



A37-WP/297
EX/66
30/9/10

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 13, 14 Y 15

El texto adjunto sobre las cuestiones 13, 14 y 15 se presenta al Comité Ejecutivo para que lo examine.

Cuestión 13: Política de seguridad de la aviación

13:1 En sus segunda y tercera sesiones, el Comité Ejecutivo examinó el tema de la política de seguridad de la aviación basándose en un informe del Consejo acerca de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), la cual es una nueva estrategia compuesta por siete áreas primordiales para los próximos dos trienios (WP/18) en remplazo del Plan de acción de seguridad de la aviación adoptado en 2002, y en otros dos informes del Consejo: uno sobre la *Actualización de la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita* (WP/19); y el otro relativo a la propuesta adopción de la Declaración sobre seguridad de la aviación elaborada en respuesta al incidente de intento de sabotaje del vuelo 253 de Northwest Airlines el 25 de diciembre de 2009 (WP/75). Además, se examinaron 15 notas presentadas por Estados y observadores: WP/97, 99, 100, 101, 164, 183, 247, 252, 255, 256, 257, 282, 283, 284 y 285.

13:2 En la nota WP/18, el Consejo informaba sobre las siete áreas estratégicas primordiales de una nueva estrategia de seguridad de la aviación conocida como ICASS – Plan de acción estratégico 2011-2016. La ICASS se basa en el actual Plan de acción de seguridad de la aviación y presenta algunos importantes cambios de énfasis respecto a las actividades actuales de seguridad de la aviación. Entre otras cosas, la nueva estrategia se concentra más intensamente en abordar las carencias de seguridad de la aviación mediante la asistencia a los Estados. Si bien la financiación de sus actividades básicas se incluirán en el presupuesto regular propuesto de la Organización, se comunicó al Comité que las nuevas iniciativas en el marco de la ICASS podrían requerir financiación adicional mediante contribuciones voluntarias.

13:3 En la nota WP/99, Colombia ponía de relieve la importancia del transporte aéreo eficiente y la facilitación por lo que respecta al desarrollo de aeropuertos focales, e hizo un llamamiento en relación con el establecimiento de arreglos relativos a un control de seguridad único, para beneficio de los pasajeros provenientes de aeropuertos focales de las regiones de Latinoamérica. En la nota se observaba la falta de textos de orientación de la OACI sobre arreglos relativos a un control de seguridad único y se proponía la elaboración de tal orientación.

13:4 En la nota WP/183, el Japón informaba sobre los esfuerzos para reforzar la seguridad de la aviación en la Región Asia y Pacífico en el período transcurrido desde que los Estados y las administraciones habían participado en la Conferencia ministerial Asia-Pacífico de seguridad de la aviación, celebrada en Tokio el 13 de marzo de 2010. La Declaración conjunta Asia-Pacífico sobre seguridad de la aviación adoptada por la Conferencia de Tokio el pasado mes de marzo figuraba en un apéndice.

13:5 En la nota WP/285, Nepal proporcionaba un resumen de las respuestas a las amenazas relacionadas con la seguridad de la aviación y las actividades correspondientes, comprendidas las medidas adoptadas para llevar a la práctica las recomendaciones de una auditoría de la seguridad de la aviación, de la OACI. En la nota se ponía de relieve la importancia de continuar trabajando en estrecha cooperación a fin de abordar las amenazas relacionadas con la seguridad de la aviación y la integridad del sistema de transporte aéreo mundial.

13:6 En la nota WP/284, Singapur informaba a la Asamblea acerca de su experiencia positiva respecto a un ejercicio relacionado con la Red de puntos de contactos de seguridad de la aviación (PoC), que había llevado a cabo con los Estados miembros de la Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), en agosto y septiembre de 2010.

13:7 En la nota WP/256, Venezuela proponía que se elaboraran textos de orientación para brindar asistencia a los Estados en cuanto al establecimiento de reglamentación en materia de instrucción en factores humanos para el personal de seguridad de la aviación. En la nota se ponía de relieve que los Estados necesitaban contar con orientación y documentos de referencia a fin de identificar las necesidades de instrucción relativa a factores humanos, y que las entidades que se ocupaban de la aplicación de medidas de seguridad de la aviación también necesitaban contar con orientación sobre el modo de establecer políticas y programas relativos a factores humanos. También se recalca la necesidad de elaborar programas de capacitación especializada en materia de factores humanos, para el personal de seguridad de la aviación en los aeropuertos.

13:8 En la nota WP/97, el Canadá y los Estados Unidos señalaban a la atención las importantes medidas adoptadas en los últimos meses para destacar la seguridad de la aviación en el seno de la OACI, notablemente la reestructuración de la Secretaría que abarcaba la consolidación de todos los programas de seguridad de la aviación en una Subdirección de seguridad de la aviación, mejorando así la coordinación y los esfuerzos destinados a reforzar la seguridad de la aviación mundial. En la nota también se ponía de relieve la elaboración de la ICASS y el creciente apoyo a las iniciativas existentes o nuevas en materia de seguridad de la aviación.

13:9 Japón y Singapur informaban sobre el desarrollo de un Plan de acción de seguridad de la aviación para Asia-Pacífico y sus seis iniciativas clave (WP/283). El plan proporciona un marco para aumentar la colaboración en materia de seguridad de la aviación entre los Estados de la Región Asia y Pacífico.

13:10 En la nota WP/247, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) informaba a la Asamblea que, como resultado del incidente del 25 de diciembre de 2009, varios Estados africanos habían adoptado una declaración conjunta y un plan de acción de seguridad de la aviación. Dado que la nota se concentraba en la labor que se estaba realizando en el marco del Programa ISD–Seguridad de la aviación, la misma se examinó en el marco de la cuestión 15 (Apoyo a la implantación y desarrollo).

13:11 En la nota WP/252, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) bosquejaba las recomendaciones primordiales para la seguridad de la aviación propuestas por la IATA y sus líneas aéreas afiliadas en una cumbre mundial celebrada en enero de 2010 a raíz del suceso del 25 de diciembre de 2009. La IATA hizo un llamamiento para que la Asamblea reconozca la importancia de un esfuerzo de colaboración mundial para abordar las nuevas amenazas contra la seguridad de la aviación, partiendo de la consulta oficial y continua con la industria. En la nota se identificaba cierto número de medidas concretas — entre ellas el despliegue de un puesto de control de la próxima generación elaborado en forma conjunta por los encargados de la reglamentación y la industria — que la IATA consideraba implantar bajo el liderazgo de la OACI. En la nota también se proponía la elaboración de normas sobre nivel de servicio para medir la actuación relativa al despacho de pasajeros internacionales, y se instaba a la OACI a preparar textos de orientación sobre el asunto.

13:12 En una nota de información (WP/298), la República Islámica del Irán puso de relieve la importancia de tomar en consideración los derechos y la dignidad del ser humano al elaborar y llevar a la práctica nuevas tecnologías de inspección, así como las repercusiones en materia de costos relativas a las nuevas medidas de seguridad de la aviación.

13:13 En una nota de información (WP/164), el Japón informaba sobre la evaluación que estaba llevando a cabo en relación con los ensayos, en aeropuertos, de tecnología avanzada de procesamiento de imágenes (AIT) concebida para detectar sustancias químicas explosivas. Se examinaron cinco sistemas diferentes durante los ensayos llevados a cabo en el aeropuerto Narita de Tokio, del 5 de julio al 17 de septiembre de 2010, con la participación voluntaria de pasajeros.

13:14 Malasia proporcionó una nota de información sobre la implantación del proyecto piloto relativo al Programa de protección de la carga (WP/257), el cual es una iniciativa que ha emprendido junto con la IATA, Aeropuertos de Malasia (KLIA) y varios otros participantes que intervienen en la expedición de la carga aérea. La etapa de ensayo se inició en mayo de 2010 con el objetivo de implantar un Programa nacional de protección de la carga. Esta nota también se presentó en el marco de la cuestión 52.

13:15 En una nota de información (WP/255), la República de Corea bosquejaba sus planes de desarrollo a largo plazo por lo que respecta a la seguridad de la aviación civil. Dichos planes incluían la introducción de mejoras tales como las tecnologías avanzadas de inspección y el fortalecimiento de la seguridad de la carga aérea, así como el perfeccionamiento del sistema nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil. En la nota se ponía de relieve la importancia de la cooperación internacional para abordar las amenazas emergentes.

13:16 En una nota de información (WP/282), Venezuela examinaba su experiencia en relación con la certificación del personal nacional de seguridad de la aviación, con la intención de brindar asistencia a otros Estados en relación con el cumplimiento de las disposiciones establecidas en las Normas 3.4.1 y 3.4.3 del Anexo 17.

13:17 En la nota WP/19, el Consejo presentaba propuestas para revisar la Resolución A36-20 de la Asamblea: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita*. Las revisiones propuestas reflejaban los acontecimientos en la esfera de la seguridad de la aviación desde el 36º período de sesiones de la Asamblea, comprendidos los resultados de las conferencias regionales sobre seguridad de la aviación que se celebraron en 2010 en respuesta al incidente del 25 de diciembre de 2009, así como la adopción de una nueva estrategia sobre seguridad de la aviación, la ICASS, para los próximos dos trienios. El proyecto de resolución incluía asimismo modificaciones consideradas necesarias para aclarar el contenido de las políticas existentes.

13:18 En la nota WP/100, Bélgica presentaba propuestas para mejorar las iniciativas de creación de capacidades de seguridad de la aviación, de la OACI. Se invitaba a la Asamblea, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), a considerar la ulterior revisión de la Resolución A36-20 para incluir referencias a varios principios de creación de capacidades, comprendido el requisito de establecer un orden de prioridades con respecto a las actividades de creación de capacidades basándose en los resultados del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP).

13:19 Se invitaba asimismo a la Asamblea a que, al actualizar la Resolución A36-20, incorporara las modificaciones propuestas en la nota WP/101, presentada por Bélgica, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC. La nota WP/101 se concentraba en medidas para asegurar la eficacia de la política de seguridad de la aviación a pesar de la naturaleza evolutiva de las amenazas terroristas. Además de las modificaciones específicas a la resolución, en la nota se identificaban cuestiones que requerían la atención del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación. En ella también se manifestaba apoyo en relación con la celebración de una Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación en el trienio 2011-2013.

13:20 En la nota WP/75, el Consejo proponía que la Asamblea adoptara la Declaración sobre seguridad de la aviación, que representa una respuesta mundial con respecto al intento de sabotaje del vuelo 253 de Northwest Airlines el 25 de diciembre de 2009, así como con respecto a otras amenazas contra la aviación civil. La declaración contiene los elementos principales de las declaraciones conjuntas adoptadas por una serie de conferencias regionales a nivel ministerial sobre seguridad de la aviación celebradas en 2010, y define un número de actividades clave que deben ser llevadas a cabo por la OACI y sus Estados miembros en los años venideros.

13:21 El Comité tomó nota con satisfacción de las iniciativas existentes y nuevas en materia de seguridad de la aviación adoptadas por la OACI, y felicitó al Secretario General por haber adoptado medidas importantes para poner de relieve la importancia de la seguridad de la aviación y maximizar el uso eficiente de los recursos en materia de seguridad de la aviación, especialmente mediante la consolidación de los programas de seguridad de la aviación en el seno de la Subdirección de seguridad de la aviación. Los miembros del Comité manifestaron sólido apoyo por la función de la OACI en relación con la fijación de normas de seguridad de la aviación a nivel mundial, y respaldó la Enmienda 12 del Anexo 17 — *Seguridad*.

13:22 El Comité manifestó su agradecimiento a la OACI por la elaboración de las nuevas estrategias de seguridad de la aviación contenidas en la ICASS, y recalcó la importancia de su implantación. Se recomendó que se realizaran esfuerzos para asegurar que el programa de trabajo de seguridad de la aviación de la OACI siguiera siendo financiado dentro de los parámetros del presupuesto del programa regular, pero se alentó a la vez a los Estados a proporcionar contribuciones voluntarias, a modo de recursos humanos y financieros, en la medida de lo posible, para asegurar la eficacia de la seguridad de la aviación mundial.

13:23 El Comité puso de relieve la necesidad de equilibrar la seguridad de la aviación y la facilitación, y reconoció la necesidad de minimizar las interrupciones o retrasos causados por repetidas verificaciones de seguridad en los aeropuertos de tránsito/transbordo, con base en la Norma 4.4.2 del Anexo 17. El Comité convino en que era necesario alentar un mayor grado de coordinación y cooperación a escala regional a fin de que los pasajeros en tránsito provenientes de otros aeropuertos recibieran inspecciones de seguridad de la aviación facilitadas y/o promover un control de seguridad único.

13:24 Por lo que respecta a factores humanos, el Comité reconoció su importancia y recalcó que debían tenerse en cuenta siempre, a pesar del alto nivel de desarrollo de la tecnología en materia de seguridad de la aviación en la industria aeronáutica.

13:25 Los miembros del Comité estuvieron de acuerdo con la sugerencia de que se armonizaran las funciones de seguridad de la aviación de la industria y los gobiernos, de conformidad con lo propuesto en la nota WP/252 en el sentido de elaborar un “puesto de control del futuro”.

13:26 El Comité puso de relieve la importancia de contar con una Red de puntos de contactos de seguridad de la aviación (PoC) para intercambiar información sobre amenazas y de otra índole entre los Estados miembros. El Comité tomó nota de los ejercicios relativos a la Red PoC que fueron llevados a cabo recientemente en la Región Asia y Pacífico, y recomendó que iniciativas de ese tipo se llevaran a cabo en otras regiones. El Comité alentó además a los Estados a inscribirse y utilizar la Red PoC para intercambiar información de importancia crítica relacionada con la seguridad de la aviación.

13:27 Con la finalidad de aumentar el conocimiento de la situación de seguridad de la aviación entre los Estados y promover una cooperación intensificada, algunos miembros del Comité pidieron que se hiciera un esfuerzo para establecer contacto con todos los Estados a fin de asegurar una mayor participación en las conferencias y eventos regionales e internacionales relacionados con la seguridad de la aviación.

13:28 El Comité puso de relieve la importancia de aplicar la evaluación de riesgos en la seguridad de la aviación, y recomendó que el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación tuviera en cuenta un enfoque en capas y basado en los riesgos por lo que respecta a la seguridad de la aviación, al proponer normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con la seguridad de la aviación. Por este motivo, se sugirió asimismo que la comunidad internacional empleara una metodología de evaluación de riesgos. El Comité convino en que la comprensión clara de los riesgos en el entorno de la seguridad de la aviación internacional ayudaría a los Estados a asignar sus recursos a las áreas de suma prioridad.

13:29 El Comité reconoció que la amenaza de fuentes internas era considerable, y recomendó que el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación estudiara más a fondo la posible implantación de la inspección de todas las personas que no sean pasajeros.

13:30 El Comité examinó el proyecto de Declaración sobre seguridad de la aviación, propuesto por el Consejo como medio para demostrar la voluntad política de los Estados en el sentido de fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo. El Comité manifestó amplio y sólido apoyo por el proyecto de declaración y formuló comentarios destinados al perfeccionamiento de su texto, comprendida una propuesta relativa a conceder mayor énfasis a la importancia de las actividades de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación y a la asistencia técnica para los Estados en desarrollo.

13:31 Al finalizar su labor sobre esta cuestión del orden del día, el Comité convino en presentar para su adopción en la Plenaria la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita* revisada (con excepción del Apéndice E, que se incluye en el Informe sobre la cuestión 14) y la Declaración sobre seguridad de la aviación mundial, teniendo en cuenta las modificaciones propuestas por el Comité.

Resolución 13/xx: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita

Considerando que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados;

Considerando que en la Resolución A36-20 la Asamblea decidió adoptar en cada período de sesiones una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita; y

Considerando que la Asamblea ha examinado las propuestas del Consejo de enmendar la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI contenida en la Resolución A36-20, Apéndices A a H inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 37º período de sesiones;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, según están formulados al clausurarse el 37º período de sesiones de la Asamblea;

2. *Resuelve* pedir al Consejo que presente para su consideración en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita; y

3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A36-20.

APÉNDICE A **Criterios generales**

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

Considerando que los actos de interferencia ilícita en la aviación civil se han convertido en la mayor amenaza para su desarrollo seguro y ordenado;

Considerando que la amenaza de actos terroristas, incluyendo la amenaza que plantea el uso de aeronaves como armas de destrucción o como blanco de sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), otros sistemas de misiles tierra-aire, armas ligeras y granadas propulsadas por cohetes, llevar a bordo líquidos, geles y aerosoles como componentes de un artefacto explosivo improvisado, el sabotaje o intento de sabotaje utilizando un artefacto explosivo improvisado, el apoderamiento ilícito de aeronaves, el ataque a instalaciones de aviación y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, perjudican seriamente la seguridad, eficacia y regularidad de la aviación civil internacional, poniendo en peligro la vida de las personas que se encuentran a bordo y en tierra y menoscabando la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil internacional;

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

Recordando las Resoluciones A33-1 y A36-19 de la Asamblea y las recomendaciones de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en febrero de 2002;

Tomando nota de las medidas adoptadas hasta el presente por el Consejo, en particular la adopción en junio de 2002 del Plan de acción de la OACI para fortalecer la seguridad de la aviación, así como las nuevas medidas preventivas y el refuerzo de los medios de que dispone la Organización para hacer frente a las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil; y

Respaldao la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación y sus siete áreas estratégicas primordiales, adoptadas por el Consejo el 17 de febrero de 2010, que establecen el marco para las actividades de seguridad de la aviación de la OACI en los próximos dos trienios (2011-2016), para sustituir el actual Plan de acción de seguridad de la aviación;

La Asamblea:

1. *Condena enérgicamente* todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, dondequiera que se cometa y quienquiera que sea y por cualquier motivo que lo ejecute;

2. *Toma nota con repudio* de los actos y tentativas de actos de interferencia ilícita cuyo objetivo es la destrucción en vuelo de aeronaves civiles en servicio comercial, incluido todo uso indebido de las aeronaves civiles como un arma de destrucción, y la muerte de las personas que se encuentren a bordo y en tierra;

3. *Reafirma* que la OACI y sus Estados miembros deben seguir considerando la seguridad de la aviación como un asunto de máxima prioridad y que deberían proporcionar recursos apropiados al respecto;

4. *Exhorta* a todos los Estados contratantes a confirmar su apoyo decidido a los principios establecidos por la OACI aplicando las medidas de seguridad más efectivas, individualmente y en mutua colaboración, para prevenir los actos de interferencia ilícita y castigar a los perpetradores y planificadores de tales actos, así como a sus patrocinadores y a los financistas de los conspiradores para cometerlos;

5. *Reafirma* la responsabilidad de la OACI para facilitar la resolución sistemática y constante de los problemas que puedan surgir entre Estados contratantes en asuntos referentes a la explotación segura y ordenada de la aviación civil internacional en todo el mundo;

6. *Encarga* al Consejo que como prioridad urgente continúe su labor en relación con las medidas para la prevención de los actos de interferencia ilícita, basándose en la dirección estratégica proporcionada en el marco de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación y asegure que esta tarea se lleve a cabo con el más alto grado de eficiencia y capacidad de reacción;

7. *Expresa* su reconocimiento a los Estados contratantes por las contribuciones voluntarias de recursos humanos y financieros aportadas al Plan de acción de seguridad de la aviación durante el trienio 2008-2010; y

8. *Insta* a todos los Estados contratantes a continuar apoyando financieramente las actividades de seguridad de la aviación de la Organización por medio de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación.

APÉNDICE B

Instrumentos jurídicos internacionales, promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados para la represión de actos de interferencia ilícita en la aviación civil

a) *Instrumentos jurídicos internacionales*

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

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes que aún no sean partes en el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963), en el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (La Haya, 1970), en el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1971) y el *Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988*, en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991), en el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010) y en el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010), a que pasen a ser partes en dichos Convenios. Las listas de los Estados Partes en instrumentos jurídicos de seguridad de la aviación figuran en www.icao.int bajo “ICAO Treaty Collection” (Colección de Tratados de la OACI);

2. *Exhorta* a los Estados que aún no sean partes en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* a que pongan en práctica los principios de dicho instrumento incluso antes de que lo ratifiquen, acepten, aprueben o se adhieran a él, y exhorta a los Estados fabricantes de explosivos plásticos a proceder a la marcación de tales explosivos lo antes posible; y

3. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que continúe recordando a los Estados la importancia de que pasen a ser partes en los Convenios de Tokio, La Haya, Montreal y Beijing, en el *Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988*, en el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* de 2010 y en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, y que preste asistencia a los Estados que encuentren alguna dificultad en el proceso de adhesión a dichos instrumentos.

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

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

La Asamblea:

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

2. *Exhorta* a los Estados contratantes a que adopten medidas adecuadas relativas al enjuiciamiento o a la extradición de las personas que cometan actos de apoderamiento ilícito de aeronaves, actos de sabotaje o intento de sabotaje u otros actos o tentativas de actos de interferencia ilícita en la aviación civil, adoptando a tal efecto las disposiciones legales o tratados correspondientes, o reforzando los acuerdos existentes y concertando acuerdos apropiados para la represión de tales actos en los que se dispondrá la extradición de las personas que cometan ataques criminales contra la aviación civil internacional.

APÉNDICE C

Medidas de seguridad de carácter técnico

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

Considerando que es claramente necesario reforzar las medidas de seguridad en todas las fases y procesos relacionados con el transporte de personas, su equipaje de mano y equipaje de bodega, carga, correo, paquetes de mensajería y encomiendas por expreso;

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

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

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

Considerando que la obligación de asegurarse de que los organismos gubernamentales, las autoridades aeroportuarias y los explotadores de aeronaves aplican medidas de seguridad incumbe a los Estados contratantes;

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

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

La Asamblea:

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

2. *Pide* al Consejo que lleve a cabo, además de lo prescrito en el mandato de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE) conforme al *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, estudios sobre métodos de detección de explosivos o de materiales explosivos, especialmente sobre la marcación de aquellos explosivos que son motivo de preocupación, distintos de los explosivos plásticos, con miras a favorecer la evolución, si es necesario, de un régimen jurídico exhaustivo apropiado;

3. *Insta* a todos los Estados a que, de manera individual y en colaboración con otros Estados, adopten todas las medidas posibles para la prevención de actos de interferencia ilícita, en particular, aquellas exigidas o recomendadas por el Anexo 17 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y las recomendadas por el Consejo;

4. *Insta* a los Estados contratantes a que intensifiquen sus esfuerzos para aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS), y procedimientos existentes relacionados con la seguridad de la aviación, a velar por su cumplimiento, a que adopten todas las medidas necesarias para evitar los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional y a que concedan la debida atención a los textos de orientación contenidos en el *Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita* (Doc 8973), de la OACI y disponibles en el sitio web de acceso restringido de la OACI;

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

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

- a) ampliar los mecanismos de cooperación existentes entre los Estados y la industria, según sea apropiado, con el fin de intercambiar información y detectar prontamente las amenazas para la seguridad de las operaciones de la aviación civil;
- b) compartir conocimientos especializados, las mejores prácticas e información relativa a medidas de seguridad preventivas, incluyendo técnicas de registro e inspección, detección de explosivos, detección de conductas en la seguridad de aeropuertos, inspección y validación de credenciales del personal de aeropuertos, desarrollo de recursos humanos e investigación y desarrollo de tecnologías pertinentes;
- c) utilizar tecnología moderna para detectar artículos prohibidos e impedir su transporte a bordo, respetando al mismo tiempo la privacidad y la seguridad de las personas; y
- d) reemplazar las restricciones relativas al transporte de líquidos, aerosoles y geles (LAG) por la inspección de los LAG cuando se encuentre ampliamente disponible la tecnología apropiada de detección de explosivos;

7. *Exhorta* a los Estados contratantes a examinar los mecanismos de intercambio de información, comprendidos el empleo de funcionarios de enlace y el mayor uso de la información anticipada sobre los pasajeros (API) proporcionada por los transportistas aéreos, con el fin de reducir el riesgo para los pasajeros, asegurando al mismo tiempo la protección de la privacidad y las libertades civiles;

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

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

10. *Insta* a los Estados contratantes que aún no lo han hecho a que comiencen a expedir únicamente pasaportes de lectura mecánica de conformidad con las especificaciones que figuran en el Doc 9303, Parte 1;

11. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que:

- a) asegure que las disposiciones del Anexo 17 y del Anexo 9 — *Facilitación* sean compatibles y se complementen, siempre y cuando no se comprometa la eficacia de las medidas de seguridad;
- b) cuando sea pertinente, se incluyan asuntos referentes a la seguridad de la aviación en el orden del día de las reuniones de la OACI;
- c) continúe promoviendo la adopción de procesos y conceptos de seguridad de la aviación eficaces, mediante eventos regionales y subregionales que creen conciencia sobre la seguridad de la aviación, a solicitud de los Estados interesados;

- d) desarrolle y actualice el programa de instrucción de la OACI en materia de seguridad de la aviación y los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP);
- e) supervise, desarrolle y promueva la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) dentro del marco existente a fin de garantizar que se mantenga la calidad de la instrucción y se obtengan niveles adecuados de cooperación;
- f) continúe trabajando con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para hacer frente a las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil, y elaborando las medidas preventivas adecuadas, incluyendo la inspección del personal aeroportuario con acceso a las instalaciones aeroportuarias de seguridad restringida, la inspección mejorada de los pasajeros y el equipaje, los controles apropiados de seguridad de la aviación por lo que respecta a la carga, la cadena de suministro y los proveedores de servicios, así como la selección e instrucción de las personas que ponen en ejecución e implantan las medidas de seguridad de la aviación; y
- g) promueva el desarrollo de procesos de reconocimiento mutuo con el propósito de asistir a los Estados en el logro de arreglos de beneficio mutuo, incluyendo los relativos a un control de seguridad único;

12. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que actualice y enmiende a intervalos apropiados el Manual de seguridad y elabore, según resulte necesario, nuevos textos de orientación, incluidos los textos de orientación sobre líquidos, aerosoles y geles, y sobre factores humanos, destinados a ayudar a los Estados contratantes a responder a las amenazas nuevas y existentes para la aviación y a aplicar las especificaciones y procedimientos relativos a la seguridad de la aviación civil;

13. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación que identifique y elabore una metodología de evaluación de riesgos para la seguridad de la aviación e incluya la evaluación de riesgos en toda recomendación relativa a la adopción de medidas de seguridad de la aviación nuevas o modificadas contenida en el Anexo 17 o en todo otro documento de la OACI; y

14. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que evalúe continuamente sus atribuciones y procedimientos rectores a fin de asegurar que el Grupo no tenga limitaciones para estudiar todas las cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación.

APÉNDICE D

Medidas que tomarán los Estados afectados por un acto de interferencia ilícita

a) *Actos de interferencia ilícita*

Considerando que los actos de interferencia ilícita continúan comprometiendo gravemente la seguridad, regularidad y eficacia de la aviación civil internacional;

Considerando que la seguridad de los vuelos de las aeronaves objeto de actos de apoderamiento ilícito puede verse aún más comprometida si se les niega la utilización de las ayudas para la navegación y los servicios de tránsito aéreo, se bloquean las pistas y calles de rodaje y se cierran los aeropuertos; y

Considerando que la seguridad de los pasajeros y de la tripulación de las aeronaves que son objeto de un acto de apoderamiento ilícito puede peligrar más si se permite despegar a las aeronaves y continuar el viaje cuando aún siguen siendo objeto de apoderamiento ilícito;

La Asamblea:

1. *Expresa* preocupación por los desafíos que plantean a la seguridad de la aviación civil las amenazas nuevas y existentes y la diversidad de modus operandi utilizados para cometer actos de interferencia ilícita;

2. *Recuerda* a este respecto las disposiciones pertinentes de los Convenios de Chicago, Tokio, La Haya y Montreal, así como el Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988;

3. *Recomienda* que los Estados tengan en cuenta las consideraciones anteriores en la elaboración de sus políticas y planes de contingencia para hacer frente a los actos de interferencia ilícita;

4. *Insta* a los Estados contratantes a prestar ayuda a las aeronaves objeto de actos de apoderamiento ilícito y proporcionarles ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y autorización de aterrizaje;

5. *Insta* a los Estados contratantes a asegurarse de que la aeronave objeto de 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;

6. *Reconoce* la importancia de las consultas entre el Estado donde haya aterrizado la aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito y el Estado del explotador de dicha aeronave, así como de la notificación por parte del Estado donde haya aterrizado la aeronave a los Estados de destino supuesto o declarado;

7. *Insta* a los Estados contratantes a que cooperen para dar una respuesta conjunta con relación a un acto de interferencia ilícita, y también a que empleen, si es necesario, la experiencia y las capacidades del Estado del explotador, del Estado de fabricación y del Estado de matrícula de una aeronave que ha sido objeto de un acto de interferencia ilícita cuando tomen medidas en sus territorios para liberar a los pasajeros y a los miembros de la tripulación de dicha aeronave;

8. *Condena* todo incumplimiento por un Estado contratante de sus obligaciones de devolver sin demora toda aeronave detenida ilegalmente o de proceder a la extradición de toda persona acusada de haber cometido un acto de interferencia ilícita en la aviación civil o de poner inmediatamente su caso en conocimiento de las autoridades competentes; y

9. *Exhorta* a los Estados contratantes a seguir prestando ayuda en la investigación de tales actos y en la captura y enjuiciamiento de los responsables.

b) *Notificación de actos de interferencia ilícita*

Considerando que los informes oficiales de los Estados afectados por actos de interferencia ilícita deberían proporcionar información confiable y constituir la base para la evaluación y el análisis de dichos actos; y

Considerando que la base de datos en línea sobre actos de interferencia ilícita, de la OACI, es una herramienta eficaz para la pronta divulgación de información relacionada con incidentes de seguridad de la aviación, y es de fácil acceso para los Estados contratantes;

La Asamblea:

1. *Toma nota* con preocupación de que muchos Estados que sufren actos de interferencia ilícita a menudo no proporcionan al Consejo los informes oficiales de tales actos;

2. *Insta* a los Estados a cumplir sus obligaciones en virtud del Artículo 11 del Convenio de La Haya, el Artículo 13 del Convenio de Montreal y el Anexo 17, en el sentido de enviar al Consejo, a la mayor brevedad posible, a raíz de incidentes de interferencia ilícita, toda la información pertinente exigida en dichos artículos y en los SARPS a fin de que la Secretaría pueda conservar información precisa y completa y analizar las tendencias y amenazas nuevas contra la aviación civil;

3. *Encarga* al Consejo que encargue al Secretario General que, dentro de un plazo razonable a partir de la fecha en que ocurra un incidente concreto de interferencia ilícita, solicite a los Estados en cuestión que, de conformidad con su legislación nacional, envíen al Consejo toda la información en relación con el incidente ocurrido, incluyendo especialmente la relativa a la extradición u otro procedimiento judicial; y

4. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que, conjuntamente con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, supervise, verifique y analice los actos de interferencia ilícita notificados, informe a los Estados sobre las tendencias y las amenazas potenciales y nuevas y elabore orientaciones apropiadas para disuadir amenazas nuevas y existentes.

APÉNDICE E

Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación

<p><i>Nota editorial.</i>— El Apéndice relativo al Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) se examinará con el informe a la Asamblea sobre el progreso en la ejecución del USAP, en el marco de la cuestión 14, Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP).</p>

APÉNDICE F

Ayuda a los Estados para crear capacidad de vigilancia de la seguridad de la aviación para la protección de la aviación civil internacional

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

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

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que facilite y coordine la asistencia técnica y el apoyo a los Estados que necesitan mejorar su vigilancia de la seguridad de la aviación y la seguridad aeroportuaria según las constataciones consignadas en los informes del Programa universal de auditoría de seguridad de la aviación (USAP);

2. *Invita* a los países desarrollados a que ofrezcan ayuda a los países que no puedan poner en práctica los programas de medidas de carácter técnico recomendadas para la protección de aeronaves en tierra y, en particular, para los trámites de despacho de pasajeros, equipaje de mano y de bodega, así como carga, correo, paquetes de mensajería y encomiendas por expreso;

3. *Invita* a los Estados contratantes a que consideren solicitar asistencia de la OACI y otras organizaciones internacionales para satisfacer sus requisitos en materia de asistencia técnica dimanantes de la necesidad de proteger la aviación civil internacional;

4. *Invita* a los Estados contratantes a valerse de la asistencia correctiva a corto plazo y de los proyectos de asistencia a los Estados a más largo plazo, de la OACI, para subsanar las deficiencias observadas en las auditorías;

5. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que evalúe la calidad y eficacia de los proyectos de asistencia de la OACI;

6. *Insta* a todos los Estados que estén en condiciones de hacerlo a aumentar la asistencia técnica, financiera y material a los países que la necesiten para poder mejorar la seguridad de la aviación mediante esfuerzos bilaterales y multilaterales, que se coordinen plenamente a través de la OACI;

7. *Insta* a los Estados contratantes a utilizar los ASTC de la OACI para la instrucción en seguridad de la aviación;

8. *Insta* a los Estados contratantes y organizaciones a compartir con la OACI la información sobre sus programas y actividades de asistencia, a fin de promover la utilización eficiente y eficaz de los recursos;

9. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que facilite la coordinación de los programas y actividades de asistencia mediante la recopilación de información relacionada con tales iniciativas; y

10. *Insta* a la comunidad internacional a que considere la posibilidad de intensificar la asistencia a los Estados y aumentar la cooperación entre los mismos, a fin de que puedan beneficiarse del logro de los fines y objetivos del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, en particular mediante la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE).

APÉNDICE G

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Reconoce* que sólo se logrará erradicar las amenazas a la aviación civil mediante el accionar concertado de todos los interesados y una estrecha relación de trabajo entre las dependencias y órganos nacionales de reglamentación de la seguridad de la aviación de todos los Estados contratantes;

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

3. *Insta* a todos los Estados contratantes que aún no formen parte de la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI a incorporarse a la misma, dado que ha sido establecida para permitir la comunicación de toda amenaza inminente a las operaciones de transporte aéreo civil, proporcionando de este modo una red de contactos internacionales de seguridad de la aviación dentro de cada Estado;

4. *Insta* al Consejo a que pida al Secretario General que promueva iniciativas que permitan establecer plataformas tecnológicas para intercambiar información sobre la seguridad de la aviación entre los Estados contratantes;

5. *Pide* que el Consejo continúe:

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

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

APÉNDICE H

Cooperación internacional y regional en materia de seguridad de la aviación

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

La Asamblea:

1. *Invita* a la Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil (CANSO), al Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), a la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC/INTERPOL), a la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), a la Unión Postal Universal (UPU), a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), al Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), a la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y otros interesados a que continúen colaborando con la OACI en la mayor medida posible para proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;

2. *Encarga* al Consejo que tenga en cuenta la Iniciativa internacional de viaje seguro y facilitado (SAFTI) del G8 y continúe colaborando con éste y otros grupos de Estados pertinentes, como el de la iniciativa de Comercio seguro en la región de Asia y el Pacífico (STAR) del Foro de cooperación económica de Asia Pacífico, en su labor relativa a la elaboración de medidas para hacer frente a la amenaza que plantean los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y alentar su aplicación por todos los Estados contratantes; y

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

Declaración sobre seguridad de la aviación

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

- 1) fortalecer y promover la aplicación efectiva de las normas y métodos recomendados de la OACI, centrándose particularmente en el Anexo 17 — *Seguridad*, y elaborar estrategias para enfrentar las amenazas actuales y emergentes;
- 2) reforzar los procedimientos de inspección de seguridad de la aviación, mejorar los factores humanos y utilizar tecnologías modernas para detectar artículos prohibidos y apoyar la investigación y desarrollo de tecnología para la detección de explosivos, armas y artículos prohibidos, con la finalidad de impedir actos de interferencia ilícita;
- 3) establecer medidas de seguridad mejoradas para proteger las instalaciones aeroportuarias y aumentar la seguridad a bordo, con las mejoras apropiadas en tecnología y capacitación;
- 4) formular e implantar medidas reforzadas y armonizadas, así como mejores prácticas de seguridad de la carga aérea, teniendo en cuenta la necesidad de proteger la totalidad de la cadena de suministro de carga;
- 5) promover un mayor grado de seguridad respecto de los documentos de viaje y su validación mediante el empleo del Directorio de claves públicas (DCP) de la OACI conjuntamente con información biométrica, y el compromiso de notificar con regularidad a la Base de datos de documentos de viajes perdidos o robados de INTERPOL acerca de los pasaportes extraviados o robados, a fin de impedir el uso de tales documentos de viaje para actos de interferencia ilícita en la aviación civil;
- 6) mejorar la capacidad de los Estados miembros de corregir las deficiencias detectadas en el marco del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) asegurando la disponibilidad apropiada de los resultados de las auditorías entre los Estados miembros, la cual permitiría una mejor concentración en los esfuerzos en materia de creación de capacidades y asistencia técnica;
- 7) proporcionar asistencia técnica a los Estados que la necesiten, incluyendo la financiación y la creación de capacidades para abordar con eficacia las amenazas para la aviación civil, en cooperación con otros Estados, organizaciones internacionales y socios de la industria;
- 8) promover un mayor uso de mecanismos de cooperación entre los Estados miembros y con la industria de la aviación civil, a fin de intercambiar información sobre medidas de seguridad de la aviación para evitar la redundancia, cuando corresponda, y lograr la pronta detección y divulgación de información relativa a las amenazas para la aviación civil, incluso mediante la recopilación y transmisión de información anticipada sobre los pasajeros (API), y los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR), como un elemento de ayuda para la

seguridad de la aviación, garantizando a la vez la protección de su privacidad y libertades civiles; y

- 9) compartir las mejores prácticas e información en una variedad de áreas clave tales como técnicas de registro e inspección, incluyendo evaluaciones de tecnología avanzada de inspección para la detección de armas y explosivos; seguridad de los documentos y detección de fraude; detección de comportamientos y análisis de riesgos en función de las amenazas; e inspección de los empleados aeroportuarios y privacidad y dignidad de las personas.

Montreal, octubre de 2010

Cuestión 14: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)

14:1 En su segunda sesión, el Comité Ejecutivo examinó el asunto del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) basándose en un informe presentado por el Consejo sobre la marcha de las actividades (WP/32), y en las notas de estudio presentadas por Colombia (WP/249 y WP/250).

14:2 El Comité Ejecutivo tomó nota de los resultados logrados por el USAP durante el trienio e hizo suya la nota WP/32, incluyendo las instrucciones del Consejo con respecto a la realización de un estudio para evaluar la posibilidad de aplicar el enfoque de observación continua al USAP después de la conclusión del actual ciclo de auditorías en 2013.

14:3 Además, el Comité Ejecutivo reconoció y acogió con agrado la introducción de un nivel limitado de transparencia con respecto a los resultados de las auditorías realizadas en el marco del USAP, así como el mecanismo para abordar los problemas significativos de seguridad de la aviación (SSeC) de modo oportuno. El Comité convino en que la transparencia y el mecanismo para abordar los SSeC contribuirán a identificar iniciativas para crear capacidades y establecer un orden de prioridades con respecto a las mismas.

14:4 En las notas WP/249 y WP/250, Colombia destacó la importancia de impartir cursos de capacitación periódica a los auditores del USAP con el objeto de garantizar la armonización de criterios, conceptos y metodología. Colombia también recordó que los Estados tienen la responsabilidad soberana de determinar la forma en que cumplirán con las normas internacionales.

14:5 El Comité Ejecutivo secundó el punto de vista de que la capacitación de los instructores y la armonización del proceso de auditoría eran cuestiones de suma importancia y deberían destacarse.

14:6 El Comité Ejecutivo pidió aclaraciones con respecto al párrafo 5 del proyecto de Resolución que figuraba en el Apéndice C de la nota WP/32. La Secretaría convino en considerar la necesidad de enmendar el texto a fin de aclarar la intención con respecto a la discrecionalidad de cada Estado para dar a conocer los resultados de la auditoría de seguridad realizadas en su territorio y las medidas correctivas conexas.

14:7 Teniendo en cuenta las deliberaciones y el apoyo unánime que se dio a la continuación del USAP como una instrumento para supervisar la aplicación del Anexo 17 — *Seguridad*, y, a fin de tratar la dirección futura del Programa, el Comité Ejecutivo convino en someter a la Plenaria el proyecto de Resolución que figura a continuación relacionado con las enmiendas al Apéndice E de la Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Resolución 13/xx, Apéndice E: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita

APÉNDICE E

Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación

Considerando que el Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) ha cumplido con éxito el mandato de la Resolución A36-20, Apéndice E;

Considerando que el objetivo primordial de la Organización continúa siendo el de garantizar la seguridad y protección de la aviación civil internacional en todo el mundo;

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

Recordando que la responsabilidad final de asegurar tanto la seguridad operacional como la seguridad de la aviación civil recae en los Estados miembros;

Recordando que el 36° período de sesiones de la Asamblea encargó al Consejo que asegurará la continuación del USAP después del primer ciclo de auditorías a fines de 2007 centrándose, siempre que sea posible, en la capacidad de los Estados de proporcionar a escala nacional vigilancia apropiada de sus actividades de seguridad de la aviación mediante la implantación efectiva de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación; y ampliando las auditorías futuras para incluir las disposiciones pertinentes relacionadas con la seguridad de la aviación que figuran en el Anexo 9 — *Facilitación*;

Considerando que el USAP ha demostrado ser de vital utilidad en la detección de problemas de seguridad de la aviación y la formulación de recomendaciones para su solución, y que el programa ha constatado un nivel más elevado de aplicación de las normas de la OACI en materia de seguridad de la aviación;

Reconociendo que la ejecución efectiva de los planes de medidas correctivas de los Estados para abordar las deficiencias detectadas mediante la auditoría es una parte integrante y crucial del proceso de auditoría para lograr el objetivo global de mejorar la seguridad de la aviación mundial;

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

Considerando la aprobación del Consejo de un mecanismo para abordar los problemas significativos de seguridad de la aviación (SSeC) de manera oportuna;

Reconociendo la importancia de una estrategia coordinada para facilitar la asistencia a los Estados mediante la Junta de examen de los resultados de las auditorías de alto nivel de la Secretaría;

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

Reconociendo la necesidad de considerar el carácter y la dirección futuros del USAP después de que se complete el actual ciclo de auditorías en 2013, y la instrucción del Consejo de realizar un estudio para evaluar la posibilidad de ampliar el enfoque de observación continua (CMA) al USAP después de concluirse el actual ciclo de auditorías;

La Asamblea:

1. *Toma nota con satisfacción* de que el Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) ha demostrado ser de vital utilidad en la detección de problemas de seguridad de la aviación y la formulación de recomendaciones para su solución;

2. *Expresa* su agradecimiento a los Estados miembros por su cooperación en el proceso de auditoría y por ofrecer expertos en seguridad para que obtengan la certificación de auditores USAP y presten servicios de corto plazo en la realización de auditorías, así como expertos a largo plazo para que se desempeñen como jefes de los equipos de auditoría de USAP;

3. *Pide* al Consejo que establezca un mecanismo para validar la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados mediante la realización de misiones de validación coordinadas de la OACI y otros medios cuando los Estados presenten pruebas suficientes para justificar dichas misiones;

4. *Hace suyo* el criterio de transparencia respecto de los resultados de las auditorías correspondientes al segundo ciclo del USAP, especialmente en relación con la pronta notificación de la existencia de problemas significativos de seguridad de la aviación;

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

- a) aceptando las misiones de auditoría programadas por la Organización en coordinación con los Estados pertinentes;
- b) facilitando la labor de los equipos de auditoría;
- c) preparando y presentando a la OACI la documentación que se requiere antes de la auditoría; y
- d) preparando y presentando un plan de medidas correctivas apropiadas para subsanar las deficiencias detectadas durante la auditoría, al igual que otra documentación después de la auditoría;

6. *Insta* a todos los Estados miembros a dar a conocer, si así lo pide otro Estado, los resultados de la auditoría realizada por la OACI y las medidas correctivas adoptadas por el Estado auditado, en la medida apropiada y compatible con su soberanía; y

7. *Pide* que el Consejo informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la ejecución general del USAP, comprendida su decisión con respecto al estudio para evaluar la posibilidad de ampliar el CMA al USAP después de la conclusión del actual ciclo de auditorías en 2013.

Cuestión 15: Apoyo a la implantación y desarrollo (ISD)

15:1 En su segunda sesión, el Comité Ejecutivo consideró el asunto del Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) basándose en una nota de estudio del Consejo (WP/17) en la que se describía una nueva estrategia de asistencia coordinada en seguridad de la aviación, así como en una nota de estudio del Consejo sobre la actualización de la Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, Resolución A36-20 (WP/19), las cuales se presentaron en el marco de la Cuestión 13 (Política de seguridad). Además, se sometieron cinco notas presentadas por Estados y Observadores: WP/247, 248, 274, 279 y 299.

15:2 En la nota WP/17, el Consejo recomendó una nueva estrategia de asistencia coordinada en seguridad de la aviación, compatible con la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), descrita en la nota WP/18 e indicó los pasos que han de seguirse para prestar asistencia a los Estados. Los tres componentes de la nueva estrategia se centran en promover la creación de capacidades, elevar el nivel de conciencia respecto de la seguridad de la aviación y fortalecer los servicios de instrucción y asesoramiento en seguridad de la aviación. Para tratar las deficiencias críticas de seguridad de la aviación que representan un riesgo para la aviación civil mundial, en la nota se propone, además, varias actividades que se llevarían a cabo en el marco del Programa ISD – Seguridad de la aviación.

15:3 En la nota WP/279, Venezuela destacó la necesidad de que la OACI elabore nuevos conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) que abarquen temas tales como el análisis de amenazas y riesgos y los factores humanos en la seguridad de la aviación. En la nota de estudio también se sugirió que la OACI fomentara la creación de más centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) con el objeto de responder a las necesidades en materia de capacitación en seguridad de la aviación de los Estados miembros.

15:4 En la nota WP/247, La Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) informó a la Asamblea, en nombre de sus 53 Estados miembros, que, a raíz del incidente del 25 de diciembre de 2009, varios Estados africanos habían adoptado una declaración conjunta y un plan de acción sobre seguridad de la aviación. En la nota también se destacó la labor realizada en el marco del Programa ISD a la luz de los resultados de las auditorías del USAP y la función que desempeñan los Especialistas regionales en seguridad de la aviación (ASRO) de la OACI.

15:5 En la nota WP/248, la CAFAC examinó el impacto del programa ISD y señaló a este respecto su contribución positiva en general y dentro del África, en particular. Sin embargo, refiriéndose a la disponibilidad de los centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) existentes y a otros recursos de capacitación, la CAFAC subrayó la necesidad de adoptar un enfoque más dinámico en materia de formación en seguridad de la aviación, principalmente, mediante un aumento de las actividades de capacitación. Además, la CAFAC propuso una iniciativa conjunta con la OACI, que permite relacionar las actividades regionales de la OACI con el desarrollo e implantación de la Hoja de Ruta para la seguridad de la aviación en África.

15:6 En una nota de información (WP/299), la República Islámica del Irán recalcó la necesidad de que la OACI prestara asistencia a los países en desarrollo con carácter prioritario. En la nota se sugería la posibilidad de abordar la cuestión de las deficiencias en el ámbito de la seguridad de la aviación mediante la preparación de cursos de instrucción y textos de orientación de fácil utilización destinados a los Estados en desarrollo. En la nota también se solicitaba un aumento de las actividades de capacitación.

15:7 En la nota WP/274, la República de Corea (ROK) informó acerca de su programa nacional de instrucción en aviación civil y las organizaciones de instrucción reconocidas. En la nota se describían los criterios que se aplican en la ROK para el reconocimiento de una organización de instrucción AVSEC y se reseñaban las entidades que actualmente ofrecen ese tipo de instrucción. Además se recalcan las iniciativas que se habían emprendido con el objeto de mejorar aún más la capacitación en la ROK y se informaba a la Asamblea el hecho de que recientemente la OACI había reconocido el Centro de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la Corporación de aeropuertos de Corea.

15:8 El Comité Ejecutivo tomó nota de la labor positiva realizada en el ámbito de la asistencia e instrucción durante el presente trienio y apoyó la nueva estrategia de asistencia que figuraba en la nota WP/17. A este respecto, la Secretaría anunció que aumentaría en un considerable grado sus iniciativas de asistencia para los Estados que la necesitaran. Además, en vista del continuo énfasis que se da a la instrucción, no se limitaría el número de ASTC. No obstante, la OACI mantendría una rigurosa supervisión de la red a fin de asegurar que los ASTC cumplan con sus responsabilidades en consonancia con los criterios establecidos para el reconocimiento de los ASTC.

15:9 Varios miembros del Comité Ejecutivo respaldaron la importancia de la instrucción y asistencia en seguridad de la aviación y recalcaron la necesidad de continuar elaborando textos de instrucción de la OACI, ya sea a nivel mundial o regional, utilizando el aprendizaje electrónico y las metodologías de formación combinada.