el Grupo Experto en Ciberseguridad está considerando la posibilidad de elaborar orientaciones sobre evaluación y gestión de ciberriesgos que incluiría orientaciones sobre el uso de diferentes técnicas y principios para apoyar la ciberseguridad y la resiliencia de la aviación civil. En consecuencia, el Comité recomienda que el Consejo remita las propuestas formuladas en la nota de estudio WP/241 a los grupos expertos correspondientes de la OACI para que las examinen.

14.62 El Comité examina las propuestas formuladas en la nota de estudio WP/281 relacionadas con la necesidad de contar con una estructura de gobernanza adecuada para la ciberseguridad de la aviación, y coincide en que es necesario que los Estados establezcan una estructura de gobernanza adecuada a fin de coordinar las funciones reglamentarias y de vigilancia de la ciberseguridad de la aviación en los diferentes ámbitos de este sector y promover su coordinación entre los organismos y las partes interesadas de la aviación y de otros sectores a nivel nacional. Sin embargo, dadas las diferentes estructuras de gobernanza que tienen los Estados para reglamentar y vigilar la seguridad operacional y la protección de la aviación, la eficiencia y la ciberseguridad, el Comité reconoce que se requiere flexibilidad para que los Estados definan la autoridad nacional que ha de encargarse de la ciberseguridad en la aviación. Además, recomienda que el Consejo traslade las propuestas formuladas en WP/281 a los grupos especializados pertinentes para su consideración.

14.63 El Comité examina la propuesta de solicitar al Grupo Experto en Ciberseguridad que desarrolle iniciativas de creación de capacidad y de fomento de una cultura de ciberseguridad en tiempos de crisis dirigidas al personal de los servicios de navegación aérea, como se describe en la nota de estudio WP/374. El Comité reconoce la importancia de desarrollar en forma permanente iniciativas de creación de capacidad y de fomento de una cultura de ciberseguridad en todos los ámbitos de la aviación civil, incluidos los servicios de navegación aérea. Más aún, reconoce la necesidad de desarrollar todo el tiempo iniciativas de creación de capacidad y de cultura de ciberseguridad, con o sin situación de crisis. Por tal motivo, alienta a la OACI a seguir adelante con sus iniciativas de creación de capacidad y cultura de la ciberseguridad en beneficio de los Estados y las partes interesadas, y recomienda al Consejo que traslade las propuestas formuladas en la nota WP/374 a los grupos especializados pertinentes para su consideración.

14.64 El Comité analiza la propuesta de solicitar a la OACI que desarrolle un iPack sobre ciberseguridad de la aviación, como se describe en la nota de estudio WP/416. Además, toma nota de las dificultades para desarrollar el componente de asistencia de dicho iPack, en el sentido de que sería difícil desarrollar un paquete genérico de asistencia dadas las diferentes estructuras de gobernanza de los Estados en el campo de la aviación y en relación con la ciberseguridad en términos de responsabilidades y líneas de mando. Por ello, el Comité recomienda que el Consejo remita las propuestas formuladas en la nota WP/416 a los grupos especializados correspondientes de la OACI para que las consideren más a fondo y proporcionen orientación sobre el desarrollo del iPack.

14.65 El Comité toma nota de la WP/64 y reconoce la necesidad coordinar los trabajos de la OACI en materia de ciberseguridad de la aviación entre los distintos grupos expertos, tarea que se espera que lleve a cabo la nueva estructura de gobernanza aprobada por el Consejo de la OACI, en particular, el Comité Ad Hoc de Coordinación de la Ciberseguridad. Además, recomienda al Consejo que traslade las propuestas formuladas en la nota WP/67 a los grupos especializados pertinentes para su consideración.

### **Resolución 14/2: 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 sistemas que son críticos para la seguridad y protección de las operaciones de aviación civil;

*Observando* que el sector de la aviación depende cada vez más de la confiabilidad, integridad y disponibilidad de sistemas, datos e información;

*Consciente* de que las ciberamenazas a la aviación civil evolucionan rápida y continuamente, que la aviación sigue siendo un objetivo para los delincuentes, tanto en el ámbito cibernético como en el físico, y que las ciberamenazas pueden mutar hasta llegar a afectar sistemas críticos de la aviación civil en todo el mundo;

*Reconociendo* que no todos los sucesos de ciberseguridad que afectan a la seguridad operacional de la aviación civil se relacionan con actos ilícitos y/o intencionales;

*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 de la aviación 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 los Estados garantizaría la disuasión y el castigo de dichos ataques en cualquier parte del mundo donde se produzcan;

*Reafirmando* la importancia y urgencia de abordar la ciberseguridad y la ciberresiliencia de los sistemas de la aviación civil, los datos e información críticos frente a las ciberamenazas y peligros, entre ellos las interfaces comunes entre la aviación civil y la militar;

*Considerando* la necesidad de trabajar en colaboración para crear un marco mundial eficaz y coordinado que permita abordar la ciberseguridad de la aviación y apoyar la ciberseguridad y la ciberresiliencia del sistema de aviación mundial ante las ciberamenazas que atenten contra la seguridad operacional y/o seguridad de la aviación civil;

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

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

*Reconociendo* la importancia de establecer un plan claro de gobernanza y rendición de cuentas a nivel nacional para la ciberseguridad de la aviación civil, incluida la designación de una autoridad nacional competente encargada de la seguridad de la aviación en coordinación con las autoridades y organismos nacionales interesados; y

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

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a adoptar y ratificar ~~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) como instrumentos para hacer frente a los ciberataques contra la aviación civil;

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

- a) implantar la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación de la OACI, y utilizar el Plan de Acción de Ciberseguridad de la OACI como herramienta para apoyar la implementación de la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación;
- b) designar la autoridad competente en materia de ciberseguridad de la aviación y definir la interacción entre dicha autoridad y los organismos nacionales interesados;
- 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) elaborar e implementar un marco sólido de gestión de riesgos de ciberseguridad que se base en prácticas pertinentes de gestión de riesgos de seguridad de la aviación y seguridad operacional, y adoptar un enfoque basado en los riesgos para proteger los sistemas, información y datos críticos de la aviación civil de las ciberamenazas;
- e) establecer políticas e instrumentos y destinar recursos para garantizar que los sistemas de aviación críticos tengan una arquitectura diseñada para ser segura; que los sistemas estén protegidos y sean resilientes; que los datos estén seguros y disponibles cuando estén almacenados y mientras sean transferidos; que tengan métodos de vigilancia, detección y notificación de incidentes; que se elaboren y se pongan en práctica planes de recuperación de incidentes; y que se lleven a cabo análisis forenses de los ciberincidentes;
- f) fomentar la coordinación entre gobierno e industria con respecto a las estrategias, políticas y planes de ciberseguridad de la aviación, así como el intercambio de información para ayudar a identificar las vulnerabilidades críticas que sea necesario resolver;

- g) fomentar la cooperación civil/militar en lo que respecta a la identificación, protección y vigilancia de las vulnerabilidades y los flujos de datos comunes en las interfaces entre los sistemas de aviación civil y militar, y colaborar en la respuesta a las ciberamenazas comunes y en la recuperación de los ciberincidentes;
- h) 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;
- i) diseñar y aplicar una sólida cultura de ciberseguridad en todo el sector de la aviación civil;
- j) alentar a los Estados a que sigan aportando su contribución a la OACI en la elaboración y aplicación de normas, estrategias y mejores prácticas internacionales para hacer que progresen la ciberseguridad y la ciberresiliencia de la aviación; y
- k) colaborar continuamente en el desarrollo del marco de ciberseguridad de la OACI adoptando un enfoque horizontal, intersectorial y funcional que integre la seguridad operacional de la aviación, la seguridad de la aviación, la facilitación, la navegación aérea, las comunicaciones, la vigilancia, la gestión del tránsito aéreo, las operaciones de aeronaves, la aeronavegabilidad y demás disciplinas pertinentes.

3. *Encarga* a la OACI que:

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