



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Política de seguridad

**DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LOS CRITERIOS PERMANENTES DE LA OACI
RELACIONADOS CON LA PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL
INTERNACIONAL CONTRA LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En 2010, el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A37-17: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*. De conformidad con la Cláusula dispositiva 2 de la Resolución A37-17, la declaración consolidada debe presentarse para su consideración en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea. Las revisiones que se proponen para la Resolución A37-17 figuran en el Apéndice A de esta nota de estudio y se presentan para someterlas a la consideración de la Asamblea.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a adoptar la Resolución revisada sobre 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*, cuyo título se cambio como sigue: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*, la cual figura en el Apéndice A de la presente nota.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B — <i>Seguridad de la aviación</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2014-2016 o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	A37-WP/12 — Resultados de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación A38-WP/13, La declaración sobre seguridad de la aviación y la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) A38-WP/15 — Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP): Transición a un enfoque de observación continua <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 8 de octubre de 2010) (Doc 9958) Informe de la AVSECP/24 (cubierta amarilla) de distribución limitada (<i>en inglés únicamente</i>)

1. INTRODUCCIÓN

1. De acuerdo con lo descrito separadamente en la A38-WP/12 (Resultados de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación) y la A38-WP/13 (La declaración sobre seguridad de la aviación y la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS)), han tenido lugar acontecimientos significativos en el campo de la seguridad de la aviación desde el 37º período de sesiones de la Asamblea, los cuales deberían tenerse en cuenta al enmendar 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*.

2. EVOLUCIÓN DE LOS ACONTECIMIENTO DESDE EL 37º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

2.1 Entre 2011 y 2012, la OACI, en colaboración con los gobiernos anfitriones, organizó conferencias sobre seguridad de la aviación para todas las siete Regiones de la OACI, con el propósito de promover la aplicación efectiva de la Declaración sobre seguridad de la aviación, que se adoptó en el 37º período de sesiones de la Asamblea. En cada uno de estos eventos regionales se adoptaron Declaraciones conjuntas que reflejan cuestiones relativas a la seguridad de la aviación que son únicas de cada región. En la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS), celebrada en Montreal del 12 al 14 de septiembre de 2012, se examinaron los resultados de estas conferencias regionales y se adoptaron conclusiones y recomendaciones que se resumen en un Comunicado (véase el Apéndice B), que está disponible en el sitio web público de la OACI (www.icao.int/meetings/avseconf).

2.2 La HLCAS produjo varias recomendaciones importantes para fortalecer el marco mundial de seguridad de la aviación, por ejemplo, la de adoptar en forma expedita la Enmienda 13 del Anexo 17 y la de difundir a nivel mundial el *Estado OACI del contexto mundial de riesgo* como fuente de información que los Estados pueden utilizar al llevar a cabo sus propias evaluaciones nacionales del riesgo.

2.3 Además, la HLCAS apoyó la transición del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) al enfoque de observación continua, y formuló recomendaciones en relación con la elaboración e implantación de un marco coordinado, específico y eficaz de creación de capacidades. Asimismo, la HLCAS reconoció la necesidad crítica de garantizar la sostenibilidad y la facilitación de los pasajeros, y de promover la innovación en seguridad de la aviación. Al reconocer la necesidad de promover la colaboración internacional en el área de seguridad de la aviación, la HLCAS respaldó tres principios de cooperación en materia de seguridad de la aviación: respeto de los acuerdos bilaterales/multilaterales de servicios aéreos; reconocimiento de medidas equivalentes de seguridad de la aviación; y un enfoque orientado hacia la obtención de resultados de seguridad de la aviación.

3. ENMIENDAS PROPUESTAS RELATIVAS A LA DECLARACIÓN CONSOLIDADA

3.1 A la luz de los acontecimientos descritos anteriormente, se propone introducir una serie de cambios en la Resolución A37-17 de la Asamblea, que incluyen:

- a) La Resolución A37-17, Apéndice A (Criterios generales), que se enmendó para incluir texto sobre la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS) de septiembre de 2012, la continuación de la Estrategia global de la OACI

sobre seguridad de la aviación, y texto sobre la amenaza que enfrenta la parte pública de las instalaciones aeroportuarias;

- b) La Resolución A37-17, Apéndice C (Medidas de seguridad de carácter técnico), que se enmendó para reflejar algunos de los principales resultados de la HLCAS sobre definición de políticas, en particular en lo que respecta a la necesidad de promover medidas basadas en los riesgos, la necesidad de hacer frente a la amenaza continua que se deriva de los explosivos en líquidos, aerosoles y geles (LAG), los principios fundamentales para fortalecer el marco mundial de seguridad de la carga aérea y el correo, y el examen y la actualización periódicos del *Estado OACI del contexto mundial de riesgo*;
- c) La Resolución A37-17, Apéndice D (Medidas que tomarán los Estados afectados por un acto de interferencia ilícita), que se enmendó para hacer referencia al *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010);
- d) La Resolución A37-17, Apéndice E (Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación), que se enmendó para reflejar la transición del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación al enfoque de observación continua luego de finalizar el segundo ciclo de auditorías en 2013;
- e) La Resolución A37-17, 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), cuya título se cambió al de *El Programa de Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC)* de la OACI, con enmiendas conexas para reflejar la Estrategia OACI de asistencia y creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación; y
- f) La Resolución A37-17, Apéndices G (Medidas adoptadas por el Consejo con respecto a la cooperación multilateral y bilateral en distintas regiones del mundo) y H (Cooperación internacional y regional en materia de seguridad de la aviación) Estos apéndices se enmendaron para fortalecer aún más la cooperación en el campo de la aviación entre los Estados y las organizaciones.

3.2 El proyecto de texto que figura en el Apéndice incluye, además, enmiendas que se consideraron necesarias para esclarecer la intención de las políticas existentes. Se identificaron las disposiciones que se considera que han cumplido su propósito, a fin de que se supriman. Los cambios de la Resolución A37-17 propuestos se indican de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo aparece sombreado.

4. SITUACIÓN DE LA DECLARACIÓN SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

4.1 Al considerar la amenaza continua y en evolución que enfrenta la aviación civil, el 37º período de sesiones de la Asamblea de octubre de 2010 adoptó en forma unánime la *Declaración sobre seguridad de la aviación*, como parte del Apéndice H de la Resolución 37-17: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*.

4.2 La Declaración de la Asamblea quedó determinada por una serie de conferencias regionales a nivel ministerial que promovió la OACI en 2010. Las conferencias celebradas en Abu Dhabi, Abuja, México y Tokio, respectivamente, tuvieron éxito en crear un consenso internacional respecto de prioridades y cuestiones de importancia crítica para la seguridad de la aviación. En particular, las conferencias constituyeron la respuesta de cada región al intento de sabotaje del vuelo 253 de Northwest Airlines el 25 de diciembre de 2009. Posteriormente, se celebraron conferencias regionales a nivel de directores generales, en 2011 y 2012, en Caracas, Dakar, Kuala Lumpur, Manama, Moscú y Nueva Delhi, para considerar la aplicación de la Declaración. En la HLCAS se examinaron informes sobre el progreso alcanzado en aplicar la Declaración.

4.3 El examen de la Declaración revela que su fondo sigue siendo válido para guiar la cooperación internacional y regional en el campo de la seguridad de la aviación.

— — — — —

APÉNDICE A

PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA SU ADOPCIÓN POR EL 38° PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

A37-17—Resolución 13-xx: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección seguridad 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~~A37-17 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~~A37-17, Apéndices A a H inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el ~~37°~~38° 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 ~~37°~~38° 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~~A37-17.

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, así como a la parte pública, 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~~

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

Recordando las Declaraciones conjuntas adoptadas en las Conferencias regionales de la OACI sobre seguridad de la aviación celebradas en 2011 y 2012;

Recordando el Comunicado de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en Montreal en septiembre de 2012 y las conclusiones y recomendaciones de la conferencia; y

~~*Respalda*~~ *Tomando nota* con satisfacción de las medidas adoptadas para implantar 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 (los trienios de 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 miembros~~ a confirmar su apoyo decidido a los principios establecidos por la OACI aplicando las medidas de seguridad más efectivas, individualmente y en mutua colaboración, para prevenir los actos de interferencia ilícita y castigar a los perpetradores y planificadores de tales actos, así como a sus patrocinadores y a 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 miembros~~ en asuntos referentes a la explotación segura y ordenada de la aviación civil internacional en todo el mundo;
6. *Encarga* al Consejo que como prioridad urgente continúe su labor en relación con las medidas para la prevención de los actos de interferencia ilícita, 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 miembros~~ 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 alienta a continuar realizando contribuciones voluntarias para financiar otras actividades de seguridad de la aviación además de las previstas en el presupuesto del programa regular~~ a la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación durante el trienio de 2011-2013; y
8. *Insta* a todos los Estados ~~contratantes miembros~~ a continuar apoyando financieramente las actividades de seguridad de la aviación de la Organización ~~por encima de aquellas presupuestadas en el marco del programa regular~~ 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~~ miembros que aún no sean partes en el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963), en el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (La Haya, 1970), en el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1971) y el *Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988*, en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991), en el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010) 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~~ miembros de leyes penales nacionales que prevean penas severas para tales actos;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados ~~contratantes~~ miembros 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~~ miembros 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 las amenazas a los sistemas de carga aérea y correo en su conjunto exigen un enfoque global en la elaboración y aplicación de requisitos de seguridad y mejores prácticas;

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~~ miembros;

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; y

Considerando que las innovaciones en la tecnología y los procesos son necesarias para lograr medidas de seguridad de la aviación y facilitación eficaces y eficientes, y para definir el futuro de los regímenes de inspección de seguridad;

La Asamblea:

1. *Insta* al Consejo a que continúe asignando máxima prioridad a la adopción de medidas 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~~ miembros 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 de la aviación* (Doc 8973 ~~de distribución limitada~~), de la OACI, y disponibles en el sitio web de acceso restringido de la OACI;
5. *Alienta* a los Estados ~~contratantes~~ miembros 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~~ miembros, de conformidad con sus leyes, reglamentos y programas nacionales de seguridad de la aviación, y en concordancia con los SARPS aplicables y la capacidad de cada Estado, a promover la aplicación de medidas de seguridad de la aviación de manera práctica para:
 - a) ampliar los mecanismos de cooperación existentes entre los Estados y la industria, según sea apropiado, con el fin de intercambiar información y detectar prontamente las amenazas para la seguridad de las operaciones de la aviación civil;
 - b) compartir conocimientos especializados, las mejores prácticas e información relativa a medidas de seguridad preventivas, incluyendo técnicas de registro e inspección, detección de explosivos, detección de conductas en la seguridad de aeropuertos, inspección y validación de credenciales del personal de aeropuertos, desarrollo de recursos humanos e investigación y desarrollo de tecnologías pertinentes;

- c) utilizar tecnología moderna para detectar artículos prohibidos e impedir su transporte a bordo, respetando al mismo tiempo la privacidad y la seguridad de las personas; y
- d) definir medidas de seguridad de la aviación basadas en los riesgos, en forma adecuada y proporcional a la amenaza, eficaces, eficientes, operacionalmente viables, económica y operacionalmente sostenibles y en las que se tenga en cuenta el impacto en los pasajeros;
- e) ~~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~~ hacer frente a la amenaza continua que plantean los explosivos en líquidos, aerosoles y geles (LAG), así como implantar las soluciones tecnológicas que se requieren para eliminar gradualmente las restricciones impuestas al transporte de LAG en el equipaje de mano;
- f) tratar los vuelos que llegan de Estados contratantes en los que se aplica la inspección de LAG de la misma manera en que se tratan los vuelos procedentes de Estados contratantes en los que se aplican restricciones sobre LAG;
- g) intensificar los esfuerzos para contar con un sistema seguro de carga aérea y correo mediante:
 - i. la elaboración de un marco de seguridad de la carga aérea sólido, sostenible y resistente;
 - ii. la aplicación efectiva de normas de seguridad sólidas;
 - iii. la adopción de un enfoque global en la cadena de suministro para la seguridad de la carga aérea y el correo;
 - iv. el establecimiento y reforzamiento de la supervisión y del control de calidad de la seguridad de la carga aérea y el correo;
 - v. la participación en iniciativas de cooperación bilateral y multilateral para coordinar las actividades que se requieren para armonizar y reforzar la seguridad de la carga aérea y el correo y garantizar la seguridad de la cadena de suministro mundial de la carga aérea; y
 - vi. el intercambio de las mejores prácticas y experiencias adquiridas con otros Estados para mejorar el nivel general de seguridad de la carga aérea y el correo; y
 - vii. el fortalecimiento de las iniciativas destinadas a intensificar la creación de capacidades en el área de seguridad de la carga aérea y el correo; y
- h) considerar la posible vulnerabilidad en cuanto a la seguridad de la aviación de los sistemas de aeronaves no tripuladas a fin de prevenir la interferencia ilícita.

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

9. *Exhorta* a los Estados ~~contratantes~~ miembros a que, al solicitar a otro Estado la aplicación de medidas de seguridad de la aviación para proteger a las aeronaves que vuelan hacia su territorio, tomen plenamente en cuenta las medidas de seguridad de la aviación ya implantadas en el Estado que es objeto de la solicitud y, cuando sea apropiado, reconozcan que dichas medidas son equivalentes;
10. *Insta* a los Estados ~~contratantes~~ miembros 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~~ el desarrollo de procesos y conceptos de seguridad de la aviación eficaces e innovadores, mediante eventos regionales y subregionales que creen conciencia sobre la seguridad de la aviación, a solicitud de los Estados interesados, así como a través de la cooperación con las partes interesadas de la industria y fabricantes de equipo para crear la próxima generación de procesos de inspección de pasajeros y carga;
 - ~~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 y el control de seguridad de personas que no son pasajeros del personal aeroportuario con acceso a las instalaciones aeroportuarias de seguridad restringidas, 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, que les permitan reconocer la equivalencia de sus medidas de seguridad de la aviación cuando con ellas se logren los mismos resultados y cuando estén basadas en un proceso de validación integral y continuo convenido y en un intercambio de información eficiente con respecto a sus respectivos sistemas de seguridad de la aviación; y

- f) continúe ocupándose de otras amenazas y riesgos, incluidas las amenazas cibernéticas a la seguridad de la aviación, así como de los riesgos para la parte pública de los aeropuertos y la seguridad en la gestión del tránsito aéreo, en consulta con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación;

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~~ miembros a responder a las amenazas nuevas y existentes para la aviación y a aplicar las especificaciones y procedimientos relativos a la seguridad de la aviación civil;

13. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Secretario General y al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación ~~de que identifique y elabore~~ para que garanticen el examen y la actualización periódicos del *Estado OACI del contexto mundial de riesgo* que ofrece una metodología de evaluación de riesgos para la seguridad de la aviación que los Estados miembros pueden utilizar para seguir desarrollando sus propias evaluaciones de los riesgos a escala nacional, e incluyan ~~la evaluación de~~ evaluaciones basadas en los 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 Secretario General y al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que garanticen el empleo de las áreas de especialización apropiadas en la evaluación de los riesgos que enfrenta la seguridad de la aviación y en la elaboración de SARPS, especificaciones, textos de orientación y otros recursos que permitan abordar cuestiones sobre seguridad de la aviación que incluyan la coordinación con otros grupos de expertos; y

15. *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 y Beijing, así como el Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988 y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves de 2010*;
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~~ miembros 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~~ miembros 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~~ miembros 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~~ miembro de sus obligaciones de devolver sin demora toda aeronave detenida ilegalmente y de poner inmediatamente en conocimiento de las autoridades competentes el caso de toda persona acusada de haber cometido un acto de interferencia ilícita en la aviación civil, o bien de proceder sin tardanza a su extradición;
9. *Condena* la realización de amenazas falsas a la aviación civil y *exhorta* a los Estados ~~contratantes~~ miembros a enjuiciar a los responsables de tales actos, a fin de evitar la perturbación de las operaciones de la aviación civil; y
10. *Exhorta* a los Estados ~~contratantes~~ miembros 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 proporcionados a la OACI oportunamente por los Estados afectados por actos de interferencia ilícita deberían proporcionar—contener información completa y 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 miembros en el Portal seguro de la OACI (<https://portal.icao.int>);

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

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/A37-17, 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 los Estados contratantes están comprometidos a cumplir las disposiciones del Anexo 17 y las relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9;

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

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

~~*Recordando* que el 36º período de sesiones de la Asamblea encargó al Consejo que asegurara 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~~ contando con el apoyo de los Estados, y sirve como catalizador de sus esfuerzos permanentes por cumplir con las obligaciones internacionales que tienen en el ámbito de la seguridad de la aviación;

Reconociendo que la ejecución efectiva de los planes de medidas correctivas de los Estados para abordar las deficiencias detectadas mediante las auditorías y otras actividades en el marco del enfoque de observación continua (CMA) del USAP ~~es un~~ ~~son~~ parte integrante y crucial del proceso de ~~auditoría~~ observación para lograr el objetivo global de mejorar la seguridad de la aviación mundial;

~~*Considerando* la introducción de~~ *Reconociendo* la importancia de contar con 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~~ Junta de examen de la observación y la asistencia de la Secretaría;

Reconociendo que la continuación del USAP es esencial para crear confianza mutua en el nivel de seguridad de la aviación entre los Estados miembros y alentar la aplicación adecuada de las normas relacionadas con la seguridad; 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 hacer extensivo al USAP el enfoque de observación continua (CMA) después de concluirse el actual ciclo de auditorías;~~ *Recordando* que el 37º período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que rindiera informe sobre la ejecución general del USAP, comprendida su decisión con respecto al estudio para evaluar la viabilidad de ampliar el CMA al USAP después de la conclusión del segundo ciclo de auditorías en 2013;

Considerando la aprobación por el Consejo de la aplicación de un CMA al USAP después de completarse el segundo ciclo de auditorías en 2013; y

Considerando la aprobación por el Consejo de un plan de transición a un USAP-CMA con plena implantación de una nueva metodología a partir del 1 de enero de 2015;

La Asamblea:

1. *Toma nota con satisfacción* de que el Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (el primer y el segundo ciclos de auditorías realizadas en el marco del USAP) han demostrado ser de vital utilidad en la detección de problemas de seguridad de la aviación y la formulación de recomendaciones para su solución;
2. *Expresa* su agradecimiento a los Estados miembros por su cooperación en el proceso de auditoría y por ofrecer expertos en seguridad para que obtengan la certificación de auditores USAP y presten servicios de corto plazo en la realización de auditorías, así como expertos a largo plazo para que se desempeñen como jefes de los equipos de auditoría de USAP;
3. *Apoya* la decisión del Consejo de ampliar el CMA al USAP en 2015, después de la finalización con éxito del segundo ciclo de auditorías del USAP en 2013 y un período de transición;
34. *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 supervise las actividades del USAP-CMA en la observación de los niveles estatales de aplicación efectiva de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación, el cumplimiento de los SARPS de la OACI, y la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados;
45. *Hace suyo* el criterio de nivel limitado de transparencia respecto de los resultados de las auditorías correspondientes al segundo ciclo del USAP-CMA, especialmente en relación con la pronta notificación de la existencia de problemas significativos de seguridad de la aviación;
56. *Insta* a todos los Estados miembros a brindar pleno apoyo a la OACI:
 - a) aceptando las misiones de auditoría del USAP-CMA programadas por la Organización en coordinación con los Estados pertinentes;
 - b) facilitando la labor de los equipos de auditoría del USAP-CMA;
 - c) preparando y presentando a la OACI toda 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 las actividades del USAP-CMA;
67. *Insta* a todos los Estados miembros a dar a conocer, si así lo pide otro Estado, previa solicitud, si corresponde y en consonancia con su soberanía, los resultados de las auditorías y otras actividades

USAP-CMA realizadas por la OACI y las medidas correctivas adoptadas por el Estado auditado, en la medida apropiada y compatible con su soberanía; y

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

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 El Programa de Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad (ISD-SEC) de la OACI

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

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

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que facilite y coordine la asistencia técnica y el apoyo a los Estados que necesitan mejorar su vigilancia de la seguridad de la aviación, mediante la elaboración de un marco coordinado, específico y eficaz de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación internacional ~~y la seguridad aeroportuaria según las constataciones consignadas en los informes del Programa universal de auditoría de seguridad de la aviación (USAP);~~

2. *Insta* a los Estados contratantes a que contribuyan voluntariamente con recursos financieros y en especie a fin de aumentar el alcance y el impacto de las actividades de mejoramiento de la seguridad de la aviación, de la OACI.

3. *Invita* a los Estados contratantes y a las partes interesadas a contribuir también al desarrollo continuo del marco de creación de capacidad de seguridad de la aviación internacional, de la OACI;

24. *Invita* a los ~~países~~ Estados desarrollados a que ofrezcan ayuda a los ~~países~~ Estados 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;

35. *Invita* a los Estados ~~contratantes~~ miembros 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;

46. *Invita* a los Estados ~~contratantes~~ miembros a valerse de la capacidad que tiene la OACI para proporcionar, facilitar o coordinar 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~~ en su aplicación de los SARPS de los Anexos 17 y 9, y de la capacidad de la OACI para aprovechar al máximo los resultados de las auditorías USAP para definir y canalizar las actividades de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación a fin de beneficiar a los Estados contratantes que las requieran;
57. *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;~~
8. *Insta* a los Estados contratantes y a las partes interesadas a concertar acuerdos de asociación para la organización y el desarrollo de actividades de creación de capacidad, que abarquen a todas las partes interesadas e incluyan los compromisos en que han de convenir todos los asociados;
9. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que desarrolle y actualice el programa de instrucción de la OACI en materia de seguridad de la aviación, los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) y los seminarios prácticos de seguridad de la aviación;
10. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que supervise, desarrolle promueva y revalúe periódicamente la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) a fin de garantizar que se mantengan las normas de instrucción y niveles adecuados de cooperación;
711. *Insta* a los Estados ~~contratantes~~ miembros a utilizar los ASTC de la OACI para la instrucción en seguridad de la aviación;
812. *Insta* a los Estados ~~contratantes~~ miembros y organizaciones a compartir con la OACI la información sobre sus programas y actividades de asistencia, a fin de promover la utilización eficiente y eficaz de los recursos;
913. *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
1014. *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; y

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

La Asamblea:

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

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

3. *Insta* a todos los Estados miembros a adoptar los principios clave siguientes como base para la cooperación internacional en el área de seguridad de la aviación y para garantizar una cooperación efectiva en seguridad de la aviación entre los Estados, la OACI y otras organizaciones internacionales pertinentes:

a) respeto del espíritu de cooperación definido en los acuerdos bilaterales o multilaterales de servicios aéreos;

b) reconocimiento de medidas de seguridad equivalentes; y

c) concentración en resultados de seguridad;

34. *Insta* a todos los Estados ~~contratantes~~ miembros que aún no formen parte de la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI a incorporarse a la misma, dado que ha sido establecida para permitir la comunicación de toda amenaza inminente a las operaciones de transporte

aéreo civil, proporcionando de este modo una red de contactos internacionales de seguridad de la aviación dentro de cada Estado e intensificando su coordinación y cooperación para garantizar el intercambio de las mejores prácticas por conducto de la AVSECPaedia;

45. *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~~ miembros;

56. *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

67. *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 Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas, al Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo (UNCTITF) de las Naciones Unidas, a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), a la Unión Postal Universal (UPU), a la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a la Unión Europea (UE), a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), al Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), a la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), al Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC), al Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), a Global Express Association (GEA), a la Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados (FIATA), a la

Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA) y a otros interesados a que continúen colaborando con la OACI en la mayor medida posible para proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;

2. *Encarga* al Consejo que tenga en cuenta la Iniciativa internacional de viaje seguro y facilitado (SAFTI) del G8 y continúe colaborando con éste y otros grupos de Estados pertinentes, como 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~~ miembros; y

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

Declaración sobre seguridad de la aviación

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~~ PKD) de la OACI conjuntamente con información biométrica, y el compromiso de notificar con regularidad a la Base de datos de documentos de viaje perdidos o robados de INTERPOL acerca de los pasaportes extraviados o robados, a fin de impedir el uso de tales documentos de viaje para actos de interferencia ilícita en la aviación civil;
- 6) mejorar la capacidad de los Estados miembros de corregir las deficiencias detectadas en el marco del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) asegurando

- la disponibilidad apropiada de los resultados de las auditorías entre los Estados miembros, la cual permitiría una mejor concentración en los esfuerzos en materia de creación de capacidades y asistencia técnica;
- 7) proporcionar asistencia técnica a los Estados que la necesiten, incluyendo la financiación, la creación de capacidades y las transferencias de tecnología para abordar con eficacia las amenazas para la aviación civil, en cooperación con otros Estados, organizaciones internacionales y socios de la industria;
 - 8) promover un mayor uso de mecanismos de cooperación entre los Estados miembros y con la industria de la aviación civil, a fin de intercambiar información sobre medidas de seguridad de la aviación para evitar la redundancia, cuando corresponda, y lograr la pronta detección y divulgación de información relativa a las amenazas para la aviación civil, incluso mediante la recopilación y transmisión de información anticipada sobre los pasajeros (API), y los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR), como un elemento de ayuda para la seguridad de la aviación, garantizando a la vez la protección de su privacidad y libertades civiles; y
 - 9) compartir las mejores prácticas e información en una variedad de áreas clave tales como técnicas de registro e inspección, incluyendo evaluaciones de tecnología avanzada de inspección para la detección de armas y explosivos; seguridad de los documentos y detección de fraude; detección de comportamientos y análisis de riesgos en función de las amenazas; inspección de los empleados aeroportuarios; privacidad y dignidad de las personas; y seguridad de las aeronaves.
-

APÉNDICE B

COMUNICADO DE LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

La Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación, convocada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su Sede en Montreal, tuvo lugar del 12 al 14 de septiembre de 2012. Asistieron a la Conferencia más de 700 participantes en representación de 132 Estados miembros, y 23 organizaciones internacionales y regionales intergubernamentales y asociaciones de la industria. Reconociendo la función decisiva de la aviación civil en el desarrollo de la economía mundial y los desafíos en materia de seguridad que enfrenta actualmente el sector del transporte aéreo internacional, la Conferencia puso de relieve:

- a) que las amenazas creíbles existen y deben abordarse eficazmente para proteger a la aviación civil;
- b) que el terrorismo no respeta fronteras y que si no se mitiga, puede ocasionar pérdida de vidas y lesiones a las personas, perturbar gravemente las operaciones del transporte aéreo internacional, dar por resultado daños significativos en los equipos y las instalaciones de la aviación civil y socavar la confianza del público en el transporte aéreo;
- c) la Resolución A37-17, la Declaración sobre la seguridad de la aviación, y la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), que refuerzan aún más la seguridad de la aviación con el fin de salvaguardar a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;
- d) las Declaraciones conjuntas adoptadas en las Conferencias regionales de la OACI sobre seguridad de la aviación que se celebraron en Bahrein, India, la Federación de Rusia, Malasia, Senegal y Venezuela;
- e) la importancia de la cooperación y coordinación entre la OACI, sus Estados miembros, las organizaciones internacionales y regionales, la industria y todas las otras partes interesadas para lograr un nivel sostenible de seguridad de la aviación;
- f) que todos los Estados miembros de la OACI tienen el compromiso de cumplir las Normas y métodos recomendados de la OACI relativos a la seguridad de la aviación que figuran en el Anexo 17 — *Seguridad* y en el Anexo 9 — *Facilitación*, al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y otros convenios de seguridad de la aviación; y
- g) que debe mantenerse un equilibrio entre las necesidades de la seguridad de la aviación, la facilitación, la eficiencia y la eficacia.

Teniendo en cuenta estos puntos, la Conferencia:

- 1) alentó a los Estados miembros de la OACI y a las partes interesadas de la industria a adoptar el enfoque basado en el riesgo con respecto a la seguridad de la aviación;
- 2) acogió la iniciativa de la OACI de establecer un Estado del contexto de riesgo que proporciona a sus Estados miembros información valiosa y una metodología sólida que los Estados pueden utilizar para seguir desarrollando sus propias evaluaciones de los riesgos a escala nacional, en el caso de que decidan emplear esta metodología;
- 3) pidió a la OACI y sus Estados miembros que consideren la elaboración de un enfoque más centrado en los resultados al reglamentar la seguridad de la aviación, ya que esto ayudaría a definir mejor los objetivos de seguridad de sus medidas;
- 4) alentó firmemente a la OACI a acelerar la adopción de nuevas Normas y métodos recomendados de seguridad para mitigar el riesgo para la carga aérea y el correo, mediante la implantación de sistemas seguros en la cadena de suministro, medidas comunes básicas de seguridad para las aeronaves tanto de pasajeros como de carga exclusivamente, y medidas de seguridad reforzadas para la carga y el correo que se consideren de alto riesgo;
- 5) pidió a la OACI, la Organización Mundial de Aduanas, la Unión Postal Universal y las partes interesadas de la industria que identifiquen nuevas sinergias entre los requisitos de seguridad de la aviación, de aduanas y de correos, con el objetivo de facilitar el comercio garantizando al mismo tiempo la seguridad de la carga aérea y el correo;
- 6) reconoció que la amenaza que representa el elemento interno es real y, en consecuencia, instó a los Estados miembros de la OACI a aplicar medidas de mitigación eficaces y a adoptar, lo antes posible, una norma revisada de la OACI relativa a la inspección de personas que no son pasajeros;
- 7) reconoció la necesidad de que la OACI y sus Estados miembros se ocupen de la continua amenaza a la aviación civil internacional planteada por los explosivos líquidos, en aerosol y en gel (LAG), comprendida la implantación de las soluciones tecnológicas necesarias para eliminar gradualmente las restricciones relativas al transporte de LAG en el equipaje de mano;
- 8) pidió a los Estados miembros de la OACI que traten a los vuelos que llegan de Estados en los que se aplica la inspección de los LAG de igual manera que a los vuelos provenientes de Estados en los que se aplican restricciones respecto a los LAG;
- 9) respaldó la transición del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), de la OACI hacia un enfoque de observación continua que combina una metodología basada en los riesgos para la auditoría y la observación continua, considerando a la vez las capacidades de vigilancia de las organizaciones nacionales y regionales;

- 10) pidió a la OACI que utilice del mejor modo posible los resultados de las auditorías USAP con objeto de definir y focalizar las actividades de creación de capacidad en seguridad de la aviación para beneficio de los Estados miembros que lo necesiten;
- 11) alentó a los Estados miembros a intercambiar los resultados de las auditorías USAP de manera apropiada y segura para focalizar las iniciativas de creación de capacidad y asistencia técnica en los ámbitos en que puedan ser de mejor provecho;
- 12) reconoció el progreso alcanzado en la aplicación de la Estrategia de creación de capacidad en materia seguridad de la aviación, de la OACI, y pidió a la Organización que intensifique sus esfuerzos, con una focalización adicional en las actividades de creación de capacidad en seguridad de la carga aérea y el correo;
- 13) alentó a los Estados miembros de la OACI y a las partes interesadas pertinentes, tales como las organizaciones regionales, a concertar acuerdos de asociación para la organización y el desarrollo de actividades de creación de capacidad, que abarquen a todas las partes interesadas e incluyan los compromisos que han de hacer todos los asociados;
- 14) destacó la importancia que reviste la definición de medidas de seguridad que sean eficaces, eficientes, operacionalmente viables y económicamente sostenibles, y que tengan en cuenta el impacto en los pasajeros;
- 15) alentó firmemente a los Estados miembros de la OACI a que consideren entre sí arreglos de reconocimiento mutuo, incluyendo el control de seguridad único, que reconozcan la equivalencia de sus medidas de seguridad de la aviación cuando con ellas se logran los mismos resultados y cuando están basadas en un proceso de validación continuo e integral y en un intercambio eficiente de información con respecto a sus respectivos sistemas de seguridad de la aviación;
- 16) respaldó los principios fundamentales que rigen la cooperación internacional en seguridad de la aviación: a) respetar el espíritu de cooperación definido en los acuerdos de servicios aéreos bilaterales o multilaterales; b) reconocer las medidas de seguridad equivalentes; y c) centrarse en resultados de seguridad;
- 17) alentó a los Estados miembros de la OACI a reforzar la seguridad de la aviación mediante la normalización de los formatos de los documentos de viaje y la transmisión electrónica de los datos de los pasajeros a las autoridades estatales, garantizando a la vez la protección de la privacidad y las libertades civiles de los pasajeros, y a aumentar la seguridad de los documentos de viaje mediante la participación en el servicio de validación electrónica de los pasaportes que se conoce como Directorio de claves públicas, de la OACI (PKD);
- 18) pidió a la OACI que se ocupe aún más de las cuestiones emergentes como la seguridad de la gestión del tránsito aéreo (es decir, la seguridad de los servicios e instalaciones de navegación aérea), la seguridad de la parte pública y las ciberamenazas;

- 19) respaldó las iniciativas emprendidas por la OACI, en cooperación con las partes interesadas de la industria y los fabricantes de equipo, para desarrollar la próxima generación de procesos de inspección de pasajeros y carga, teniendo en cuenta los avances tecnológicos y los resultados deseados en materia de seguridad, y para formular recomendaciones relativas a la modernización de los marcos de reglamentación, según sea necesario; y
- 20) alentó firmemente a los Estados a ratificar los instrumentos jurídicos internacionales de seguridad de la aviación más recientes, a saber, el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010.

— FIN —