



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 514-954-8219 ext. 6760

Ref.: AS 8/2.1-19/48 Confidencial

4 de julio de 2019

Asunto: Propuesta de Enmienda 17 del Anexo 17

Tramitación: Enviar comentarios de modo que lleguen a Montreal para el 4 de octubre de 2019

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de dirigirme a usted para comunicarle que, en la decimotercera sesión de su 217º período de sesiones, celebrada el 17 de junio de 2019, el Consejo de la OACI consideró las propuestas de Enmienda 17 del Anexo 17 — *Seguridad* derivadas del examen del Anexo 17 realizado por la 30ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación que se llevó a cabo en Montreal, Canadá, del 13 al 17 de mayo de 2019. La propuesta de enmienda, las justificaciones y el formulario de respuesta aparecen adjuntos a la versión electrónica de la presente comunicación en el sitio web ICAO-NET (<http://portal.icao.int>).

2. La propuesta de Enmienda 17 del Anexo 17 se presentará al Consejo para su adopción durante el 218º período de sesiones (18 al 29 de noviembre de 2019) y se prevé que se aplique a partir de julio de 2020. La enmienda incluye, entre otras, disposiciones nuevas o enmendadas sobre evaluaciones de vulnerabilidad, intercambio de información entre Estados y partes interesadas, programas de instrucción y sistemas de certificación, control del acceso, inspección del personal y enmiendas editoriales.

3. El Consejo pidió que estas propuestas se transmitan a los Estados miembros para recabar sus comentarios, junto con la información que deseen comunicar sobre el impacto que podría tener la introducción de tales medidas en sus Estado. Por consiguiente, señalo a su atención la propuesta de Enmienda 17 del Anexo 17, y en particular la propuesta de enmienda de la norma 4.2.6 sobre la inspección de personas que no son pasajeros, con su justificación, que se presentan en los Adjuntos A y B respectivamente.

4. Me permito recordarle también que la OACI está a disposición de los Estados para asistir con la implementación de las normas y métodos recomendados del Anexo 17, incluyendo las nuevas medidas que introduce la Enmienda 17. En consecuencia, le invito a que nos haga saber de qué manera podría la OACI facilitar dicha labor de implementación, por ejemplo con textos de orientación e instrucción, en respuesta a las preocupaciones de cumplimiento, en particular la norma 4.2.6 en el caso de adoptarse.

S19-1499

5. Los comentarios que desee formular sobre las propuestas de enmienda deben obrar en mi poder a más tardar el 4 de octubre de 2019. Es posible que el Consejo no pueda considerar los comentarios recibidos después de dicha fecha. Para facilitar la correcta clasificación de su respuesta, en el Adjunto C se incluye un formulario que puede llenar y devolver junto con sus comentarios.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

Fang Liu
Secretaria General

Adjuntos:

- A — Propuestas de Enmienda 17 del Anexo 17
- B — Justificación de las propuestas de Enmienda 17 del Anexo 17
- C — Formulario de respuesta

ADJUNTO A a la comunicación AS 8/2.1-19/48

**PROPUESTA DE ENMIENDA DE LAS
NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES**

SEGURIDAD

ANEXO 17

AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

1. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ texto que ha de suprimirse
2. el nuevo texto que ha de insertarse se destaca
con sombreado nuevo texto que ha de insertarse
3. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ y
a continuación aparece el nuevo texto que se
destaca con sombreado nuevo texto que ha de sustituir al actual

PROPUESTA DE ENMIENDA DEL ANEXO 17 — *SEGURIDAD*

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

...

Carga o correo de alto riesgo. La carga o el correo ~~presentado por una entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida,~~ se considerará de alto riesgo si, además, se cumple uno de los criterios siguientes:

- a) hay información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil; o
- b) la carga o el correo presenta anomalías ~~o exhibe indicios de manipulación indebida~~ que suscitan sospecha, ~~o~~
- c) ~~la naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad de base se detecten artículos prohibidos que puedan poner en peligro la aeronave.~~

~~Independientemente de que la carga o el correo provengan de una entidad conocida o desconocida, el envío puede considerarse como de alto riesgo atendiendo a información específica de inteligencia de un Estado, al respecto.~~

...

Estudio de seguridad. ~~Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.~~

...

Verificación de antecedentes. Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo ~~cualquier antecedentes penales, cuando esté legalmente permitido,~~ y cualquier otra información relacionada con la seguridad que sea pertinente para evaluar la idoneidad de la persona, de conformidad con la legislación nacional, ~~como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad y/o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.~~

...

CAPÍTULO 2. PRINCIPIOS GENERALES

2.1 Objetivos

...

2.1.4 **Recomendación.**—Cada Estado contratante debería asegurar que se otorgue protección adecuada a la información delicada de seguridad de la aviación.

...

2.4 Cooperación internacional

2.4.1 Cada Estado contratante asegurará que se satisfagan, en la medida de lo posible, los pedidos de otros Estados contratantes de que se apliquen que solicite medidas de seguridad adicionales con respecto a para uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de esos otros Estados. El Estado que formula el pedido hará las consultas que correspondan y considerará las medidas de alternativa del otro Estado que sean equivalentes a las solicitadas.

2.4.1bis Cada Estado contratante asegurará que se satisfagan, en la medida de lo posible, los pedidos de otros Estados contratantes de que se apliquen medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de esos otros Estados.

...

CAPÍTULO 3. ORGANIZACIÓN

3.1 Organización nacional y autoridad competente

...

3.1.3bis **Recomendación.**—Cada Estado contratante debería asegurar que se lleven a cabo evaluaciones periódicas de vulnerabilidad en sus aeropuertos utilizados para operaciones internacionales, coordinando entre los departamentos, agencias, incluidas las fuerzas de seguridad y organismos de inteligencia competentes, y demás entidades pertinentes. Dichas evaluaciones de vulnerabilidad deberían utilizarse como base para evaluaciones de riesgos y mejoras en materia de seguridad.

3.1.4 Cada Estado contratante establecerá y pondrá en práctica procedimientos para compartir con sus explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo u otras entidades interesadas pertinentes, según corresponda y de manera práctica y oportuna, la información pertinente que les ayude a efectuar evaluaciones eficaces del riesgo de seguridad de la aviación en sus operaciones.

...

3.1.8 Cada Estado contratante asegurará la creación e implantación de programas de instrucción y de un sistema de certificación de instructores y programas de instrucción que asegure que los instructores estén calificados en las disciplinas del caso en concordancia con el programa nacional de seguridad de la aviación civil.

...

3.1.11 **Recomendación.**— Cada Estado contratante ~~debería cerciorarse~~ se cerciorará de que el personal de todas las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica, reciban instrucción inicial y periódica de concientización en seguridad de la aviación.

...

3.4 Control de calidad y cualificaciones

3.4.1 Cada Estado contratante asegurará que ~~las personas que aplican controles de seguridad hayan sido objeto de verificaciones de antecedentes y procedimientos de selección:~~

- a) se lleven a cabo verificaciones de antecedentes en el caso de personas que apliquen controles de seguridad, de personas con acceso sin escolta a zonas de seguridad restringidas y personas con acceso a información delicada de seguridad de la aviación antes de que asuman sus funciones o tengan acceso a dichas zonas o información;
- b) se apliquen a las mencionadas personas verificaciones de antecedentes periódicas a intervalos establecidos por la autoridad competente; y
- c) a las personas que se consideren no aptas a raíz de toda verificación de antecedentes se les niegue inmediatamente la capacidad de aplicar controles de seguridad, el acceso sin escolta a zonas de seguridad restringidas y el acceso a información delicada de seguridad de la aviación.

3.4.2 Cada Estado contratante asegurará que las personas que aplican controles de seguridad posean todas las competencias requeridas para desempeñar sus funciones y hayan sido correctamente seleccionadas y recibido instrucción apropiada de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, y que se mantengan actualizados los registros apropiados. Se establecerán normas de actuación pertinentes y se introducirán evaluaciones iniciales y periódicas para mantener dichas normas.

...

3.4.6 Cada Estado contratante dispondrá que se realicen auditorías, pruebas, ~~estudios~~ e inspecciones de la seguridad periódicamente para verificar que se cumpla con el programa nacional de seguridad de la aviación civil y para procurar la rectificación rápida y eficaz de toda deficiencia.

3.4.7 Cada Estado contratante asegurará que la gestión, la fijación de prioridades y la organización del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil se lleven a cabo en forma independiente de las entidades y personas responsables de aplicar las medidas adoptadas en el marco del programa nacional de seguridad de la aviación civil. Cada Estado contratante también:

- a) asegurará que el personal que realiza auditorías, pruebas, ~~estudios~~ e inspecciones de la seguridad esté capacitado para establecer normas apropiadas para esas tareas de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación civil;
- b) asegurará que el personal que realiza auditorías, pruebas, ~~estudios~~ e inspecciones de la seguridad tenga la autoridad necesaria para obtener información suficiente para llevar a cabo estas tareas y para hacer cumplir las medidas correctivas;

- c) complementará el programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil con un sistema confidencial de presentación de informes para analizar la información de seguridad proporcionada por pasajeros, miembros de la tripulación y personal de tierra, etc.; y
- d) establecerá un proceso para registrar y analizar los resultados del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil, para contribuir al desarrollo y la ejecución eficaz del programa nacional de seguridad de la aviación civil, incluida la identificación de las causas y los tipos de incumplimiento y la verificación de que se estén aplicando medidas correctivas en forma sostenida.

...

3.4.9 **Recomendación.**—Cada Estado contratante ~~debería cerciorarse~~ se cerciorará de que cada una de las entidades responsables de la ejecución de los elementos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil verifique periódicamente que la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que han sido encomendadas a proveedores externos de servicios cumpla con el programa de seguridad de la aviación de la entidad.

...

CAPÍTULO 4. MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD

4.1 Objetivo

...

4.1.2 **Recomendación.**—Cada Estado contratante ~~debería~~ asegurará el uso del azar y la imprevisibilidad al aplicar ~~promover la aplicación de medidas aleatorias e imprevisibles de seguridad de la aviación, según corresponda. La imprevisibilidad podría contribuir al efecto disuasivo de las medidas de seguridad.~~

...

4.2 Medidas relativas al control del acceso

...

4.2.3 Cada Estado contratante asegurará que se establezcan ~~y apliquen~~ sistemas de identificación de personas y vehículos para impedir el acceso no autorizado a las zonas de la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas. Se otorgará acceso únicamente a las personas que deban ingresar en dichas zonas por necesidad operacional u otro motivo legítimo. Se verificarán la identidad y autorización en los puestos de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas.

~~4.2.4 Cada Estado contratante asegurará que, antes de autorizar el acceso a las zonas de seguridad restringidas a las personas que no sean pasajeros a las que se les autorice el acceso sin escolta a dichas zonas, se verifiquen sus antecedentes.~~

...

4.2.6 Cada Estado contratante ~~establecerá medidas para~~ se asegurará de que se inspeccione ~~y se apliquen los controles de seguridad~~ a las personas que no sean pasajeros, así como a los artículos que transporten, antes de ingresar a las zonas de seguridad restringidas ~~de los aeropuertos que presten servicios a las operaciones de la aviación civil internacional.~~

4.2.6bis Cada Estado contratante asegurará que se utilicen métodos de inspección apropiados que permitan detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos que personas que no sean pasajeros lleven consigo o en los artículos que transporten. Cuando dichos métodos no se apliquen de forma continua, se utilizarán de manera imprevisible.

...

4.6.5 Cada Estado contratante se asegurará de que los explotadores no acepten transportar carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial a menos que un agente acreditado, un expedidor reconocido o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente confirme y demuestre que se aplican la inspección u otros controles de seguridad. La carga y el correo acerca de los cuales un agente acreditado, un expedidor reconocido o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente no pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, serán objeto de inspección.

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA 17 DEL ANEXO 17

Enmiendas propuestas (el texto nuevo aparece sombreado)	Justificación
<p>Capítulo 1. DEFINICIONES Verificación de antecedentes. Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedentes penales, cuando esté legalmente permitido, y cualquier otra información relacionada con la seguridad que sea pertinente para evaluar la idoneidad de la persona, de conformidad con la legislación nacional, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad y/o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.</p>	<p>En esta propuesta se hace referencia a la necesidad de incluir en la verificación de antecedentes toda la información de seguridad pertinente. La legislación nacional se menciona al final de la definición para contemplar los distintos procedimientos establecidos en algunos Estados para realizar la verificación de antecedentes.</p>
<p>Carga o correo de alto riesgo. La carga o el correo presentado por una entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida, se considerará de alto riesgo si, además, se cumple uno de los criterios siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) hay información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil; o b) la carga o el correo presenta anomalías o exhibe indicios de manipulación indebida que suscitan sospecha; o e) la naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad de base se detecten artículos prohibidos que puedan poner en peligro la aeronave. <p>Independientemente de que la carga o el correo provengan de una entidad conocida o desconocida, el envío puede considerarse como de alto riesgo atendiendo a información específica de inteligencia de un Estado, al respecto.</p>	<p>Con esta propuesta se busca definir más claramente la carga o correo de alto riesgo.</p>
<p>Estudio de seguridad. Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.</p>	<p>Se suprime la palabra ‘estudio’ y la definición correspondiente, pues es un concepto obsoleto dados los requisitos de auditorías, inspecciones, pruebas, programas de control de calidad y evaluaciones de riesgo.</p>
<p>Capítulo 2. PRINCIPIOS GENERALES 2.1 Objetivos 2.1.4 Recomendación.—Cada Estado contratante debería asegurar que se otorgue protección adecuada a la información delicada de seguridad de la aviación.</p>	<p>Con esta propuesta se pretende asegurar que se establezcan mecanismos apropiados para proteger la información delicada de seguridad de la aviación contra el acceso o divulgación no autorizados, incluida la amenaza de que personal interno obtenga información de seguridad sin tener autorización para acceder a ella.</p>

Enmiendas propuestas (el texto nuevo aparece sombreado)	Justificación
<p>2.4 Cooperación internacional</p> <p>2.4.1 Cada Estado contratante asegurará que se satisfagan, en la medida de lo posible, los pedidos de otros Estados contratantes de que se apliquen que solicite medidas de seguridad adicionales con respecto a para uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de esos otros Estados. El Estado que formula el pedido hará las consultas que correspondan y considerará las medidas de alternativa del otro Estado que sean equivalentes a las solicitadas.</p> <p>2.4.1bis Cada Estado contratante asegurará que se satisfagan, en la medida de lo posible, los pedidos de otros Estados contratantes de que se apliquen medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de esos otros Estados.</p>	<p>Con esta propuesta se pretende destacar la importancia de las consultas apropiadas cuando un Estado solicita medidas de seguridad adicionales a otro Estado. La norma existente se dividió en dos normas para distinguir entre los requisitos de los Estados que solicitan medidas adicionales y los de los Estados que reciben tales solicitudes.</p>
<p>Capítulo 3. ORGANIZACIÓN</p> <p>3.1 Organización nacional y autoridad competente</p> <p>3.1.3bis Recomendación.—<i>Cada Estado contratante debería asegurar que se lleven a cabo evaluaciones periódicas de vulnerabilidad en sus aeropuertos utilizados para operaciones internacionales, coordinando entre los departamentos, agencias, incluidas las fuerzas de seguridad y organismos de inteligencia competentes, y demás entidades pertinentes. Dichas evaluaciones de vulnerabilidad deberían utilizarse como base para evaluaciones de riesgos y mejoras en materia de seguridad.</i></p>	<p>La propuesta reconoce la importancia de llevar a cabo evaluaciones de vulnerabilidad en los aeropuertos utilizados para operaciones internacionales, y de la coordinación entre las autoridades de aviación, las fuerzas de seguridad y los organismos de inteligencia para realizarlas. Estas evaluaciones no son estrictamente verificaciones del cumplimiento de los reglamentos sino que consideran la seguridad del aeropuerto desde la perspectiva de un adversario y, por ende, son una herramienta importante para la evaluación general del riesgo.</p>
<p>3.1.4 Cada Estado contratante establecerá y pondrá en práctica procedimientos para compartir con sus explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo u otras entidades interesadas pertinentes, según corresponda y de manera práctica y oportuna, la información pertinente que les ayude a efectuar evaluaciones eficaces del riesgo de seguridad de la aviación en sus operaciones.</p>	<p>Con esta pequeña adición se destaca la importancia de compartir información siguiendo el principio de la necesidad de saber, para asegurar que el Estado, dentro del respeto de su legislación y políticas nacionales, comparta la información con partes pertinentes de la aviación para ayudarles a realizar evaluaciones de riesgo eficaces.</p>
<p>3.1.8 Cada Estado contratante asegurará la creación e implantación de programas de instrucción y de un sistema de certificación de instructores y programas de instrucción que asegure que los instructores estén calificados en las disciplinas del caso en concordancia con el programa nacional de seguridad de la aviación civil.</p>	<p>En esta enmienda el énfasis está en el resultado que se obtiene en términos de seguridad y no en un método concreto para obtener ese resultado. Se reconoce que el énfasis debe estar en los resultados de la instrucción impartida por expertos calificados en la materia, que poseen los conocimientos y la habilidad para enseñar, y especialmente los conocimientos necesarios sobre el tema. La certificación u otros métodos alternativos deberían enfocarse en ambos elementos requeridos.</p>

Enmiendas propuestas (el texto nuevo aparece sombreado)	Justificación
<p>3.1.11 Recomendación.— Cada Estado contratante debería ejercerse se cerciorará de que el personal de todas las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica, reciban instrucción inicial y periódica de concientización en seguridad de la aviación.</p>	<p>En esta propuesta se reconoce la importancia de la instrucción para la concientización en seguridad, y se destaca la necesidad de instrucción tanto inicial como recurrente.</p>
<p>3.4 Control de calidad y cualificaciones</p> <p>3.4.1 Cada Estado contratante asegurará que las personas que aplican controles de seguridad hayan sido objeto de verificaciones de antecedentes y procedimientos de selección:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) se lleven a cabo verificaciones de antecedentes en el caso de personas que apliquen controles de seguridad, de personas con acceso sin escolta a zonas de seguridad restringidas y personas con acceso a información delicada de seguridad de la aviación antes de que asuman sus funciones o tengan acceso a dichas zonas o información; b) se apliquen a las mencionadas personas verificaciones de antecedentes periódicas a intervalos establecidos por la autoridad competente; y c) se niegue inmediatamente a las personas que se consideren no aptas a raíz de toda verificación de antecedentes la capacidad de aplicar controles de seguridad, el acceso sin escolta a zonas de seguridad restringidas y el acceso a información delicada de seguridad de la aviación. 	<p>Esta propuesta busca aclarar quién debería ser objeto de verificaciones de antecedentes, cuándo se deberían efectuar, y qué se debería hacer si como resultado de la verificación de antecedentes se considera que una persona no es apta para las funciones pertinentes. En particular, la norma prescribe ahora las verificaciones de antecedentes periódicas, y las medidas requeridas cuando de la verificación surja que la persona no es apta para las funciones pertinentes. Obsérvese que en el párrafo 3.4.2 se incorpora una referencia a “procedimientos de selección”.</p>
<p>3.4.2 Cada Estado contratante asegurará que las personas que aplican controles de seguridad posean todas las competencias requeridas para desempeñar sus funciones y hayan sido correctamente seleccionadas y recibido instrucción apropiada de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, y que se mantengan actualizados los registros apropiados. Se establecerán normas de actuación pertinentes y se introducirán evaluaciones iniciales y periódicas para mantener dichas normas.</p>	<p>Esta propuesta complementa la enmienda de la norma 3.4.1. La norma 3.4.1 original incluía referencias tanto a verificaciones de antecedentes como a procedimientos de selección. Como ahora la propuesta de norma 3.4.1 agrega elementos sobre el alcance y la frecuencia de las verificaciones de antecedentes, en esta propuesta se incorpora el elemento de selección.</p>
<p>3.4.6 Cada Estado contratante dispondrá que se realicen auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad periódicamente para verificar que se cumpla con el programa nacional de seguridad de la aviación civil y para procurar la rectificación rápida y eficaz de toda deficiencia.</p>	<p>Para mantener la coherencia con la eliminación del “estudio de seguridad” de las definiciones.</p>

Enmiendas propuestas (el texto nuevo aparece sombreado)	Justificación
<p>3.4.7 Cada Estado contratante asegurará que la gestión, la fijación de prioridades y la organización del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil se lleven a cabo en forma independiente de las entidades y personas responsables de aplicar las medidas adoptadas en el marco del programa nacional de seguridad de la aviación civil. Cada Estado contratante también:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) asegurará que el personal que realiza auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad esté capacitado para establecer normas apropiadas para esas tareas de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación civil; b) asegurará que el personal que realiza auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad tenga la autoridad necesaria para obtener información suficiente para llevar a cabo estas tareas y para hacer cumplir las medidas correctivas; c) complementará el programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil con un sistema confidencial de presentación de informes para analizar la información de seguridad proporcionada por pasajeros, miembros de la tripulación y personal de tierra, etc.; y d) establecerá un proceso para registrar y analizar los resultados del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil, para contribuir al desarrollo y la ejecución eficaz del programa nacional de seguridad de la aviación civil, incluida la identificación de las causas y los tipos de incumplimiento y la verificación de que se estén aplicando medidas correctivas en forma sostenida. 	<p>Para mantener la coherencia con la eliminación del “Estudio de seguridad” de las definiciones.</p>
<p>3.4.9 debería cerciorarse Recomendación.—Cada Estado contratante se cerciorará de que cada una de las entidades responsables de la ejecución de los elementos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil verifique periódicamente que la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que han sido encomendadas a proveedores externos de servicios cumpla con el programa de seguridad de la aviación de la entidad.</p>	<p>Con esta propuesta se busca asegurar que los proveedores externos de servicios cumplan los reglamentos de seguridad de la aviación del Estado a fin de controlar la amenaza interna que pueda originarse en los proveedores externos de servicios.</p>

Enmiendas propuestas (el texto nuevo aparece sombreado)	Justificación
<p>Capítulo 4. Medidas preventivas de seguridad</p> <p>4.1 Objetivo</p> <p>4.1.2 Recomendación.—Cada Estado contratante debería asegurará el uso del azar y la imprevisibilidad al aplicar promover la aplicación de medidas aleatorias e imprevisibles de seguridad de la aviación, según corresponda. La imprevisibilidad podría contribuir al efecto disuasivo de las medidas de seguridad.</p>	<p>Como el uso creciente de medidas de seguridad aleatorias e imprevistas es un posible medio de mitigar la ventaja táctica potencial del personal interno, con esta propuesta se trata de asegurar que se aplique la aleatoriedad y la imprevisibilidad en la implementación de medidas de seguridad, según corresponda.</p>
<p>4.2 Medidas relativas al control del acceso</p> <p>4.2.3 Cada Estado contratante asegurará que se establezcan y apliquen sistemas de identificación de personas y vehículos para impedir el acceso no autorizado a las zonas de la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas. Se otorgará acceso únicamente a las personas que deben ingresar en dichas zonas por necesidad operacional u otro motivo legítimo. Se verificarán la identidad y autorización en los puestos de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas.</p>	<p>Esta propuesta refuerza las medidas de control del acceso a las zonas de seguridad restringidas al introducir la restricción de que únicamente tengan acceso quienes deban ingresar por necesidad operacional u otro motivo legítimo, y ampliar el alcance de la verificación en los puntos de acceso al incluir la autorización además de la identidad.</p>
<p>4.2.4 Cada Estado contratante asegurará que, antes de autorizar el acceso a las zonas de seguridad restringidas a las personas que no sean pasajeros a las que se les autorice el acceso sin escolta a dichas zonas, se verifiquen sus antecedentes.</p>	<p>Esta propuesta complementa la enmienda de la norma 3.4.1, que vuelve redundante la norma 4.2.4.</p>
<p>4.2.6 Cada Estado contratante establecerá medidas para se asegurará de que se inspeccione y se apliquen los controles de seguridad a las personas que no sean pasajeros, así como a los artículos que transporten, antes de ingresar a las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos que presten servicios a las operaciones de la aviación civil internacional.</p>	<p>Con esta propuesta se busca eliminar cualquier ambigüedad y dejar claro que todas las personas que no son pasajeros tienen que ser inspeccionadas antes de ingresar a una zona de seguridad restringida con el fin de controlar la amenaza interna.</p>
<p>4.2.6bis Cada Estado contratante asegurará que se utilicen métodos de inspección apropiados que permitan detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos que personas que no sean pasajeros lleven consigo o en los artículos que transporten. Cuando dichos métodos no se apliquen de forma continua, se utilizarán de manera imprevisible.</p>	<p>Esta propuesta reconoce que para mitigar las amenazas internas se requiere un enfoque equilibrado y coordinado entre los procedimientos de verificación de antecedentes y las medidas de seguridad físicas y hace referencia a métodos de inspección apropiados que permitan detectar explosivos también en personas que no sean pasajeros.</p>

Enmiendas propuestas (el texto nuevo aparece sombreado)	Justificación
<p>4.6.5 Cada Estado contratante se asegurará de que los explotadores no acepten transportar carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial a menos que un agente acreditado, un expedidor reconocido o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente confirme y demuestre que se aplican la inspección u otros controles de seguridad. La carga y el correo acerca de los cuales un agente acreditado, un expedidor reconocido o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente no pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, serán objeto de inspección.</p>	<p>Con esta propuesta se armoniza esta norma con la norma 4.6.2 para que ambas hagan referencia claramente al expedidor reconocido como una entidad en la cadena de suministro segura.</p>

ADJUNTO C a la comunicación AS 8/2.1-19/48

**FORMULARIO DE RESPUESTA
PARA LLENAR Y DEVOLVER A LA OACI
JUNTO CON LOS COMENTARIOS QUE PUEDA TENER
SOBRE LAS ENMIENDAS PROPUESTAS**

A la: Secretaria General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 Robert-Bourassa Boulevard
Montréal, Quebec
Canada, H3C 5H7

(Estado) _____

Marque (✓) en el recuadro correspondiente a la opción elegida para cada enmienda. Si elige las opciones “acuerdo con comentarios” o “desacuerdo con comentarios”, **proporcione sus comentarios en hojas separadas.**

	<i>Acuerdo sin comentarios</i>	<i>Acuerdo con comentarios*</i>	<i>Desacuerdo sin comentarios</i>	<i>Desacuerdo con comentarios</i>	<i>No se indica la postura</i>
Enmienda del Anexo 17 — <i>Seguridad</i> (Véase el Adjunto A)					

Nota:

La labor ulterior del Consejo se facilitaría mucho si indica específicamente si acepta o no las propuestas de enmienda. Cabe señalar que en el examen de sus comentarios en el Consejo, las respuestas se clasifican normalmente como “acuerdo (con o sin comentarios)”, “desacuerdo (con o sin comentarios)” o “no se indica la postura”, según figura en este formulario de respuesta. Si se utilizan las expresiones “no hay objeción” o “sin comentarios”, se interpretarán como “acuerdo (sin comentarios)” y “no se indica la postura”, respectivamente.

* “Acuerdo con comentarios” indica que su Estado u organización está de acuerdo con la intención y el objetivo general de la propuesta de enmienda; los comentarios podrían incluir, de ser necesario, sus reservas respecto a algunas partes de la propuesta y/o presentar una propuesta alternativa.

Firma _____

Fecha _____