



WORKING PAPER

AVSEC/FAL/RG/9 — WP/18

15/03/19

**Ninth Meeting of the ICAO/LACAC NAM/CAR and SAM Aviation Security and
Facilitation Regional Group (AVSEC/FAL/RG/9)**

Santo Domingo, Dominican Republic, 25 to 29 March 2019

**Agenda Item 8 Terms of Reference and Regional Roadmap based on the ICAO Global Aviation
Security Plan (GASeP)**

**DESIGN OF A MODEL TEMPLATE FOR COMPARING NATIONAL LEGISLATION WITH
ANNEX 17 - SECURITY**

(Presented by Venezuela)

EXECUTIVE SUMMARY

The North American, Central American, Caribbean, and South American (NAM/CAR and SAM) Regional Roadmap for the implementation of the ICAO Global Aviation Security Plan (GASeP) approved at the last NAM/CAR and SAM Regional Conference (Panama City, Panama, 24-27 July 2018), established priority action 1.3, requiring a review of relevant provisions and guidelines contained in ICAO Annex 17 to the Chicago Convention for higher risk areas. As part of this action, States are requested to ensure that their national civil aviation security programme (NCASP) is reviewed and aligned with the changes introduced in Annex 17. It is also suggested that the ICAO Regional Offices (NACC and SAM) develop templates to be used by all States as a guide to compare national legislation and keep it up to date with respect to ICAO Annex 17 – Security, to the Convention on International Civil Aviation.

Action:	<ul style="list-style-type: none">a) Review the attachment to this working paper and provide feedback, so that the Regions may have a model template to ensure alignment of their NCASP with ICAO Annex 17 – Security, andb) Deposit these templates at the NAM/CAR and SAM Regional Offices, as agreed in the GASeP Regional Roadmap.
<i>Strategic Objectives:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Security & Facilitation
<i>References:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Regional Roadmap for the implementation of the ICAO Global Aviation Security Plan (GASeP).

1. Introduction

1.1 The last NAM/CAR and SAM Regional Conference on Aviation Security for the Americas and the Caribbean, held in Panama City, Panama, on 24-27 July 2018, addressed common challenges for the implementation of the ICAO Global Aviation Security Plan (GASeP). Likewise, it agreed on a Regional Roadmap for aviation security for North America, Central America, the Caribbean, and South America, which was endorsed by the NAM/CAR and SAM Regional Conference, which, in Appendix A to the report of that meeting, presented the Roadmap, that takes into account regional characteristics and reflects aviation security actions/tasks, as well as the responsibilities and deliverables of GASeP priority actions under the five (5) key priority outcomes:

- a) Enhance risk awareness and response.
- b) Develop security culture and human capability.
- c) Improve technological resources and innovation.
- d) Improve oversight and quality assurance.
- e) Increase cooperation and support.

1.2 The aforementioned meeting also agreed that the AVSEC/FAL Regional Group would work with the NAM/CAR and SAM Regional Offices to collaborate with States, regional organisations and stakeholders in support of effective implementation of the aforementioned Roadmap. Furthermore, the ICAO NACC and SAM Regional Offices should monitor the implementation of the NAM/CAR and SAM Regional Roadmap and provide periodic progress reports to the relevant regional entities, such as the AVSEC/FAL Regional Group and the meeting of Regional Directors of the NAM/CAR and SAM Regions, based on the information received from States on Roadmap implementation.

1.3 As part of the first priority related to “Enhance risk awareness and response”, priority action 1.3 was defined, calling for a review of the relevant provisions and guidelines of ICAO Annex 17 for higher risk areas. Under this action, a specific task (1.O, 1.P, 1.Q) was presented whereby States make sure that their national civil aviation security programme (NCASP) is reviewed and aligned with the changes introduced in ICAO Annex 17 – Security, and it was suggested that ICAO Regional Offices (NAM/CAR and SAM) develop templates to be used by States as a guide for comparing and aligning national legislation with ICAO Annex 17 - Security.

2. Description and scope of the proposal

2.1 In order to standardise answers submitted by States regarding specific tasks defined in the Regional Roadmap for GASeP implementation, a model template is presented for States to list national legal instruments aimed at compliance with the standards and recommended practices (SARPS) established in ICAO Annex 17 – Security, and their future amendments.

2.2 The model template shown in Attachment A to this working paper seeks to identify:

- a) The primary legislation that mentions the basic AVSEC elements (e.g., law, aeronautical code, etc.)
- b) First level norm/regulation identified in this document that deals with AVSEC (e.g., national civil aviation security programme or similar).
- c) Second level norm/regulation that deals with AVSEC (e.g., aeronautical regulation or similar).
- d) Third level norm/regulation that deals with AVSEC (e.g., circulars, ordinances, provisions, instructions or similar).
- e) Other work documents/procedures (e.g., AVSEC instructor's manual, work instruction/procedure, etc.)

2.3 Likewise, the model template allows States to identify those paragraphs, articles or sections of State regulations related to each SARPs contained in Annex 17. In addition to the fulfilment of the specific task listed in the GAsEP Regional Roadmap, this template would be very useful for States in preparatory work for ICAO USAP-CMA aviation security audits.

3. Suggested action

3.1 States are invited to analyse this working paper and make comments in order to have a model template available for the NAM/CAR and SAM Regions to objectively determine alignment of the States with the requirements of ICAO Annex 17 – Security, and currency of their national civil aviation security programmes in accordance with these international requirements.

3.2. Once the model template to be use by all States as a guide to compare national legislation with ICAO Annex 17 – Security has been defined, the templates, duly completed and periodically updated, should be delivered to the corresponding ICAO Regional Offices (NAM/CAR and SAM), as agreed in Priority activity 1.3 of the GAsEP Regional Roadmap.

— — — — —

APPENDIX / APÉNDICE
MODELO DE PLANTILLA GUÍA PARA COMPARAR LA LEGISLACIÓN NACIONAL CON RESPECTO AL
ANEXO 17- SEGURIDAD DE LA OACI
Available only in Spanish

Instructivo de llenado:

- (1) Nombre del Estado miembro que presenta la relación regulatoria nacional en AVSEC,
- (2) Fecha en que se presenta la relación regulatoria nacional en AVSEC actualizada,
- (3) Número del SARPS del Anexo 17 – Seguridad de la OACI,
- (4) Transcripción del SARPS del Anexo 17 – Seguridad de la OACI,
- (5) Identifique el título de la norma primaria que trate los aspectos básicos en AVSEC Ej.: Ley, Código aeronáutico, etc.
- (6) Identifique el título de la norma / regulación de 1er nivel que trata sobre AVSEC Ej.: Programa nacional de Seguridad de la Aviación Civil, o similar.
- (7) Identifique el título de la norma / regulación de 2do nivel que trata sobre AVSEC Ej.: Regulación Aeronáutica, o similar.
- (8) Identifique el título de la norma / regulación de 3er nivel que trata sobre AVSEC Ej.: Circulares, Providencias, Disposiciones, Instructivos, o similares.
- (9) Identifique el título del documento de trabajo / procedimiento. Ej.: Manual del Inspector AVSEC, Instructivo / procedimiento de trabajo, etc.

Para cada tipo de norma / regulación, coloque en la casilla correspondiente, el numeral del artículo o sección de la norma / regulación / Manual / Procedimiento que hace referencia a las SARPS del Anexo 17.

(1) Estado	"Nombre del Estado"	(2) Fecha Actualización	"01-01-2019"
---------------	---------------------	-------------------------	--------------

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria <i>Ej.: "Ley, Código aeronáutico, etc."</i>	(6) Regulación 1er Nivel <i>Ej.: "PNSAC"</i>	(7) Regulación 2do nivel <i>Ej.: "Regulación aeronáutica AVSEC"</i>	(8) Regulación 3er nivel <i>Ej.: "Circular, Providencia, instructivo, etc."</i>	(9) Procedimiento <i>Ej.: "Manual del Inspector AVSEC"</i>
2.1.1	Todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.	<i>Ej.: "Artículo 14"</i>	<i>Ej.: "Capítulo II Artículo 6"</i>	<i>Ej.: "RAV 107 Sección 107.4 y RAV 108 Sección 108.3"</i>	"N/A"	"N/A"
2.1.2	Cada Estado contratante establecerá un organismo y elaborará y aplicará normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficacia de los vuelos.	<i>Ej.: "Artículo 25"</i>	<i>Ej.: "Capítulo IV Artículo 16"</i>	"N/A"	"N/A"	<i>Ej.: "Capítulo III Sección 2 Responsabilidades"</i>
2.1.3	Cada Estado contratante asegurará que tal organismo y tales normas, métodos y procedimientos: a) protejan la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita; y b) permitan dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad.					
2.1.4	Recomendación. — Cada Estado contratante debería asegurar que se otorgue protección adecuada a la información de seguridad de la aviación.	<i>Ej.: "Artículo 25"</i>	<i>Ej.: "Capítulo III Artículo 67"</i>	"N/A"	<i>Ej.: "Circular CS32-108 Sección 5 y 8"</i>	<i>Ej.: "Capítulo V Sección 12"</i>
2.1.5	Recomendación. — Cada Estado contratante debería utilizar equipos de seguridad, cuando corresponda, en la medida en que sea practicable desde el punto de vista operacional, técnico y financiero, a fin de lograr los objetivos de seguridad de la aviación civil.					
2.2.1	Cada Estado contratante aplicará las normas y procurará aplicar los métodos recomendados que figuran en el Anexo 17 a las operaciones de la aviación civil internacional.					
2.2.2	Cada Estado contratante se asegurará de que las medidas concebidas para salvaguardar contra actos de interferencia ilícita se apliquen, en la medida de lo posible, a las operaciones del interior, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”	(6) Regulación 1er Nivel Ej.: “PNSAC”	(7) Regulación 2do nivel Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC	(8) Regulación 3er nivel Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”	(9) Procedimiento Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”
2.3	Recomendación. — Cada Estado contratante debería disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.					
2.4.1	Cada Estado contratante asegurará que se satisfagan, en la medida de lo posible, los pedidos de otros Estados contratantes de que se apliquen medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de esos otros Estados. El Estado que formula el pedido considerará las medidas de alternativa del otro Estado que sean equivalentes a las solicitadas.					
2.4.2	Cada Estado contratante cooperará con otros Estados, cuando sea necesario, en la preparación e intercambio de información relativa a programas nacionales de seguridad de la aviación civil, programas de instrucción y programas de control de calidad.					
2.4.3	Cada Estado contratante establecerá y aplicará procedimientos para compartir, en la medida de lo posible, con otros Estados contratantes la información sobre amenazas que se relacione con los intereses de seguridad de la aviación de dichos Estados.					
2.4.4	Cada Estado contratante establecerá y aplicará procedimientos adecuados para proteger y tratar la información sobre seguridad compartida con otros Estados contratantes o que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados contratantes, a fin de asegurarse de que se evite la utilización o divulgación inapropiada de dicha información.					
2.4.5	Recomendación. - Cada Estado contratante debería compartir, en la medida que resulte apropiado y acorde con su soberanía, los resultados de la auditoría realizada por la OACI y las medidas correctivas adoptadas por el Estado auditado si otro Estado solicita esa información.					
2.4.6	Recomendación. - Cada Estado contratante debería incluir en cada uno de sus acuerdos bilaterales de transporte aéreo una cláusula relativa a la seguridad de la aviación, teniendo en cuenta la cláusula modelo elaborada por la OACI.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria	(6) Regulación 1er Nivel	(7) Regulación 2do nivel	(8) Regulación 3er nivel	(9) Procedimiento
		Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”	Ej.: “PNSAC”	Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC	Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”	Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”
2.4.7	Recomendación.- Cada Estado contratante debería poner a disposición de otros Estados contratantes, previa solicitud, una versión por escrito de las partes pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil.					
2.4.8	Recomendación.- Cada Estado contratante debería notificar a la OACI los casos en que haya compartido información de conformidad con 2.4.5.					
2.4.9	Recomendación.- Cada Estado contratante debería considerar la conveniencia de concertar arreglos colaborativos a fin de acrecentar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad. Los arreglos deberían basarse en la verificación de la equivalencia de los resultados de seguridad de la aviación que se obtienen con la aplicación de controles de seguridad efectivos en el origen.					
2.5.1	Recomendación.- Cada Estado contratante debería fomentar la investigación y elaboración de nuevos equipos, procesos y procedimientos de seguridad que cumplan mejor los objetivos de seguridad de la aviación civil y debería cooperar al respecto con otros Estados contratantes.					
2.5.2	Recomendación.- Cada Estado contratante debería garantizar que, en el desarrollo de nuevos equipos de seguridad, se tomen en cuenta los principios relativos a factores humanos.					
2.5.3	Recomendación.- Cada Estado contratante debería considerar la implantación de procesos y procedimientos innovadores para permitir la diferenciación operacional en la inspección y los controles de seguridad basándose en criterios claramente definidos.					
3.1.1	Cada Estado contratante establecerá y aplicará un programa nacional escrito de seguridad de la aviación civil para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.					
3.1.2	Cada Estado contratante designará y notificará a la OACI, la autoridad competente dentro de su administración que será responsable de la preparación, ejecución y mantenimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”	(6) Regulación 1er Nivel Ej.: “PNSAC”	(7) Regulación 2do nivel Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC	(8) Regulación 3er nivel Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”	(9) Procedimiento Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”
3.1.3	Cada Estado contratante evaluará constantemente el grado y la naturaleza de la amenaza para la aviación civil en su territorio y espacio aéreo sobre el mismo y establecerá y aplicará políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil basándose en una evaluación de riesgos de seguridad de la aviación realizada por las autoridades nacionales pertinentes.					
3.1.4	Cada Estado contratante establecerá y pondrá en práctica procedimientos para compartir con sus explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo u otras entidades interesadas, según corresponda y de manera práctica y oportuna, la información pertinente que les ayude a efectuar evaluaciones eficaces del riesgo de seguridad de la aviación en sus operaciones.					
3.1.5	Cada Estado contratante requerirá que la autoridad competente defina y asigne tareas y coordine las actividades entre los departamentos, las agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.					
3.1.6	Cada Estado contratante establecerá un comité nacional de seguridad de la aviación o arreglos similares para coordinar las actividades en materia de seguridad entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.					
3.1.7	Cada Estado contratante exigirá a la autoridad competente que asegure la preparación y ejecución de un programa nacional de instrucción para el personal de todas las entidades que participan o son responsables de la aplicación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil. Este programa de instrucción estará diseñado para garantizar la eficacia del programa nacional de seguridad de la aviación civil.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria	(6) Regulación 1er Nivel	(7) Regulación 2do nivel	(8) Regulación 3er nivel	(9) Procedimiento
		<i>Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”</i>	<i>Ej.: “PNSAC”</i>	<i>Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC</i>	<i>Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”</i>	<i>Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”</i>
3.1.8	Cada Estado contratante asegurará la creación e implantación de un sistema de certificación de instructores y programas de instrucción en concordancia con el programa nacional de seguridad de la aviación civil.					
3.1.9	Cada Estado contratante asegurará que la autoridad competente se ocupe de que estén disponibles los recursos e instalaciones auxiliares necesarios para los servicios de seguridad en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil.					
3.1.10	Cada Estado contratante pondrá a disposición de sus explotadores de aeropuertos y aeronaves y proveedores de servicios de tránsito aéreo que operan en su territorio y de otras entidades interesadas, una versión por escrito de las partes pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil y de la información o directrices pertinentes que les permitan satisfacer los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.					
3.1.11	<i>Recomendación.-</i> Cada Estado contratante debería cerciorarse de que el personal de todas las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica, reciban instrucción periódica de concientización en seguridad de la aviación.					
3.2.1	Cada Estado contratante requerirá que cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil establezca, aplique y mantenga actualizado un programa escrito de seguridad aeroportuaria apropiado para cumplir con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.					
3.2.2	Cada Estado contratante asegurará que, en cada aeropuerto que presta servicios a la aviación civil, haya una autoridad responsable de coordinar la aplicación de controles de seguridad.					
3.2.3	Cada Estado contratante asegurará que se establezca un comité de seguridad de aeropuerto en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, para ayudar a la autoridad mencionada en 3.2.2 a coordinar la aplicación de controles y procedimientos de seguridad, según lo indicado en el programa de seguridad aeroportuaria.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”	(6) Regulación 1er Nivel Ej.: “PNSAC”	(7) Regulación 2do nivel Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC	(8) Regulación 3er nivel Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”	(9) Procedimiento Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”
3.2.4	Cada Estado contratante asegurará que los requisitos de diseño de aeropuertos, incluidos los requisitos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura que son necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad del programa nacional de seguridad de la aviación civil, se integren en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones, así como en las reformas de las instalaciones existentes en los aeropuertos.					
3.3.1	Cada Estado contratante garantizará que los explotadores de transporte aéreo comercial que proporcionen servicios desde dicho Estado hayan establecido, apliquen y mantengan actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado.					
3.3.2	Recomendación.- Cada Estado contratante debería asegurar que toda entidad que realice operaciones de la aviación general, incluidas las de la aviación corporativa, que utilice aeronaves con una masa máxima de despegue mayor a los 5 700 kg haya establecido, aplique y mantenga actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado.					
3.3.3	Recomendación.- Cada Estado contratante debería asegurar que toda entidad que realice operaciones de trabajos aéreos haya establecido, aplique y mantenga actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado. El programa contendrá características operacionales específicas para cada tipo de operaciones.					
3.3.4	Recomendación.- Cada Estado contratante debería tener presente el modelo de la OACI, como fundamento de los programas de seguridad para explotadores o entidades, con arreglo a lo dispuesto en 3.3.1, 3.3.2 y 3.3.3.					
3.3.5	Recomendación.- Cada Estado contratante debería exigir a los explotadores que presten servicio desde ese Estado y que participen en la compartición de códigos u otros acuerdos de colaboración con otros explotadores, que notifiquen a la autoridad competente del carácter de estos acuerdos, incluyendo la identidad de los otros explotadores.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria	(6) Regulación 1er Nivel	(7) Regulación 2do nivel	(8) Regulación 3er nivel	(9) Procedimiento
		<i>Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”</i>	<i>Ej.: “PNSAC”</i>	<i>Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC</i>	<i>Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”</i>	<i>Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”</i>
3.4.1	Cada Estado contratante asegurará que las personas que aplican controles de seguridad hayan sido objeto de verificaciones de antecedentes y procedimientos de selección.					
3.4.2	Cada Estado contratante asegurará que las personas que aplican controles de seguridad posean todas las competencias requeridas para desempeñar sus funciones y hayan recibido instrucción apropiada de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, y que se mantengan actualizados los registros apropiados. Se establecerán normas de actuación pertinentes y se introducirán evaluaciones iniciales y periódicas para mantener dichas normas.					
3.4.3	Cada Estado contratante asegurará que las personas que llevan a cabo las operaciones de inspección hayan sido objeto de certificación de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación.					
3.4.4	Cada Estado contratante exigirá que la autoridad competente elabore, aplique y mantenga actualizado un programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil para determinar si se cumple con el programa nacional de seguridad de la aviación civil y validar su eficacia					
3.4.5	Cada Estado contratante asegurará que la aplicación de medidas de seguridad esté sujeta a verificaciones periódicas de su cumplimiento con el programa nacional de seguridad de la aviación civil. La autoridad competente determinará las prioridades y la frecuencia de las verificaciones en función de la evaluación del riesgo.					
3.4.6	Cada Estado contratante dispondrá que se realicen auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad periódicamente para verificar que se cumpla con el programa nacional de seguridad de la aviación civil y para procurar la rectificación rápida y eficaz de toda deficiencia.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”	(6) Regulación 1er Nivel Ej.: “PNSAC”	(7) Regulación 2do nivel Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC	(8) Regulación 3er nivel Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”	(9) Procedimiento Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”
3.4.7	Cada Estado contratante asegurará que la gestión, la fijación de prioridades y la organización del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil se lleven a cabo en forma independiente de las entidades y personas responsables de aplicar las medidas adoptadas en el marco del programa nacional de seguridad de la aviación civil. Cada Estado contratante también: a) asegurará que el personal que realiza auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad esté capacitado para establecer normas apropiadas para esas tareas de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación civil; b) asegurará que el personal que realiza auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad tenga la autoridad necesaria para obtener información suficiente para llevar a cabo estas tareas y para hacer cumplir las medidas correctivas; c) complementará el programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil con un sistema confidencial de presentación de informes para analizar la información de seguridad proporcionada por pasajeros, miembros de la tripulación y personal de tierra, etc.; y d) establecerá un proceso para registrar y analizar los resultados del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil, para contribuir al desarrollo y la ejecución eficaz del programa nacional de seguridad de la aviación civil, incluida la identificación de las causas y los tipos de incumplimiento y la verificación de que se estén aplicando medidas correctivas en forma sostenida.					
3.4.8	Cada Estado contratante afectado por un acto de interferencia ilícita solicitará a la autoridad competente que revalúe los controles y procedimientos de seguridad y que, oportunamente, adopte las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles, a fin de evitar la repetición de los hechos. Se informará a la OACI acerca de tales medidas.					
3.4.9	Recomendación.- Cada Estado contratante debería cerciorarse de que cada una de las entidades responsables de la ejecución de los elementos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil verifique periódicamente que la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que han sido encomendadas a proveedores externos de servicios cumpla con el programa de seguridad de la aviación de la entidad					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria	(6) Regulación 1er Nivel	(7) Regulación 2do nivel	(8) Regulación 3er nivel	(9) Procedimiento
		Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”	Ej.: “PNSAC”	Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC	Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”	Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”
3.5	Proveedores de servicios de tránsito aéreo Cada Estado contratante exigirá que los proveedores de servicios de tránsito aéreo que operan en su Estado establezcan y apliquen disposiciones de seguridad apropiadas para satisfacer los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado.					
4.1.1	Cada Estado contratante adoptará medidas para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.					
4.1.2	Recomendación.- Cada Estado contratante debería promover la aplicación de medidas de seguridad de la aviación aleatoria e imprevisible. La imprevisibilidad podría contribuir al efecto disuasivo de las medidas de seguridad.					
4.1.3	Recomendación.- Cada Estado contratante debería considerar la integración de la detección del comportamiento en sus prácticas y procedimientos de seguridad de la aviación.					
4.2.1	Cada Estado contratante asegurará que el acceso a las zonas de la parte aeronáutica de los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil esté controlado para evitar el ingreso de personas no autorizadas.					
4.2.2	Cada Estado contratante asegurará que, en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, se establezcan zonas de seguridad restringidas, designadas por el Estado basándose en la evaluación de riesgos de seguridad que realicen las autoridades nacionales competentes.					
4.2.3	Cada Estado contratante asegurará que se establezcan sistemas de identificación de personas y vehículos para impedir el acceso no autorizado a las zonas de la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas. Se verificará la identidad en los puestos de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas.					
4.2.4	Cada Estado contratante asegurará que, antes de autorizar el acceso a las zonas de seguridad restringidas a las personas que no sean pasajeros a las que se les autorice el acceso sin escolta a dichas zonas, se verifiquen sus antecedentes.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria	(6) Regulación 1er Nivel	(7) Regulación 2do nivel	(8) Regulación 3er nivel	(9) Procedimiento
		<i>Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”</i>	<i>Ej.: “PNSAC”</i>	<i>Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC</i>	<i>Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”</i>	<i>Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”</i>
4.2.5	Cada Estado contratante asegurará que, en las zonas de seguridad restringidas, se supervise la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a estas últimas.					
4.2.6	Cada Estado contratante se asegurará de que se inspeccione y se apliquen los controles de seguridad a las personas que no sean pasajeros, así como a los artículos que transporten, antes de ingresar a las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos que presten servicios a las operaciones de la aviación civil internacional.					
4.2.7	Cada Estado contratante asegurará que los vehículos a los que se conceda acceso a las zonas de seguridad restringidas, junto con los artículos contenidos en los mismos, sean objeto de inspección o de otros controles de seguridad apropiados, de conformidad con la evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes.					
4.2.8	<i>Recomendación.-Cada Estado contratante debería asegurar que los documentos de identidad emitidos a los miembros de la tripulación de las aeronaves proporcionan una base internacional armonizada y fiable para el reconocimiento y la validación de la documentación para autorizar el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas, de conformidad con las especificaciones pertinentes establecidas en el Doc.9303, Documentos de viaje de lectura mecánica.</i>					
4.2.9	<i>Recomendación.— Cada Estado contratante debería asegurar que se vuelvan a efectuar, en forma periódica, las verificaciones especificadas en la norma 4.2.4 a todas las personas a las que se autoriza el acceso sin escolta a las zonas de seguridad restringidas.</i>					
4.3.1	4.3.1 Cada Estado contratante asegurará que se lleven a cabo las verificaciones de seguridad de las aeronaves de origen que se utilicen en las operaciones de transporte aéreo comercial o que se realice una inspección de seguridad de las aeronaves. La determinación de si resulta apropiado realizar una verificación o una inspección de seguridad de la aeronave se basará en una evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades nacionales competentes.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria	(6) Regulación 1er Nivel	(7) Regulación 2do nivel	(8) Regulación 3er nivel	(9) Procedimiento
		<i>Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”</i>	<i>Ej.: “PNSAC”</i>	<i>Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC</i>	<i>Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”</i>	<i>Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”</i>
4.3.2	Cada Estado contratante asegurará que se adopten medidas para garantizar que todo artículo que dejen a bordo los pasajeros que desembarquen de vuelos en tránsito se retiren de la aeronave o se manejen de otro modo apropiado antes de la salida de las aeronaves que realizan vuelos comerciales.					
4.3.3	Cada Estado contratante exigirá de sus explotadores de transporte aéreo comercial que adopten medidas apropiadas para asegurar que, durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo.					
4.3.4	Cada Estado contratante asegurará que una aeronave comprendida en 4.3.1 esté protegida contra interferencias no autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección de la aeronave hasta su salida.					
4.3.5	Recomendación. — <i>Cada Estado contratante debería asegurar que se establezcan controles de seguridad para evitar actos de interferencia ilícita contra las aeronaves cuando las mismas no estén en zonas de seguridad restringidas.</i>					
4.3.6	Cada Estado contratante se asegurará de que, de conformidad con la evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades nacionales o locales competentes, se hayan implantado medidas en tierra o procedimientos operacionales apropiados para mitigar los posibles ataques contra aeronaves que usan sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y otras armas que representen una amenaza similar para las aeronaves en los aeropuertos o cerca de ellos.					
4.4.1	Cada Estado contratante establecerá medidas para asegurar que se inspeccione a los pasajeros de origen de las operaciones de transporte aéreo comercial y su equipaje de mano antes de que se embarquen en una aeronave que salga de una zona de seguridad restringida.					
4.4.2	Cada Estado contratante se asegurará de que se empleen métodos adecuados de inspección que sean capaces de detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos que los pasajeros lleven sobre su persona o en el equipaje de mano. Cuando estos métodos no se apliquen de forma continua, se utilizarán de manera impredecible.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”	(6) Regulación 1er Nivel Ej.: “PNSAC”	(7) Regulación 2do nivel Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC	(8) Regulación 3er nivel Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”	(9) Procedimiento Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”
4.4.3	Cada Estado contratante se asegurará que los pasajeros de las operaciones de transporte aéreo comercial que efectúen un transbordo y su equipaje de mano sean inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave, a menos que el Estado haya establecido un proceso de validación y aplique, en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, procedimientos permanentes para garantizar que dichos pasajeros y su equipaje de mano hayan sido debidamente inspeccionados en el punto de origen y luego hayan estado protegidos contra interferencias no autorizadas, desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su embarque en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.					
4.4.4	Cada Estado contratante asegurará que los pasajeros y su equipaje de mano que hayan sido objeto de inspección estén protegidos contra interferencias no autorizadas desde el punto de inspección hasta que se embarquen en su aeronave. Si esos pasajeros y su equipaje de mano se mezclan o entran en contacto con otros, deberán someterse a una nueva inspección antes de embarcarse en una aeronave.					
4.4.5	Cada Estado contratante establecerá en un aeropuerto medidas para las operaciones de tránsito a fin de proteger el equipaje de mano de los pasajeros en tránsito contra interferencias no autorizadas y proteger la integridad de la seguridad del aeropuerto de tránsito.					
4.4.6	Recomendación. — Cada Estado contratante debería asegurar que se establezcan prácticas en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves para ayudar a identificar y resolver las actividades sospechosas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.					
4.5.1	Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que el equipaje de bodega de origen se someta a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial que salga de una zona de seguridad restringida.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria	(6) Regulación 1er Nivel	(7) Regulación 2do nivel	(8) Regulación 3er nivel	(9) Procedimiento
		Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”	Ej.: “PNSAC”	Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC	Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”	Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”
4.5.2	Cada Estado contratante asegurará que todo el equipaje de bodega que se transporte a bordo de una aeronave comercial se proteja contra interferencias no autorizadas desde el punto en que se inspeccione o que el transportista acepte su custodia, lo que ocurra antes, hasta la salida de la aeronave en la que se transporte. Si se compromete la integridad del equipaje de bodega, éste volverá a inspeccionarse antes de ponerlo a bordo de la aeronave.					
4.5.3	Cada Estado contratante asegurará que los explotadores de transporte aéreo comercial no transporten el equipaje de personas que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje esté identificado como equipaje no acompañado y se someta a una inspección apropiada.					
4.5.4	Cada Estado contratante asegurará que el equipaje de bodega destinado al transbordo se inspeccione antes de cargarse en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que haya establecido un procedimiento de validación y aplique procedimientos permanentes en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, para asegurar que ese equipaje de bodega se haya inspeccionado en el punto de origen y protegido luego contra interferencias no autorizadas, desde el aeropuerto de origen hasta su carga en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.					
4.5.5	Cada Estado contratante asegurará que los explotadores del transporte aéreo comercial transporten únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado, inspeccionados de conformidad con la norma pertinente y cuyo transporte en ese vuelo haya sido aceptado por el transportista aéreo. Se debería dejar constancia de que ese equipaje cumple con estos criterios y está autorizado para ser transportado en ese vuelo.					
4.5.6	<i>Recomendación.— Cada Estado contratante debería establecer procedimientos para el tratamiento del equipaje no identificado de conformidad con una evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades nacionales competentes.</i>					
4.6.1	Cada Estado contratante se asegurará de que la carga y el correo se sometan a controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección, cuando sea factible, antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria <i>Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”</i>	(6) Regulación 1er Nivel <i>Ej.: “PNSAC”</i>	(7) Regulación 2do nivel <i>Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC</i>	(8) Regulación 3er nivel <i>Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”</i>	(9) Procedimiento <i>Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”</i>
4.6.2	Cada Estado contratante establecerá un proceso de seguridad de la cadena de suministro, que incluya la aprobación de agentes acreditados o expedidores reconocidos, si éstos participan en la aplicación de inspecciones u otros controles de seguridad de la carga y el correo.					
4.6.3	Cada Estado contratante se asegurará de que la carga y el correo que se transporten en una aeronave comercial estén protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplican la inspección u otros controles de seguridad hasta la salida de la aeronave.					
4.6.4	Cada Estado contratante se asegurará de que se apliquen medidas de seguridad reforzadas a la carga y el correo de alto riesgo para atenuar adecuadamente las amenazas conexas					
4.6.5	Cada Estado contratante se asegurará de que los explotadores no acepten transportar carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial a menos que un agente acreditado o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente confirme y demuestre que se aplican la inspección u otros controles de seguridad. La carga y el correo acerca de los cuales un agente acreditado o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente no pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, serán objeto de inspección.					
4.6.6	Cada Estado contratante asegurará que el aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuesto que deban ser transportados en vuelos comerciales se sometan a controles de seguridad apropiados, que podrán incluir un proceso o inspección de seguridad en la cadena de suministro, y se protejan desde ese momento hasta que se carguen a la aeronave.					
4.6.7	Cada Estado contratante asegurará que las mercancías y los suministros que se introduzcan en las zonas de seguridad restringidas se sometan a controles de seguridad apropiados, que pueden incluir un proceso o inspección de seguridad en la cadena de suministro.					
4.6.8	Cada Estado contratante se asegurará de que la carga y el correo que hayan sido objeto de confirmación y demostración dispongan de un estatus de seguridad que los acompañará, ya sea en formato electrónico o por escrito, a lo largo de la cadena de suministro segura.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria	(6) Regulación 1er Nivel	(7) Regulación 2do nivel	(8) Regulación 3er nivel	(9) Procedimiento
		<i>Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”</i>	<i>Ej.: “PNSAC”</i>	<i>Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC</i>	<i>Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”</i>	<i>Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”</i>
4.6.9	Cada Estado contratante se asegurará de que la carga y el correo de transbordo pasen por los controles de seguridad apropiados antes de cargarse en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial con salida en su territorio.					
4.6.10	Cada Estado contratante se asegurará de que, cuando se realice inspección de carga y correo, la inspección se lleve a cabo utilizando un método o métodos apropiados, teniendo en cuenta el carácter del envío.					
4.6.11	Recomendación.— Cada Estado contratante debería establecer mecanismos apropiados para confirmar que la carga y el correo de transbordo que entren en su territorio hayan pasado por los controles de seguridad apropiados.					
4.7.1	Cada Estado contratante definirá requisitos para los transportistas aéreos relativos al transporte de pasajeros posiblemente perturbadores que viajen bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.					
4.7.2	Cada Estado contratante asegurará que los explotadores que proporcionan servicios desde dicho Estado incluyan, en sus programas de seguridad, medidas y procedimientos para mantener la seguridad a bordo de las aeronaves en las que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.					
4.7.3	Cada Estado contratante asegurará que los explotadores y pilotos al mando de aeronaves estén informados en los casos en que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, para que puedan aplicarse controles de seguridad apropiados					
4.7.4	Cada Estado contratante asegurará que para que los agentes de mantenimiento del orden público u otras personas autorizadas puedan portar armas a bordo de las aeronaves, actuando en cumplimiento de su deber, se exija una autorización especial de conformidad con la legislación de los Estados interesados.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria <i>Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”</i>	(6) Regulación 1er Nivel <i>Ej.: “PNSAC”</i>	(7) Regulación 2do nivel <i>Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC</i>	(8) Regulación 3er nivel <i>Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”</i>	(9) Procedimiento <i>Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”</i>
4.7.5	Cada Estado contratante considerará las solicitudes formuladas por cualquier otro Estado para permitir que personal armado, incluso oficiales de seguridad de a bordo, pueda viajar a bordo de aeronaves de los explotadores del Estado solicitante. Este tipo de viaje sólo se permitirá después de que todos los Estados interesados hayan llegado a un acuerdo al respecto.					
4.7.6	Cada Estado contratante se asegurará de que el transporte de armas en otros casos esté permitido solamente cuando una persona autorizada y debidamente cualificada haya determinado que no están cargadas, en su caso, y aun así, solamente si se colocan en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.					
4.7.7	Cada Estado contratante que decida emplear a oficiales de seguridad de a bordo asegurará que se trate de funcionarios gubernamentales especialmente seleccionados y entrenados, teniendo en cuenta los aspectos relativos a la seguridad operacional y de la aviación a bordo de una aeronave, y cuyo empleo se decida de acuerdo con la evaluación de la amenaza que realice la autoridad competente. El empleo de oficiales de seguridad de a bordo se coordinará con los Estados interesados y será estrictamente confidencial.					
4.7.8	Cada Estado contratante asegurará que se informe al piloto al mando acerca del número de personas armadas y la ubicación de sus asientos.					
4.8.1	Cada Estado contratante se asegurará de que se identifiquen las áreas de la parte pública.					
4.8.2	Cada Estado contratante se asegurará de que se establezcan medidas de seguridad en la parte pública para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita y prevenir que se lleven a cabo, de conformidad con las evaluaciones de riesgos llevadas a cabo por las autoridades o entidades competentes.					
4.8.3	Cada Estado contratante se asegurará de que las medidas de seguridad en la parte pública se coordinen entre los distintos departamentos, agencias y otros órganos del Estado y demás entidades intervinientes, de conformidad con las Normas 3.1.6, 3.2.2 y 3.2.3, y definirá en su programa nacional de seguridad de la aviación civil las responsabilidades apropiadas para la seguridad de la parte pública.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria	(6) Regulación 1er Nivel	(7) Regulación 2do nivel	(8) Regulación 3er nivel	(9) Procedimiento
		Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”	Ej.: “PNSAC”	Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC	Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”	Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”
4.9.1	Cada Estado contratante se asegurará de que los explotadores o entidades definidos en el programa nacional de seguridad de la aviación civil u otra documentación nacional pertinente identifiquen sus sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones y datos críticos que se empleen para los fines de la aviación civil, y que en función de una evaluación de riesgos elaboren y lleven a la práctica las medidas que correspondan para protegerlos de interferencia ilícita.					
4.9.2	Recomendación. — Cada Estado contratante debería asegurarse de que las medidas en aplicación protejan, según corresponda, la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los sistemas y/o datos críticos identificados. Las medidas deberían incluir, entre otras cosas, características de seguridad en el diseño, seguridad de la cadena de suministro, separación de redes y protección o limitación de las capacidades de acceso remoto, según corresponda y de acuerdo con la evaluación de riesgos efectuada por las autoridades nacionales correspondientes.					
5.1.1	Cada Estado contratante adoptará medidas, cuando exista información fiable que indique que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, para protegerla, si todavía está en tierra, y para notificar su llegada lo antes posible a las autoridades aeroportuarias pertinentes y a los servicios de tránsito aéreo de los Estados interesados, si la aeronave ya ha salido.					
5.1.2	Cada Estado contratante asegurará, cuando exista información fiable de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, que se inspeccione la aeronave en busca de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos. Se notificará previamente al explotador que se va a realizar la inspección.					
5.1.3	Cada Estado contratante asegurará que se adopten disposiciones para investigar, volver inofensivos y eliminar, si es necesario, los objetos que se sospeche sean artefactos peligrosos o que representen riesgos en los aeropuertos.					
5.1.4	Cada Estado contratante asegurará que se preparen planes de contingencia y se asignen recursos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Los planes de contingencia se verificarán con regularidad.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria	(6) Regulación 1er Nivel	(7) Regulación 2do nivel	(8) Regulación 3er nivel	(9) Procedimiento
		<i>Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”</i>	<i>Ej.: “PNSAC”</i>	<i>Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC</i>	<i>Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”</i>	<i>Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”</i>
5.1.5	Cada Estado contratante asegurará que haya personal autorizado y debidamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil.					
5.1.6	Cada Estado contratante se asegurará de que en su programa nacional de seguridad de la aviación civil se definan los procesos para que la entidad que esté a cargo de ejecutar dicho programa notifique en forma práctica y oportuna a las autoridades que corresponda toda información relativa a incidentes de interferencia ilícita y sus actos preparatorios, tomando en cuenta lo indicado en 2.1.4.					
5.2.1	Cada Estado contratante adoptará medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras ésta se encuentre en tierra en el territorio del Estado contratante, hasta que puedan continuar su viaje.					
5.2.2	Cada Estado contratante encargado de prestar servicios de tránsito aéreo a una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita recabará toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de las dependencias de servicios de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.					
5.2.3	Cada Estado contratante proporcionará asistencia a una aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito, tal como ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso para aterrizar, en la medida en que lo exijan las circunstancias.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria	(6) Regulación 1er Nivel	(7) Regulación 2do nivel	(8) Regulación 3er nivel	(9) Procedimiento
		Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”	Ej.: “PNSAC”	Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC	Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”	Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”
5.2.4	Cada Estado contratante adoptará las medidas que considere factibles para asegurar que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en su territorio se retenga en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas. Sin embargo, es necesario que en estas medidas se tenga presente el grave peligro que supondría continuar el vuelo. Los Estados también reconocerán la importancia de las consultas, cuando sean posibles, entre el Estado donde haya aterrizado la aeronave y el Estado del explotador de esta última, y de la notificación del Estado donde haya aterrizado la aeronave a los Estados de destino supuesto o declarado.					
5.2.5	Cada Estado contratante en cuyo territorio haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita notificará dicho aterrizaje por el medio más rápido al Estado de matrícula y al Estado del explotador y notificará igualmente por el medio más rápido toda otra información pertinente de que disponga a: a) ambos Estados mencionados; b) cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido muertos o sufrido lesiones; c) cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes; d) cada Estado de cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave; y e) la Organización de Aviación Civil Internacional.					
5.2.6	Recomendación.— Cada Estado contratante debería asegurar que la información recibida como consecuencia de las medidas tomadas de conformidad con 5.2.2 se distribuya localmente a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas, a las administraciones aeroportuarias apropiadas, al explotador y a otras entidades pertinentes, tan pronto como sea posible.					
5.2.7	Recomendación. — Cada Estado contratante debería cooperar con otros Estados a fin de proporcionar una respuesta común en relación con un acto de interferencia ilícita. Al tomar medidas en su territorio para liberar a pasajeros y miembros de la tripulación de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, cada Estado contratante debería utilizar, según corresponda, la experiencia y capacidad del Estado del explotador, del Estado del fabricante y del Estado de matrícula de dicha aeronave.					

Anexo 17 – Seguridad (Enmienda 16)		Normativa Nacional (Ajustar a la estructura normativa de cada Estado)				
(3) Norma Anexo 17	(4) Contenido de la norma	(5) Normativa primaria Ej.: “Ley, Código aeronáutico, etc.”	(6) Regulación 1er Nivel Ej.: “PNSAC”	(7) Regulación 2do nivel Ej.: “Regulación aeronáutica AVSEC	(8) Regulación 3er nivel Ej.: “Circular, Providencia, instructivo, etc.”	(9) Procedimiento Ej.: “Manual del Inspector AVSEC”
5.3.1	Cada Estado contratante afectado por un acto de interferencia ilícita proporcionará a la OACI toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita, lo antes posible una vez resuelto el caso.					
5.3.2	Recomendación. — Cada Estado contratante debería intercambiar con otros Estados contratantes la información que considere apropiada sobre cómo responder ante un acto de interferencia ilícita y, al mismo tiempo, debería proporcionar esa información a la OACI.					