



A41-WP/667
P/62
6/10/22

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 13

(Nota presentada por la presidenta del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 13 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo.
Se recomienda a la Plenaria la adopción de las resoluciones 13/1, 13.2, 13/3 y 13/4.

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

Cuestión 13: Programas de facilitación

13.1 En su sexta sesión, el Comité Ejecutivo considera el tema de los programas de facilitación a partir del informe del Consejo sobre los avances registrados en la aplicación de la estrategia para el Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI) (WP/10), las novedades relativas al Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI (WP/9), las novedades relativas al Anexo 9 — *Facilitación* (WP/19), las conclusiones del Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus familiares (1-3 de diciembre de 2021) (WP/21), y la Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación (WP/18). El Comité considera además la propuesta del Consejo de actualizar las resoluciones siguientes: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* (que sustituye a la resolución A40-16 de la Asamblea), *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (que sustituye a la resolución A39-27 de la Asamblea); y una nueva resolución de la Asamblea sobre *Accesibilidad en la aviación*. Además, los Estados y observadores presentan 35 notas de estudio: WP/142, 81, 315, 176, 345, 143, 76 Revisión núm.1, 77 Revisión núm. 1, 182, 313, 145, 312, 204 Revisión núm. 1, 146, 358, 257, 390, 397 Revisión núm. 1, 259, 194, 73 Revisión núm.1, 82, 339, 272, 88, 98, 359, 185, 79 Revisión núm.1, 340, 54, 412, 318, 420 y 144. También se presentaron las siguientes notas de información relacionadas con esta cuestión: WP/494, 533, 141, 527, 544, 461.

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

13.2 En la nota WP/10, presentada por el Consejo, se resalta el mandato y las prioridades actuales de la Estrategia para el Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI), y se informa sobre las novedades relativas al programa desde la última Asamblea. La nota concluye con la proposición de prioridades para la estrategia del TRIP y expone los resultados previstos de su labor durante el próximo trienio. El Comité respalda las prioridades propuestas para la estrategia del TRIP y los resultados previstos para el trienio 2023-2025, descritos en el apéndice A de la nota WP/10. La ejecución de las actividades a las que se hace referencia en la presente nota de estudio estará sujeta a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa Regular para 2023-2025 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.

13.3 En la nota WP/9, presentada por el Consejo, se examina la creciente pertinencia del Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI en el contexto del creciente uso de documentos electrónicos en la aviación y los viajes, se describe la evolución del programa PKD desde el 40º período de sesiones de la Asamblea y se proponen prioridades para el trienio 2022-2025. El Comité toma nota de las novedades descritas y respalda las prioridades propuestas en la sección 5 de la nota WP/9. El Comité invita a los Estados a sumarse y usar activamente el PKD.

13.4 En la nota WP/142, presentada por Japón, se describe un nuevo procedimiento de embarque que utiliza tecnología de reconocimiento facial, con el cual no solo se aumentará la comodidad del público viajero, sino que también se incrementará la productividad y permitirá los viajes sin contacto personal ni físico. El Comité coincide en la necesidad de seguir analizando la pertinencia de que la OACI elabore normas relativas a la identificación biométrica.

13.5 En la nota WP/81, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), se destaca la tendencia a usar procesos sin contacto en los viajes que ha ido en aumento durante la pandemia de COVID-19. Al tomar nota de los beneficios de facilitación asociados a los procesos de verificación previa al viaje, el Comité subraya que debería tomarse en cuenta la relación con los procesos de seguridad de la aviación. El Comité aprueba las acciones que se solicitan a la OACI en el resumen de la nota.

13.6 El Comité toma nota de la nota de información WP/494 Revisión núm. 1 presentada por China.

Anexo 9 — Facilitación

13.7 En la nota WP/19, el Consejo informa sobre las novedades relativas al Anexo 9 — *Facilitación* desde la última Asamblea, y presenta las prioridades actuales del Programa de Facilitación (FAL) relativas al Anexo 9. En el apéndice A de la nota se proponen prioridades de trabajo respecto al Anexo 9 y los resultados esperados para el próximo trienio (2023-2025). El Comité respalda las prioridades propuestas para el FAL en relación con el Anexo 9 y los resultados previstos para el trienio 2023-2025 conforme figuran en el apéndice de la nota WP/19. El Comité toma nota de las implicaciones en cuanto a los recursos y pide al Consejo que vele por la disponibilidad de mecanismos de financiamiento y recursos sostenibles para respaldar las prioridades y los resultados que se presentan en el apéndice de la nota.

13.8 En la nota WP/315, Bangladesh hace hincapié en la importancia de establecer una política unificada para el período de validez de los documentos de viaje a fin de poder hacer frente a las dificultades del mañana en lo que respecta a la facilitación del movimiento del público pasajero. El Comité concluye que el período de validez de los documentos de viaje sigue siendo una decisión de cada Estado de conformidad con sus leyes y políticas nacionales.

13.9 En la nota WP/176, Bangladesh informa sobre la dificultad de lograr una colaboración y una coordinación interinstitucionales eficaces en el contexto de una crisis de salud pública. Concluidas las deliberaciones, el Comité respalda las acciones que se proponen en el resumen de la nota.

13.10 En la nota WP/345, Chile, con el apoyo de 16 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), expone que uno de los mayores cambios derivados de la pandemia en la industria aérea fue la incorporación de los procesos sanitarios a terminales que no fueron diseñados con dichos procesos en mente. El Comité toma nota del aumento del número de formularios y la cantidad de datos solicitados por los Estados sobre el estado de salud del público viajero durante la pandemia de COVID-19. Con respecto al acceso a la información, el Comité toma nota de la importancia de compartir información de viaje y requisitos de ingreso para facilitar el movimiento de pasajeras y pasajeros y enfatiza la necesidad de adherirse estrictamente a las leyes de los Estados relativas a la protección de los datos y la privacidad.

13.11 En la nota WP/143, China aborda la importancia de proteger los datos personales de las pasajeras y pasajeros internacionales, y señala que la existencia de leyes y reglamentos diferentes sobre datos personales en distintos Estados afectan el flujo ordenado y la protección y aumentan los costos de los explotadores. Concluidas las deliberaciones, el Comité toma nota de que el Anexo 9 — *Facilitación* contiene normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a datos de la información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros (API) y del registro de nombres de pasajeros y pasajeras (PNR) que sirven de referencia básica para la protección de datos. El Comité alienta a los Estados a ampliar sus esfuerzos para aplicar las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relativas a la API y el PNR. El Comité también señala que los regímenes de protección de datos repercuten en la aviación, pero el mandato tal vez no abarque todos los problemas. En consecuencia, el Comité opina que este asunto debería examinarse con mayor detenimiento de acuerdo con las conclusiones de la nota WP/73 que figuran en el párrafo 13.26 más adelante.

13.12 En la nota WP/76 Revisión núm. 1, Chequia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), Singapur, Bolivia (Estado Plurinacional de), Costa Rica, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), y copatrocinada

por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ACCAIA), hace un resumen de las lecciones aprendidas y oficializa el papel del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA). Concluida las deliberaciones, el Comité respalda el desarrollo de un marco para futuras epidemias y un conjunto de herramientas pertinentes. El Comité solicita al Consejo que vele por la disponibilidad de mecanismos de financiamiento y recursos sostenibles para apoyar al CAPSCA y los programas de facilitación.

13.13 En la nota WP/77 Revisión núm. 1, Chequia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), Singapur, Brasil, Chile, Costa Rica, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), resalta la importancia de que la OACI adopte las medidas necesarias para procurar activar cuanto antes el marco jurídico y práctico, y propone que el Grupo Experto en Facilitación (FALP) se reúna con mayor regularidad. Terminadas las deliberaciones, el Comité adopta los principios de alto nivel propuestos en la nota, y concluye que estos ya están en cierta medida cubiertos en las notas de estudio WP/18 y WP/20 del Consejo.

13.14 En la nota WP/182, India, en nombre de Aruba (Reino de los Países Bajos), Etiopía, Kazajstán, la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), el Grupo Banco Mundial y el Comité Aeronáutico Interestatal (IAC), con el copatrocinio Belice, la Federación de Rusia, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ACCAIA), la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA) y la Unión Postal Universal (UPU), presenta una visión general de la cadena de suministros y la red de logística mundial, y propone la formación de un “Equipo Especial Multidisciplinario de Digitalización de la Carga Aérea” que se ocupe de formular soluciones de digitalización comunes. Concluidas las deliberaciones, el Comité conviene en que se deberían estudiar distintos sistemas, incluido el PKD. También coincide en que el establecimiento de cualquier equipo especial y todo trabajo sobre esta materia por parte de la OACI deberían remitirse al Grupo Experto en Facilitación y a los grupos técnicos asesores pertinentes para continuar los análisis en esas instancias, y debería incluirse a especialistas pertinentes de los Estados y la industria.

13.15 Por medio de la nota WP/313, Panamá, con el apoyo de Argentina, Paraguay, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), solicita que el Grupo Experto en Facilitación examine y fortalezca el uso del certificado de miembro de la tripulación (CMC) y actualice las normas y métodos recomendados del Anexo 9, así como el *Manual de facilitación* (Doc 9957). El Comité toma nota de la importancia de los textos de orientación pertinentes para prestar asistencia a los Estados en la aplicación de las disposiciones del Anexo 9, e insta al Consejo a cuidar de que dichos textos de orientación pertinentes estén a la disposición de los Estados. En relación con los CMC, el Comité observa que el Anexo 9 contiene disposiciones que son condicionales y aplicables únicamente a aquellos Estados que expiden dichos certificados.

13.16 En la nota WP/145, Qatar presenta su respuesta respecto al socorro y la recuperación del impacto de la actual pandemia de COVID-19, y pide que se establezcan grupos de trabajo FAL y CAPSCA, que cuenten con el respaldo de los Estados miembros, para apoyar a los Estados miembros más vulnerables. Concluidas las deliberaciones, el Comité toma nota del papel y el alcance del CAPSCA y del Grupo Experto en Facilitación y alienta al Consejo a considerar la viabilidad de incluir estas actividades en las de los grupos de trabajo de CAPSCA y FAL, teniendo en cuenta la disponibilidad de recursos.

13.17 En la nota WP/312, Qatar pone de relieve la amplia gama de temas multidisciplinarios que abarca el Anexo 9 — *Facilitación* y su interrelación con otros Anexos, reconociendo con ello la necesidad de prestar una mayor atención e importancia a la facilitación, en particular durante la pandemia. En la nota

también se resalta la necesidad de ayudar a los Estados miembros a aplicar las disposiciones del Anexo 9, crear conciencia sobre la importancia de la coordinación interinstitucional, establecer programas nacionales de facilitación del transporte aéreo (NATFP) y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo (NATFC) y crear un mecanismo estatal de vigilancia para la facilitación. El Comité respalda las acciones propuestas en el resumen de la nota de estudio e insta al Consejo a velar por la disponibilidad de recursos adecuados.

13.18 En la nota WP/204 Revisión núm. 1, Arabia Saudita, con Brasil y la Federación de Rusia como copatrocinadores, propone la “armonización de los viajes aéreos” para contribuir a la recuperación del sector del transporte aéreo de las repercusiones de la COVID-19 y establecer un marco de requisitos sanitarios universalmente reconocido y armonizado. Concluidas las deliberaciones, el Comité acuerda dar prioridad a la formulación de dicho marco, teniendo en cuenta las requerimientos y la disponibilidad de recursos. El Comité alienta al Consejo a continuar su labor a la vanguardia de esta área en colaboración con los Estados y organizaciones internacionales, como la Organización Mundial de la Salud y la Organización Mundial del Turismo (OMT).

13.19 En la nota WP/146, Singapur, con el copatrocinio de Bhután, Islas Cook, la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros, los demás Estados de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), los Estados Federados de Micronesia, Fiji, Malasia, Nueva Zelandia, Palau, Papúa Nueva Guinea, la República de Corea, Samoa, Tailandia y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), resalta la necesidad de planificar, coordinar y aplicar políticas y medidas que faciliten la fluidez de las operaciones aeroportuarias y los movimientos del público pasajero a medida que el transporte aéreo mundial se recupera tras la pandemia de COVID-19. El Comité toma nota del papel protagónico de la OACI en la recuperación de la aviación civil internacional luego de la pandemia y respalda la creación de un marco sólido de gestión de crisis. En relación con los requisitos sanitarios de entrada, el Comité insta a los Estados a examinar los requisitos y procedimientos de ingreso para mejorar la facilitación del transporte aéreo.

13.20 En la nota WP/358, Sudáfrica informa que las prohibiciones de viaje internacionales observadas durante la pandemia de COVID-19 pusieron de manifiesto la necesidad de reformar la legislación sanitaria mundial para reflejar la evolución de los conocimientos en materia de salud pública. En la nota también se hace hincapié en la necesidad de basar las decisiones en principios científicos y en las orientaciones de la OMS y de lograr un mayor alineamiento entre la OACI y la OMS, en el que cada parte actúe conforme a su mandato. Concluidas las deliberaciones, el Comité expresa su respaldo a las acciones presentadas e insta al Consejo a velar por la disponibilidad de los textos de orientación pertinentes para prestar asistencia a los Estados, y a pedir al Grupo Experto en Facilitación que considere la posibilidad de elevar a la categoría de norma el método recomendado 2.4.1 del Anexo 9. Igualmente, el Comité insta a los Estados a que se aseguren de que las decisiones tomadas durante la pandemia, incluidas las prohibiciones de viajar, tengan una base científica y se apliquen de acuerdo con los requisitos de la OMS y las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*.

13.21 En la nota WP/257, Estados Unidos, con el copatrocinio de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y sus Estados miembros, la Unión Europea y sus estados Miembros, los demás estados de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) pide que se reconozca universalmente que quienes integran las tripulaciones aéreas son personal esencial y pide al Grupo Experto en Facilitación de la OACI que, en coordinación con el Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA) y el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP), elabore una norma y los textos de orientación correspondientes para el trato de las tripulaciones. El Comité toma

nota del papel esencial de las tripulaciones aéreas durante la pandemia e insta al Consejo a remitir las deliberaciones sobre la elaboración de una norma y las orientaciones asociadas sobre el trato de las tripulaciones aéreas a los grupos expertos y grupos de trabajo pertinentes de la OACI. Asimismo, el Comité insta a los Estados a que apliquen prácticas de trato justo para las tripulaciones que sean coherentes con las orientaciones internacionales.

13.22 En la nota WP/390, Venezuela (República Bolivariana de) con el apoyo de Chile, Costa Rica, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay informa que el Anexo 9 — *Facilitación* no incluye una definición del término “facilitación”. El Comité solicita al Consejo que, a través del Grupo Experto en Facilitación, siga deliberando sobre una definición del término “facilitación”.

13.23 En la nota WP/397 Revisión núm. 2, Venezuela (República Bolivariana de) informa sobre el programa de vigilancia estatal que supervisa el desempeño de los explotadores aéreos nacionales. Tras las deliberaciones, el Comité exhorta a los Estados miembros a que establezcan e implementen mecanismos adecuados y efectivos de vigilancia estatal para monitorear la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones que figuran en los anexos de la OACI en virtud del *Convenio de Aviación Civil Internacional*.

13.24 En la nota WP/259, la Comisión Africana de Aviación Civil (AFCAC), en nombre de 54 Estados africanos, destaca la necesidad de establecer un sistema nacional de vigilancia de la facilitación, establecer un departamento responsable de la facilitación en el ámbito de las administraciones de aviación civil (CAA), e instruir al personal de inspección a cargo de la vigilancia de la facilitación con el fin de mejorar el cumplimiento por parte de los Estados del Anexo 9 — *Facilitación*. El Comité toma nota de la diversidad y el alcance del Anexo 9 — *Facilitación*, e insta al Consejo a que, a través de los grupos expertos y los grupos de trabajo pertinentes de la OACI, siga estudiando un mecanismo de vigilancia de la facilitación y las orientaciones y material de instrucción correspondientes para ayudar a los Estados en la aplicación de las disposiciones del Anexo 9. El Comité igualmente insta a los Estados a redoblar sus esfuerzos para aplicar las disposiciones del Anexo 9.

13.25 En la nota WP/194, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), en nombre de 54 Estados africanos destaca la evolución de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 — *Facilitación* y la necesidad de actualizar el Manual de Facilitación (Doc 9957) para asegurar su debida aplicación. El Comité toma nota de que el Doc 9957 está siendo actualizado e insta al Consejo a asegurar que el manual actualizado esté disponible en el próximo trienio para ayudar a los Estados en la aplicación de las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*. Igualmente, el Comité insta a los Estados a apoyar al grupo de trabajo del Grupo Experto en Facilitación designando a su personal experto.

13.26 En la nota WP/73 Revisión núm. 1, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), informa sobre la interacción del transporte aéreo internacional con las leyes de protección de datos y la falta de marco coherente y convenido para la protección de datos en el contexto de la aviación civil que tenga presente las características especiales de la aviación civil internacional. La pandemia de COVID-19 agravó las dificultades causadas por los conflictos entre las diversas leyes de protección de datos. Muchas delegaciones coinciden en manifestar que ese complejo conflicto entre las leyes y los problemas de cumplimiento de la normativa son más amplios que las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*, por lo que habría que tratar estos aspectos. Tras las deliberaciones, el Comité acuerda que las acciones presentadas en el resumen de la nota de estudio deberían ser examinadas y evaluadas por los grupos expertos y los grupos de trabajo pertinentes de la OACI.

13.27 En la nota WP/82, el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de la Industria Aeroespacial (ICCAIA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA), con el copatrocinio de Brasil, proponen la necesidad de crear un marco global de respuesta a las crisis para facilitar los viajes aéreos durante una amenaza sanitaria importante. El Comité toma nota de la labor que se realiza a este respecto en el seno de la OACI, la necesidad de recursos presupuestarios adicionales e insta al Consejo a colaborar con los Estados y las organizaciones internacionales pertinentes en la creación de un marco global de respuesta a las crisis para facilitar el transporte aéreo eficiente durante una emergencia sanitaria pública de carácter internacional.

13.28 El Comité toma nota de las notas de información WP/533 presentada por Brasil, WP/141 presentada por Pakistán, y WP/527 presentada por Arabia Saudita.

Asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares

13.29 En la nota WP/21 Revisión núm.1, el Consejo informa que en la resolución de la Asamblea A39-27 sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares se exhorta a los Estados a reafirmar su compromiso de prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, incluyendo el establecimiento de legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas y a sus familiares. En la resolución de la Asamblea A40-16 se insta a los Estados miembros a aplicar las disposiciones del Anexo 9 correspondientes para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. El Comité aprueba las prioridades para el trienio 2023-2025 como se presentan en el párrafo 3 de la nota de estudio, y alienta a los Estados, la industria y a las otras partes interesadas a redoblar sus esfuerzos para la aplicación de las recomendaciones del Simposio dirigidas a ellos. El Comité también acuerda recomendar la adopción por parte de la Plenaria de la resolución 13/1 que sustituye la resolución de la Asamblea A39-27.

Resolución 13/1: Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares

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

Considerando que las acciones del Estado del suceso deberían ocuparse de las necesidades más críticas de las personas afectadas por un accidente de aviación civil y recordando la inclusión, en 2005, de disposiciones en el Anexo 9 para permitir la entrada rápida en el Estado en el que se produce el accidente a los familiares de las víctimas de accidentes aéreos;

Considerando que la política de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) debería ser asegurarse de que la Organización y sus Estados miembros consideren y tengan en cuenta el bienestar mental, físico y espiritual de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares;

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

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

Recordando el Artículo 28 del Convenio de Montreal de 1999 y la Resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal, que disponen proceder sin demora a efectuar pagos adelantados a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares y reconociendo que la falta de ratificación universal del Convenio de Montreal dificulta que haya regímenes de indemnización mejorados y normalizados;

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

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

Reconociendo que un examen de la lista de verificación (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) indicó que existe un bajo grado de implementación de las normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con el Anexo 9;

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

Considerando que la armonización de las reglamentaciones para atender a las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares es también un deber humanitario y una función facultativa del Consejo de la OACI contemplada en el Artículo 55 c) del Convenio de Chicago;

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

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

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

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a reafirmar su compromiso de prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares;
2. *Insta* a los Estados miembros a sancionar legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, como se dispone en la norma 8.47 del Anexo 9 de la OACI, y en cumplimiento del Artículo 28 del Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999 y la Resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal;
3. *Alienta* a los Estados que ya cuenten con legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares a que reexaminen estos documentos, según sea necesario, considerando la orientación del Doc 9973 y la Política de la OACI contenida en el Doc 9998;
4. *Insta* a los Estados miembros a informar periódicamente a la OACI, mediante la lista de verificación del cumplimiento (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), sobre el grado de aplicación de las disposiciones del Anexo 9 que se vinculan con los planes de asistencia a las víctimas;
5. *Insta* a los Estados miembros a reconocer el 20 de febrero como día internacional de conmemoración de las víctimas de accidentes aéreos y de sus familiares y a llevar a cabo conmemoraciones nacionales relevantes para sus ciudadanos afectados por las tragedias de la aviación civil;
6. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a ratificar y aplicar el Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999 (Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional);
7. *Acoge con satisfacción* las recomendaciones del Simposio y encarga al Consejo que incorpore al Plan de Actividades del próximo trienio las recomendaciones del Simposio que requieran nuevas consultas con grupos expertos y, en particular, que apoye las necesidades de creación de capacidad de los Estados miembros;
8. *Encarga* al Consejo que apoye a la Secretaría en el seguimiento activo y oportuno de los grupos de trabajo pertinentes de la OACI en relación con las 30 recomendaciones dimanantes del simposio, según sea necesario;
9. *Encarga* al Consejo que, al analizar el grado de aplicación de los planes de asistencia a los familiares, considere más a fondo la elaboración de normas y métodos recomendados para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares; y
10. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A39-27.

13.30 En la nota WP/339, Bolivia, con el apoyo de Colombia, Ecuador y Uruguay, informa sobre la implementación del Protocolo Plan de Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares para evitar la duplicación de tareas y responsabilidades al momento de suscitarse el accidente. El Comité alienta a los Estados y la industria a redoblar sus esfuerzos para la aplicación de legislación, reglamentación, políticas y planes adecuados para prestar asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares.

13.31 En la nota WP/272, la República de Corea informa sobre su legislación en materia de asistencia para las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, e insta a los Estados a participar activamente y elaborar medidas para aumentar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares. El Comité exhorta a los Estados y la industria a incrementar sus esfuerzos para aplicar las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. El Comité destaca que la OACI tiene planificado convocar un segundo simposio sobre asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares en el próximo trienio y alienta a los Estados, la industria y otras partes interesadas a participar plenamente.

13.32 En las notas WP/88 y WP/98, la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (ACVFFI), pide a la Asamblea que inste a la OACI a que identifique o establezca una sección/unidad dentro de la Secretaría que se encargue de la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, amplíe las disposiciones correspondientes en los Anexos 14 y 19, y que los Estados y la industria colaboren con la ACVFFI. El Comité acuerda trasladar las propuestas de modificación de los Anexos a los grupos expertos y grupos de trabajo pertinentes de la OACI para su estudio, y señala al mismo tiempo que el Grupo Experto sobre Diseño y Operaciones de Aeródromos ya está trabajando en la materia. Asimismo, acuerda que la propuesta de identificación y establecimiento de una unidad dentro de la OACI se traslade al Secretario General a fin de definir con precisión la función, la estructura y los recursos de la unidad que se proponga. El Comité no respalda la decisión b) propuesta en la nota WP/98.

Accesibilidad en la aviación

13.33 En la nota WP/359, Bolivia (Estado Plurinacional de), con el apoyo de Belice, Brasil, Costa Rica, Ecuador El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua y Uruguay informa sobre su aplicación del Protocolo de Asistencia a Pasajeros con Movilidad Reducida en lo que respecta a la facilitación del transporte aéreo, e invita a la Asamblea a que considere las prácticas más idóneas del Estado Plurinacional de Bolivia para la aplicación de medidas similares en otros Estados miembros. El Comité exhorta a los Estados y la industria a aplicar las disposiciones de los anexos de la OACI pertinentes y a que redoblen sus esfuerzos para asegurar la accesibilidad de las personas con movilidad reducida dentro del transporte aéreo.

13.34 En la nota WP/185, Brasil destaca que es esencial dar pautas al personal proveedor de servicios sobre la atención a personas viajeras con discapacidad, con el fin de proporcionar una experiencia de viaje predecible, agradable y digna durante el tiempo de viaje de la persona pasajera, y dar más difusión a los procesos ya establecidos en la industria de conformidad con las normas y reglamentos básicos existentes. Tras las deliberaciones, el Comité reconoce el trabajo continuo que lleva a cabo la OACI en torno a esta cuestión tan importante y acuerda que el Consejo, a través de los grupos expertos y los grupos de trabajo pertinentes de la OACI, delibere sobre las prácticas de accesibilidad teniendo en cuenta las experiencias aprendidas de la pandemia de COVID-19.

13.35 En la nota WP/79 Revisión No.1, Chequia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (ECAC), Bolivia, Brasil, Canadá, Costa Rica, Singapur, Venezuela (República Bolivariana de), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), informa que existe la necesidad de identificar y eliminar los obstáculos y barreras que limitan el acceso de las personas con discapacidad al transporte aéreo y presenta un proyecto de texto de resolución sobre la accesibilidad del transporte aéreo para las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida para su adopción por parte de la Asamblea. Tras las deliberaciones, el Comité hace hincapié en la necesidad de incluir la

consideración de asuntos de seguridad operacional en la labor futura sobre accesibilidad y la importancia de que los Estados cumplan los SARPS pertinentes del Anexo 9 al respecto. El Comité acuerda recomendar a la plenaria la adopción de la resolución 13/2 con las modificaciones propuestas durante las deliberaciones que se indican a continuación.

Resolución 13/2: Accesibilidad en la aviación civil internacional

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

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

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

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

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

Reconociendo que la comunidad de la aviación necesita dar cabida a la demanda de la creciente cantidad de personas con discapacidades visibles e invisibles, así como personas con movilidad reducida y de edad avanzada;

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

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

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

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

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

La Asamblea:

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

13.36 En la nota WP/340, la República Dominicana, con el respaldo de Aruba (Reino de los Países Bajos), Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), hace saber de las iniciativas de su Junta de Aviación Civil (JAC) para sensibilizar y fomentar buenas prácticas de accesibilidad en el transporte aéreo, elaborando directrices para humanizar el trato a las personas con movilidad reducida que hacen uso del transporte. Tras deliberar, el comité toma nota de las iniciativas de la República Dominicana e insta a la OACI y a los Estados a redoblar esfuerzos para disponer lo necesario para que se dispense el trato correcto a las personas con discapacidad que utilizan el transporte aéreo.

13.37 El comité toma nota de las notas de información: WP/544 presentada por Brasil y WP/461 presentada por los Socios Internacionales para el Desarrollo, la Innovación y la Sostenibilidad de la Aviación (iPADIS).

Trata de personas y tráfico ilícito de fauna silvestre

13.38 Argentina, Paraguay y Uruguay presentan la nota WP/54, con el apoyo de Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Países Bajos, Panamá, Perú, República Dominicana, Suriname y Venezuela (República Bolivariana de) en la nota WP/412, informan de la situación actual en los Estados de la región sudamericana respecto a la trata de personas, e invitan a la Asamblea a considerar la conveniencia de fortalecer la cooperación internacional y la colaboración intersectorial, y alentar a los Estados a incorporar en sus campañas de cultura de la seguridad de la aviación y facilitación las temáticas vinculadas a la trata de personas. Tras deliberar, el comité insta a los Estados a incorporar la trata de personas en sus campañas de cultura de la seguridad de la aviación y facilitación, impulsar protocolos y mecanismos de respuesta para la denuncia de los casos, y compartir estadísticas entre la red de coordinadoras y coordinadores (PoC), con realización de seminarios y talleres en las oficinas regionales de la OACI.

13.39 Estados Unidos presenta la nota WP/318, copatrocinada por Tailandia, donde refiere que el personal de la aviación que atiende al público y el mismo público usuario pueden ser de gran ayuda para interceptar y detener la trata de personas si se les enseña a reconocer casos sospechosos y denunciarlos a las autoridades, mediante la adopción de una estrategia integral de lucha contra la trata de personas. La nota invita a la Asamblea a respaldar la adopción de una resolución sobre la importancia de una estrategia integral. Tras deliberar, el comité observa que las resoluciones A40-15, *Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación – Lucha contra la trata de personas* y A40-16, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* contienen disposiciones sobre la trata de personas, y decide que las cláusulas dispositivas del proyecto de resolución que figuran en el apéndice de la nota se reflejen introduciendo los cambios necesarios en la resolución A40-15 en lugar de adoptar una nueva resolución.

Resolución 13/3: Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación — Lucha contra la trata de personas

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

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

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

Considerando que el método recomendado 8.49 en el Anexo 9 alienta a los Estados contratantes a tomar medidas para garantizar que existan procedimientos para combatir la trata de personas, entre ellos sistemas de denuncia claros y puntos de contacto con las autoridades competentes pertinentes para los explotadores de aeropuertos y aeronaves;

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

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

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

Considerando que el Doc 10171, *A Comprehensive Strategy for Combatting Human Trafficking in the Aviation Sector (Estrategia integral de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación)*, aprobado por el FALP en julio de 2021 y por el Comité de Transporte Aéreo (ATC) en septiembre de 2021, fortalece las políticas y los marcos de procedimientos nacionales de lucha contra la trata y brinda orientación y recomendaciones a los Estados, las autoridades y organizaciones de aviación civil, los explotadores de aeronaves y aeropuertos para fundamentar el desarrollo de sus estrategias integrales de lucha contra la trata en consonancia con la resolución A41-XX de la Asamblea de la OACI, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*;

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

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a considerar la adopción y pronta implementación de la Enmienda 29 de los métodos recomendados, 8.49 y 8.50 del Anexo 9;
2. *Exhorta* a los Estados miembros a dar debida consideración a la Circular 352 - *Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas*, en el marco de la implementación por su parte de las disposiciones pertinentes del Anexo 9;
3. *Solicita* que el Consejo se cerciore de que el texto de orientación pertinente relacionado con la lucha contra la trata de personas esté actualizado y dé respuesta a las necesidades de los Estados miembros; y
4. *Pide* a los Estados miembros que presten la debida atención al Doc 10171, *A Comprehensive Strategy for Combatting Human Trafficking in the Aviation Sector*, al implementar las disposiciones pertinentes del Anexo 9.

13.40 En la nota WP/420, Venezuela (República Bolivariana de), con el apoyo de Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Panamá, Paraguay y Uruguay, manifiesta que la lucha contra la trata de personas se beneficiaría con la incorporación de los protocolos basados en la experiencia para la identificación y actuación ante situaciones anómalas que se aplican en la seguridad de la aviación civil. Al considerar la nota, el comité insta a los Estados a redoblar esfuerzos para poner en práctica las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*, considerar los textos de orientación de la OACI y colaborar con todas las partes interesadas pertinentes.

13.41 El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) presentan la nota WP/144 en la que informan de que el transporte aéreo es un medio que se usa con frecuencia para el tráfico ilícito de fauna silvestre, y proponen una modificación para la resolución A40-16 de la Asamblea. Tras deliberar, el comité acuerda modificar la resolución A40-16 de la Asamblea con la incorporación de disposiciones referidas al tráfico ilícito de fauna silvestre.

Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación

13.42 En la nota WP/18 el Consejo informa de las novedades y el énfasis futuro del trabajo de la OACI en el ámbito de la facilitación, el Anexo 9 – *Facilitación*, la Estrategia del Programa de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP) y el Directorio de Claves Públicas (PKD) de la OACI, e invita a la Asamblea a adoptar el proyecto de resolución que se presenta en apéndice. Tras considerar la nota de estudio, el comité decide recomendar a la plenaria que se adopte la resolución 13/4 en sustitución de la resolución A40/16. Se toma nota de la postura de una delegación respecto a la ratificación unilateral del Protocolo de Montreal de 2014.

Resolución 13/4: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación

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

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

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

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

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

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

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

La Asamblea:

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

Apéndice A —Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

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

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

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

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

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

APÉNDICE A

Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

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

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

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

Considerando que hacer que el transporte aéreo sea universalmente accesible es un factor clave en aras de la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU;

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

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

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

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

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

Reconociendo la importancia de la Facilitación y la necesidad de recursos humanos y financieros adecuados para apoyar las actividades del programa de facilitación y asistir a los Estados miembros en la implementación de las normas y métodos recomendados en el Anexo 9 — *Facilitación*; y

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

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que, con especial atención, intensifiquen sus esfuerzos por aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9;
2. *Pide* a los Estados miembros que implementen, en la medida de lo posible, medidas de colaboración armonizadas mundial y regionalmente y aceptadas mutuamente, que tengan en cuenta las distintas circunstancias y políticas nacionales, sin que generen cargas económicas indebidas ni menoscaben la seguridad operacional y la facilitación de la aviación civil, para facilitar la recuperación y el desarrollo sostenible de los viajes internacionales del público pasajero;
3. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta el *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (Doc 9984) al cumplir las disposiciones pertinentes del Anexo 9;

4. *Pide* al Secretario General que elabore un programa de trabajo sobre accesibilidad para el público pasajero con discapacidades para lograr un sistema de transporte aéreo que sea inclusivo para las personas con discapacidad;
5. *Pide* al Consejo que se asegure de que el Anexo 9 — *Facilitación*, esté al día y satisfaga los requisitos actuales de los Estados miembros y las obligaciones que les corresponden en virtud de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas respecto a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje, las obligaciones que les corresponden en virtud del Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud (OMS), la gestión y las respuestas ante emergencias sanitarias, además de los requisitos de los Estados miembros relativos a la administración de la carga y del público pasajero; y los avances tecnológicos asociados a dicha administración;
6. *Pide* al Secretario General que se asegure de que los textos de orientación pertinentes estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados miembros;
7. *Pide* al Consejo que se asegure de que las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relativas a la gestión del control fronterizo, y del Anexo 17 — *Seguridad*, sean compatibles y se complementen;
8. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta los textos de orientación existentes y las mejores prácticas en materia de señalización y carteles, incluido el Doc 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, en la medida en que continúe siendo aplicable;
9. *Insta* a los Estados miembros a que aseguren que todas las entidades o departamentos que intervienen en la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 — *Facilitación*, tales como la Autoridad de aviación civil, las autoridades de inmigración, aduanas, sanitarias, de cuarentena, de emisión de documentos de viaje, de control del tránsito aéreo, del orden público, postales, policiales fronterizas y de asuntos exteriores, tengan acceso adecuado al Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), a fin de que la lista de verificación del cumplimiento del Anexo 9 se complete debidamente;
10. *Insta* al Consejo a que se asegure de que la OACI y sus Estados miembros sigan considerando los programas de facilitación como un asunto de máxima prioridad y que debe proporcionar recursos apropiados al respecto;
11. *Insta* a todos los Estados miembros a continuar apoyando financieramente las actividades de facilitación de la Organización con contribuciones voluntarias de recursos humanos y financieros, adicionales a lo presupuestado en el programa regular; y
12. *Reconociendo* el liderazgo de la OACI en el área de las actividades de facilitación, pide al Consejo y al Secretario General que aseguren la sostenibilidad a largo plazo de los programas de facilitación de la Organización, adoptando medidas para incorporar los requisitos financieros en el Presupuesto del Programa Regular y asegurando que haya disponibilidad de los recursos humanos adecuados lo antes posible, y en la medida de lo posible.

APÉNDICE B

Medidas nacionales e internacionales para garantizar la integridad de la identificación del público viajero y los controles fronterizos y reforzar la seguridad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Considerando que es necesaria la cooperación de alto nivel entre los Estados miembros para reforzar la resistencia al fraude con pasaportes, incluyendo la falsificación o imitación fraudulenta de pasaportes, el uso de pasaportes válidos por personas impostoras, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos de forma fraudulenta;

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

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

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que, a través de su gestión de los documentos de viaje y control fronterizo, identifiquen de manera única a las personas para maximizar los beneficios en materia de facilitación y seguridad de la aviación, así como para impedir actos de interferencia ilícita y otras amenazas para la aviación civil;
2. *Insta* a los Estados miembros a implantar herramientas y procesos rigurosos para salvaguardar la seguridad y la integridad de los documentos generadores, particularmente aplicando principios de prueba de identidad tales como comprobar que la identidad existe y la persona está viva, que la persona solicitante corresponde a la identidad y es única en el sistema, con pruebas fiables de la “huella social” de la persona solicitante, y verificar el registro del organismo o cotejar el registro con uno o más datos biométricos;
3. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para desarrollar e implantar un sistema sólido de gestión de la identificación y para salvaguardar la seguridad e integridad del proceso de expedición de documentos de viaje;
4. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para establecer e implantar un sólido sistema de verificación de la integridad de los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos, en particular mediante la autenticación de sus firmas electrónicas y la verificación de su validez;
5. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que mantenga y actualice la hoja de ruta para la implementación de la Estrategia ICAO TRIP para asistir a los Estados miembros a fin de que identifiquen de manera única a las personas y mejoren la seguridad e integridad de sus documentos de viaje y controles fronterizos;
6. *Pide* a los Estados miembros que intensifiquen sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de la identificación del público viajero y los controles fronterizos y se asistan mutuamente al respecto;
7. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las especificaciones del Doc 9303;
8. *Recuerda* a los Estados miembros que se aseguren de que los pasaportes que no sean de lectura mecánica se retiren de circulación;

9. *Insta* a los Estados miembros que han decidido emitir MRTD electrónicos a hacerlo de conformidad con las especificaciones del Doc 9303;
10. *Insta* a los Estados miembros a que se aseguren de que los documentos de viaje que expidan a personas refugiadas y personas apátridas (“documentos de viaje de la Convención” o CTD) sean de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones del Doc 9303;
11. *Recuerda* a los Estados miembros que establezcan controles a fin de protegerse contra el robo de documentos de viaje en blanco y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos.
12. *Insta* a los Estados miembros que necesiten asistencia respecto a la creación de sistemas eficaces y eficientes de identificación del público viajero y de control fronterizo a que se pongan en contacto con la OACI sin demora;
13. *Pide* al Consejo que se asegure de que las especificaciones y los textos de orientación que figuran en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica* se mantengan actualizados a la luz de los avances tecnológicos;
14. *Insta* a los Estados miembros a que refuercen sus procesos de gestión del control fronterizo, tal como ha dispuesto por su parte el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en sus resoluciones, aplicando las correspondientes normas del Anexo 9 — *Facilitación*;
15. *Exhorta* a los Estados miembros a implementar soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho, como el uso de puertas con sistemas de control fronterizo automatizado (ABC), conjuntamente con el PKD de la OACI para la autenticación de los MRTD electrónicos;
16. *Pide* al Secretario General que siga evaluando soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho;
17. *Pide* al Consejo que continúe la labor de fortalecer aún más la integridad de la identificación del público viajero y la gestión del control fronterizo y la seguridad, y la elaboración de textos de orientación, a fin de asistir a los Estados miembros a lograr esos objetivos;
18. *Insta* al Consejo a explorar las formas de intensificar la asistencia y el apoyo en creación de capacidades para los Estados miembros en las áreas de identificación del público viajero y control fronterizo, incluida una función de liderazgo proactivo de la OACI en la comunidad internacional para facilitar y coordinar dicha asistencia;
19. *Insta* a todos los Estados miembros a que se incorporen al PKD de la OACI, transfieran la información pertinente de su propio Estado al PKD y a que utilicen la información disponible de todos los Estados en dicho directorio para autenticar los eMRTD en los puntos de control fronterizo;
20. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que proporcionen prontamente a la INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos y revocados para que se incorporen a la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;

21. *Exhorta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que, en los puntos de control fronterizo de entrada y de salida, cotejen los documentos de viaje de personas que realizan viajes internacionales contra la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
22. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan mecanismos eficientes y eficaces para ingresar datos y hacer cotejos en la base de datos SLTD;
23. *Insta* a los Estados miembros a establecer entre todos los interesados un sistema eficiente de intercambio de información y colaboración para prevenir la trata de personas; y
24. *Pide* al Secretario General que continúe con la elaboración de textos de orientación pertinentes para combatir la trata de personas, para de esa forma ayudar a los Estados miembros a llevar a la práctica las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* referidas a la trata de personas.

APÉNDICE C

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

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

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

Considerando que la cooperación en cuestiones de facilitación entre los Estados miembros y con las diversas partes nacionales, regionales e internacionales, y la industria, interesadas en cuestiones de facilitación ha beneficiado a todos los interesados;

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

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

Considerando que el Anexo 9 contiene un marco para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, en particular, la norma 8.47 según la cual los Estados tienen la obligación de establecer leyes, reglamentos y/o políticas para apoyar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, y el método recomendado para los explotadores de aeronaves y aeropuertos para la elaboración de planes a fin de que ofrezcan asistencia oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares; y

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

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a establecer y utilizar programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo y a adoptar políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;
2. *Insta* a los Estados miembros a participar en programas regionales y subregionales de facilitación del transporte aéreo de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;
3. *Insta* a los Estados miembros a tomar las medidas necesarias para garantizar el desarrollo de un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo y el establecimiento de comités de facilitación del transporte aéreo u otros medios apropiados, para:
 - a) asegurar que se lleve a cabo una implementación oportuna y efectiva de las normas y métodos recomendados contenidos en el Anexo 9 — *Facilitación*;
 - b) llevar periódicamente a la atención de todos los departamentos interesados de su gobierno la necesidad de:
 - i. hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9;
 - ii. hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación;
 - iii. promover una cultura de la facilitación;
 - iv. coordinar entre todos los organismos y departamentos del Estado, incluidas las autoridades de salud pública y las partes interesadas pertinentes, mediante el establecimiento de los Comités Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NAFTC).
 - c) tomar la iniciativa en toda medida ulterior que sea necesaria; y
 - d) asegurar que se haya establecido la coordinación apropiada para implementar efectivamente la Estrategia TRIP de la OACI.
4. *Insta* a los Estados miembros a que estimulen a sus programas y comités nacionales de facilitación y a otros programas y comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;
5. *Insta* a los Estados miembros vecinos y contiguos a que se consulten entre sí respecto a los problemas comunes que puedan tener en materia de facilitación, cuando se estime que dichas consultas pueden conducir a una solución uniforme de tales problemas;
6. *Insta* a los Estados miembros, explotadores de aeronaves y explotadores de aeropuertos a seguir colaborando intensamente en:
 - a) la identificación y solución de los problemas de facilitación; y

- b) la elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal, la propagación de enfermedades transmisibles y otras amenazas a los intereses nacionales;

7. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves y aeropuertos y a sus asociaciones a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de carga en las terminales internacionales;

8. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen las disposiciones del Anexo 9 para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares y, en particular, a que se aseguren de que los explotadores de aeronaves y aeropuertos elaboren planes adecuados para prestar asistencia de manera oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, reconociendo que los planes de los explotadores de aeropuertos pueden ser parte de los planes de emergencia de aeródromos dispuestos en el Anexo 14;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

APÉNDICE D

Sistemas de intercambio de datos sobre las pasajeras y los pasajeros

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

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

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

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

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

La Asamblea:

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