



# Consejo de Seguridad

Septuagésimo segundo año

**8057<sup>a</sup>** sesión

Miércoles 27 de septiembre de 2017, a las 10.00 horas

Nueva York

*Provisional*

---

<i>Presidente:</i>	Sr. Alemu . . . . .	(Etiopía)
<i>Miembros:</i>	Bolivia (Estado Plurinacional de) . . . . .	Sr. Inchauste Jordán
	China . . . . .	Sr. Wu Haitao
	Egipto . . . . .	Sr. Aboulatta
	Estados Unidos de América . . . . .	Sra. Sison
	Federación de Rusia . . . . .	Sr. Nebenzia
	Francia . . . . .	Sr. Delattre
	Italia . . . . .	Sr. Biagini
	Japón . . . . .	Sr. Kawamura
	Kazajstán . . . . .	Sr. Umarov
	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte . . . . .	Sr. Allen
	Senegal . . . . .	Sr. Seck
	Suecia . . . . .	Sra. Schoulgin-Nyoni
	Ucrania . . . . .	Sr. Yelchenko
	Uruguay . . . . .	Sr. Rosselli

## Orden del día

Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas

Seguridad de la aviación

---

La presente acta contiene la versión literal de los discursos pronunciados en español y la traducción de los demás discursos. El texto definitivo será reproducido en los *Documentos Oficiales del Consejo de Seguridad*. Las correcciones deben referirse solamente a los discursos originales y deben enviarse con la firma de un miembro de la delegación interesada, incorporadas en un ejemplar del acta, al Jefe del Servicio de Actas Literales, oficina U-0506 ([verbatimrecords@un.org](mailto:verbatimrecords@un.org)). Las actas corregidas volverán a publicarse electrónicamente en el Sistema de Archivo de Documentos de las Naciones Unidas (<http://documents.un.org>).

17-30064 (S)



Documento accesible

Se ruega reciclar



*Se abre la sesión a las 10.05 horas.*

### **Aprobación del orden del día**

*Queda aprobado el orden del día.*

### **Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas**

#### **Seguridad de la aviación**

**El Presidente** (*habla en inglés*): De conformidad con el artículo 39 del reglamento provisional del Consejo, invito a la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional, Sra. Fang Liu, a participar en esta sesión.

El Consejo de Seguridad comenzará ahora el examen que figura en el orden del día.

En esta sesión, el Consejo de Seguridad escuchará exposiciones informativas a cargo de la Sra. Fang Liu y del Representante Permanente de Egipto, Embajador Amr Abdellatif Aboulatta, quien hablará en calidad de Presidente del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1373 (2001) relativa a la lucha contra el terrorismo.

Tiene ahora la palabra la Sra. Fang Liu.

**Sra. Fang Liu** (*habla en inglés*): En nombre de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), me complace unirme al Excmo. Embajador Aboulatta, Presidente del Comité contra el Terrorismo para informar al Consejo de Seguridad hoy.

Desde su establecimiento en 1944, la OACI ha cumplido su papel fundamental de fortalecer la aviación, conforme el mandato confiado por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, comúnmente conocido como el Convenio de Chicago. La OACI brinda liderazgo y apoyo a nuestros Estados miembros y a grupos de la industria puesto que colaboran con nosotros para elaborar normas y métodos recomendados y políticas conexas de la aviación civil internacional. Hemos desempeñado con satisfacción esa función durante más de 70 años ya, alcanzando importantes logros en todos los aspectos del transporte aéreo internacional.

La resolución 2309 (2016) es la primera de su tipo que se centra en la seguridad de la aviación civil, y destaca también el papel de la OACI. Bajo la guía y liderazgo de la OACI, se ha avanzado mucho desde entonces para aumentar la seguridad de la aviación. En ese sentido, quisiera señalar en particular lo siguiente. El Estado del Contexto de Riesgo de la Aviación Mundial de la OACI se

ha actualizado sobre la base de la información sobre las últimas amenazas. Se ha hecho hincapié en todo el sector de la seguridad terrestre, detección de explosivos y se ha aumentado la ciberseguridad a través de la aprobación de la enmienda 15 al anexo 17 del Convenio de Chicago, y la seguridad, y se aumentará aún más mediante el proyecto de enmienda 16. Se ha elaborado el material para un taller sobre la gestión de los riesgos para ayudar a los Estados miembros a que realicen sus propias evaluaciones diversas de los riesgos. Se ha revisado el material de orientación para que refleje las mejores prácticas más avanzadas. Se han puesto en marcha proyectos de desarrollo de la capacidad en lugares designados a través de nuestra iniciativa Ningún país se queda atrás, con la ayuda de financiación voluntaria de los Estados miembros.

Además de esos logros, la aprobación este año de la norma del sistema de información anticipada sobre pasajeros, que se puso en vigor el 23 de octubre de 2017, hará más difícil que combatientes terroristas extranjeros se desplacen entre los Estados. Nuestra colaboración con la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo, con la participación adicional de las entidades del Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo, garantiza que ese programa importante figure como máxima prioridad de los Estados.

Un resultado natural que se deriva de nuestra función como líderes en la seguridad de la aviación ha sido la elaboración del nuevo Plan de Seguridad de la Aviación Mundial de la OACI. Este documento fundamental, que se centra ampliamente en la amenaza del terrorismo para la aviación civil, se ha visto enriquecido por numerosos aportes de los Gobiernos y la industria. Actualmente se espera su aprobación por el Consejo de la OACI en su próximo período de sesiones, que tendrá lugar en noviembre.

El apoyo y el entusiasmo de los Estados Miembros respecto del Plan de Seguridad de la Aviación Mundial se puso claramente de manifiesto durante la reciente Conferencia Ministerial Regional sobre Seguridad de la Aviación en África y el Oriente Medio, celebrada en Sharm el-Sheikh (Egipto). Al concluir esa reunión de tres días, los participantes habían elaborado una hoja de ruta centrada en la región, que está en plena consonancia con los objetivos del Plan de Seguridad de la Aviación Mundial y que incluye objetivos de vigilancia a fin de garantizar que estos progresos sigan siendo coherentes y responsables.

El objetivo fundamental del Plan de Seguridad de la Aviación Mundial es aumentar la eficacia y la

sostenibilidad de las disposiciones mundiales y aplicar medidas preventivas de manera sostenible. Para contribuir al logro de este objetivo se han establecido cinco prioridades principales, a saber, concienciar respecto de los riesgos y mejorar la respuesta; establecer una cultura de seguridad que esté mejor definida; mejorar los recursos tecnológicos y promover la innovación; mejorar la supervisión y la garantía de la calidad; y, por último, aumentar la cooperación y el apoyo.

Los objetivos del Plan de Seguridad de la Aviación Mundial son un reflejo de los que figuran en la resolución 2309 (2016). Una vez concluido, el Plan de Seguridad de la Aviación Mundial será el instrumento primordial por el que la comunidad de la seguridad de la aviación se guiará en el cumplimiento de sus funciones, como se define en la resolución. La OACI analizará detenidamente los indicadores y hará un seguimiento de los progresos que se registren en el logro de estos objetivos clave, pero, por supuesto, los resultados definitivos dependerán en buena medida de la dedicación y las acciones de los Estados y las empresas del sector. El éxito del Plan de Seguridad de la Aviación Mundial solo será posible si existe una voluntad política sostenida, sobre todo al más alto nivel del Gobierno y la industria. Volveré a referirme a esta cuestión en unos minutos.

Nos aguardan muchos otros desafíos. Con miras a alcanzar los objetivos de seguridad definidos en el Plan de Seguridad de la Aviación Mundial y en las hojas de ruta regionales, es preciso ampliar de manera sustancial los programas de fomento de la capacidad y de asistencia tecnológica. Por otra parte, los Estados deben estar dispuestos a aceptar ayuda para fortalecer sus posiciones en la lucha contra el terrorismo y mitigar su vulnerabilidad; y, una vez recibida la asistencia, deberán dedicarse a aplicar las experiencias adquiridas y a aprovechar lo que han recibido, tanto en forma de equipos y tecnología como de conocimientos y orientación.

En el Plan de Seguridad de la Aviación Mundial se establece un mecanismo para que los Estados miembros puedan solicitar asistencia de manera confidencial, ya sea por recomendación de nuestra auditoría o a partir de sus propias evaluaciones de riesgos. La OACI actuará de manera proactiva al comparar esas solicitudes con las competencias de otros Estados y al recomendar asociaciones cuando proceda.

Otro desafío que seguimos enfrentando es el relacionado con el intercambio de información fundamental. Por ejemplo, la OACI y los Estados miembros aún no disponen de muchos detalles prácticos sobre sucesos

recientes relativos a la seguridad de la aviación. Debemos encontrar la manera de determinar e intercambiar con buen criterio los elementos esenciales de información que son necesarios para aplicar medidas apropiadas al nivel adecuado. En la resolución 2309 (2016) se refuerza esa idea —y los Estados la han aceptado. Abrigamos la esperanza de que, por medio del Plan de Seguridad de la Aviación Mundial de la OACI, los Estados y la industria pueden mejorar el intercambio de información.

Al considerar hoy los métodos de ataque examinados en la reunión extraordinaria del Comité contra el Terrorismo celebrada el pasado mes de julio, notamos que, aunque algunos de esos métodos no sean nuevos, los terroristas han mejorado su capacidad de aprovechar la vulnerabilidad y eludir las contramedidas vigentes. Las deficiencias de la seguridad en tierra, por ejemplo, han sido aprovechadas hasta cierto punto durante decenios, pero, con las recientes enmiendas del anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, relativo a la seguridad, ahora contamos con la atención y la participación efectiva de todos los interesados en la mitigación de esos riesgos. En la enmienda 15 del anexo 17 del Convenio de Chicago, que entró en vigor en agosto, se hace hincapié en la definición de las zonas de tierra, la elaboración de medidas de seguridad en consonancia con una evaluación de los riesgos y la coordinación entre los agentes pertinentes. Este nuevo hincapié está ayudando a unir a los organismos encargados de hacer cumplir la ley, las fuerzas de seguridad, las autoridades aeroportuarias e incluso los proveedores.

Asimismo, la amenaza de los artefactos explosivos improvisados (AEI) ocultos en dispositivos electrónicos portátiles no es nueva en el transporte aéreo. Esa amenaza se presentó por primera vez cuando uno de esos artefactos, oculto en una maleta no acompañada, derribó el vuelo 103 de Pan Am sobre Lockerbie (Escocia) en 1988. La adopción de contramedidas eficaces y asequibles para contrarrestar métodos de ocultación cada vez más sofisticados ha sido objeto de debate en numerosos grupos de trabajo, equipos de tareas y conferencias de la OACI, y se han incorporado nuevos requisitos más detallados para la detección de AEI en el proyecto de enmienda 16 del anexo 17 del Convenio de Chicago.

De las amenazas sobre las que deliberamos en julio, el rápido crecimiento de la conectividad cibernética en la aviación es, sin duda, la más nueva. Cuanto más dependemos de las computadoras y la tecnología de la información, más expuestos estamos a las amenazas cibernéticas. Repito que la OACI ha reconocido ese desafío y ya está cooperando con los Estados miembros y la

industria para determinar la gravedad de la vulnerabilidad y las contramedidas más eficaces que se pueden aplicar. Por cierto, este tema seguirá siendo una prioridad en nuestra lista de preocupaciones.

Asimismo, el uso de sistemas antiaéreos, como los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), ha resultado ser un motivo de preocupación cada vez mayor, sobre todo en las zonas de conflicto. Los procedimientos de protección eficaz frente a los MANPADS están a disposición de la industria y los Estados miembros en el portal seguro de la OACI. Cada una de estas amenazas puede generar un nuevo conjunto de necesidades de tecnología, que aumenta los costos, no solo por concepto de compra de equipos, sino también por concepto de remodelación de las instalaciones, necesidades de capacitación y mantenimiento y ralentización de los procedimientos de seguridad, así como otras repercusiones sobre las operaciones y la facilitación.

La cuestión de las innovaciones tecnológicas se debatió ampliamente en el reciente Simposio Global de Seguridad de la Aviación de la OACI, que organizamos a principios de este mes en colaboración con el Consejo Internacional de Aeropuertos y con la participación activa de la Dirección Ejecutiva y otras entidades de las Naciones Unidas de lucha contra el terrorismo. Los participantes reconocieron y estudiaron en detalle la necesidad de la innovación y las sinergias en todo el sistema de seguridad. Esto también es una prioridad en el Plan de Seguridad de la Aviación Mundial.

Al examinar juntos ahora el camino a seguir, quisiera ofrecer algunas ideas sobre las actuales perspectivas en materia de seguridad de la aviación.

Los grupos terroristas siguen considerando que la aviación es un blanco atractivo, con el objetivo de causar la pérdida de numerosas vidas humanas, daños económicos y la interrupción de la conectividad entre los Estados; el riesgo de atentados terroristas contra la aviación civil puede afectar a todas las regiones y Estados Miembros.

Por consiguiente, el elemento clave de la aplicación de la resolución 2309 (2016) y el Plan de Seguridad de la Aviación Mundial es el compromiso de los Estados de garantizar la aplicación de medidas eficaces y basadas en los riesgos que reflejen el panorama en constante evolución de las amenazas y aseguren que esas medidas se ajusten a las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

El Plan de Seguridad de la Aviación Mundial proporciona la base para mejorar la seguridad de la aviación

en todo el mundo, en consonancia con los objetivos de la resolución 2309 (2016). En ese contexto, los Estados y la OACI deben seguir trabajando y colaborando, junto con la industria de la aviación civil y otras partes interesadas pertinentes, para hacer frente de manera eficaz a las amenazas a la aviación civil.

Por lo tanto, se alienta a todos los Estados a que refuercen su apoyo a la labor de la OACI en materia de seguridad de la aviación, garanticen la aplicación del Plan de Seguridad de la Aviación Mundial como una cuestión de alta prioridad y cooperen en los planos mundial, regional y nacional para elevar el nivel de aplicación eficaz de la seguridad de la aviación mundial.

Este es un ámbito en el que el Consejo de Seguridad, junto con las entidades competentes de las Naciones Unidas, puede ayudar a la OACI. Los expertos en seguridad y las autoridades aeronáuticas entienden la importancia del Plan de Seguridad de la Aviación Mundial y la aplicación de sus medidas, pero necesitan un apoyo decidido —que incluya la autoridad legislativa y operacional, el respaldo financiero, los recursos apropiados y las declaraciones de compromiso— para cumplir sus responsabilidades.

Por lo tanto, a través de mecanismos clave como la resolución 2309 (2016) y sus compromisos complementarios, debemos seguir trabajando de consuno para alentar a los responsables de la adopción de decisiones a apoyar esos esfuerzos.

La obtención de apoyo financiero, en particular, es otra esfera importante en la que las entidades de las Naciones Unidas pueden ayudar a la OACI. Los Estados Miembros capaces de hacerlo deben estar dispuestos a participar en las iniciativas de la OACI para fortalecer la seguridad en todo el mundo, ya sea mediante préstamos o donaciones de tecnología, la capacitación sobre procedimientos básicos o mejores prácticas, la provisión de mentores o a través de un apoyo financiero directo a los programas de fomento de la capacidad y de prestación de asistencia de la OACI. El aumento de las contribuciones de los Estados Miembros permitirá la aplicación mucho más temprana del sólido régimen de asistencia previsto en la hoja de ruta del Plan de Seguridad de la Aviación Mundial.

La OACI, los Estados Miembros y otras partes interesadas tendrán que buscar nuevas oportunidades para mejorar las capacidades de lucha contra el terrorismo en los lugares que más los necesiten. Ello incluirá una mayor sensibilización y respuesta ante los riesgos, una comprensión más amplia de las amenazas y los riesgos

a los que se enfrenta la aviación civil, la vigilancia en relación con las amenazas nuevas e incipientes para la aviación civil, la actualización constante del Estado del Contexto Mundial de Riesgo de la OACI y el examen de las medidas que figuran en el anexo 17, relativas a la seguridad, del Convenio de Chicago y el material de orientación conexo de la OACI.

La utilización de los datos del Sistema de Información Anticipada sobre los Pasajeros, junto con la información del Registro de Nombres de los Pasajeros, nos será muy útil para identificar a los pasajeros aéreos que puedan representar una amenaza para la aviación. Sin embargo, debemos también mantenernos alerta para mantener un equilibrio adecuado entre el nivel necesario de seguridad, la experiencia del pasajero y los objetivos de facilitación.

Cabe hacer mucho hincapié en la importancia de una evaluación precisa del riesgo, basada en una evaluación de la amenaza igualmente precisa. Todas las facetas de las actividades nacionales y locales se deben centrar en la comprensión de los riesgos aplicables. Aunque los términos “evaluación de los riesgos para la seguridad” y “evaluación de la amenaza” han estado durante muchos años en el anexo 17, relativo a la seguridad, del Convenio de Chicago, siguen existiendo diversos niveles de comprensión, elaboración y aplicación de las evaluaciones de riesgos viables entre los Estados Miembros.

La atención constante que presta la OACI al Estado del Contexto Mundial de Riesgo, junto con nuestro nuevo Taller de Gestión de Riesgos, tiene por objetivo abordar esta preocupación.

En el Simposio Mundial sobre Seguridad de la Aviación de 2017 de la OACI se pusieron de relieve los firmes compromisos de todos los miembros de la comunidad del transporte aéreo con los principios y objetivos enunciados en la resolución 2309 (2016). Sigo confiando en que, mediante nuestra colaboración continua, perseveraremos y lograremos reducir la probabilidad de que se cometa un acto de interferencia ilícita contra la aviación. La Oficina de Lucha contra el Terrorismo, que se ha establecido recientemente, será una importante asociada con la que espero trabajar.

En particular, quisiera destacar la cooperación entre la OACI y el Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo en la prestación de asistencia técnica y el fomento de la capacidad en la esfera de la seguridad de la aviación. El personal de la OACI está ampliamente capacitado y tiene experiencia para comprender las múltiples maneras en que se puede lograr el acatamiento del régimen de aviación, y nuestra

participación en estas evaluaciones también nos ayuda a comprender las mejores prácticas.

Actualmente estamos estudiando un acuerdo con la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo a fin de mejorar nuestra cooperación. Otros organismos de las Naciones Unidas también pueden ser asociados valiosos.

Sería conveniente que el Consejo de Seguridad considerara la posibilidad de asignar una parte de los fondos dedicados a la lucha contra el terrorismo y alentara a los Estados Miembros a que aumenten sus contribuciones a los proyectos de seguridad de la aviación, en particular para el fomento de la capacidad y la capacitación, a fin de mejorar la aplicación efectiva de las normas de la OACI por parte de todos los Estados Miembros.

El Plan de Seguridad de la Aviación Mundial es un hito importante para la seguridad de la aviación civil y contribuye a la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo. Por consiguiente, exhorto al Consejo de Seguridad a que apoye y promueva el Plan de Seguridad de la Aviación Mundial a fin de facilitar su aplicación por parte de todos los Estados Miembros.

En resumen, creo que la resolución 2309 (2016) y el Plan de Seguridad de la Aviación Mundial proporcionarán una base aceptada a nivel mundial sobre la que se podrán lograr medidas más sólidas en materia de seguridad de la aviación.

Como sabe el Consejo, la aviación, cuyo valor representa el 50% del turismo internacional y el 35% del comercio internacional, contribuye significativamente al desarrollo sostenible de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas y a la aplicación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Este reconocimiento de la importancia de la aviación con respecto a las amenazas que plantea el terrorismo permite que la OACI y otras entidades encargadas de mitigar los actos terroristas impulsen las mejoras necesarias en todos los ámbitos de nuestras estrategias y operaciones.

Doy las gracias a los miembros del Consejo de Seguridad por haberme brindado esta oportunidad de informarles sobre los últimos acontecimientos en materia de seguridad en el sector de la aviación y quedo a su disposición para proporcionarles información ulterior en el futuro sobre esta o cualquier otra cuestión relacionada con la seguridad de la aviación civil internacional.

**El Presidente** (*habla en inglés*): Doy las gracias a la Sra. Fang Liu por su exposición informativa.

Tiene ahora la palabra el Representante Permanente de Egipto en su calidad de Presidente del Comité

establecido en virtud de la resolución 1373 (2001) relativa a la lucha contra el terrorismo.

**Sr. Aboulatta** (Egipto) (*habla en inglés*): En mi calidad de Presidente del Comité establecido en virtud de la resolución 1373 (2001) relativa a la lucha contra el terrorismo, tengo el honor de informar al Consejo, junto con la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu, sobre los resultados de la reunión extraordinaria del Comité sobre las amenazas terroristas a la aviación civil.

La reunión especial se celebró en la Sede el 7 de julio, como solicitó el Consejo en la resolución 2309 (2016). Es evidente que el carácter mundial e interconectado de la industria de la aviación civil internacional expone a los Estados Miembros de todas las regiones a posibles atentados terroristas. Los atentados contra la aviación civil internacional provocan la pérdida de numerosas vidas humanas, daños económicos y trastornos. Cada vez se toma más conciencia de la existencia de la amenaza terrorista mundial a la aviación civil. A pesar de ello, debemos trabajar en forma mancomunada con urgencia para seguir reforzando la aplicación por parte de los Estados Miembros de las obligaciones y los compromisos encaminados a abordar la amenaza. Al hacerlo, debemos trabajar de consuno para ayudar a aquellos Estados que carecen de capacidad para hacerlo con eficacia.

En la resolución 2309 (2016), aprobada en septiembre del año pasado, se indica una serie de medidas prioritarias que deben adoptar los Estados Miembros para fortalecer la aplicación de las Normas y Métodos Recomendados de la OACI en materia de seguridad. Al igual que en la resolución, en el nuevo Plan de Seguridad de la Aviación Mundial de la OACI se exhorta también a los Estados a reforzar la coordinación y cooperación entre los organismos y departamentos nacionales pertinentes. Acojo con beneplácito el Plan de Seguridad. También acojo con beneplácito la iniciativa actual de la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo y de la OACI de concertar un acuerdo oficial de cooperación encaminado a armonizar y fortalecer su alianza de larga data.

La OACI, por supuesto, desempeña una función crucial en la elaboración y el seguimiento de normas internacionales de seguridad de la aviación. La Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo desempeña un papel fundamental al prestar apoyo a las decisiones de política del Comité contra el Terrorismo y del Consejo para ayudarlos a definir la agenda internacional de la lucha contra el terrorismo y a evaluar los esfuerzos de los Estados para prevenir y combatir el terrorismo,

particularmente en relación con la aviación civil. Lo hace principalmente a través de las visitas de evaluación realizadas a los Estados Miembros en nombre del Comité, de sus análisis y de la determinación de las deficiencias, los retos, las tendencias y las buenas prácticas. En la medida de lo posible, la OACI participa en las visitas del Comité a los países, a la vez que desempeña un papel fundamental en la evaluación de las medidas de seguridad de la aviación. En ese sentido, las visitas y las consiguientes recomendaciones formuladas al Comité son plenamente conformes con la labor y las auditorías de la OACI.

Tal como se refleja en las evaluaciones y los análisis del Comité, muchos Estados carecen de la capacidad y los recursos necesarios para aplicar medidas efectivas encaminadas a reforzar la seguridad de la aviación civil. En un entorno mundial caracterizado por una serie de amenazas terroristas nuevas y emergentes y por la rapidez de los cambios tecnológicos, debemos alentar y apoyar a todos los Estados Miembros para seguir fortaleciendo la aplicación de buenas prácticas en materia de aviación, en particular de las enunciadas en el párrafo 6 de la resolución 2309 (2016). Entre esas prácticas se incluyen la mejora de los exámenes y controles de seguridad, la garantía de recursos suficientes y de controles de calidad eficaces y la promoción de una cultura de seguridad efectiva.

No se puede insistir lo suficiente en que las deficiencias de las medidas básicas de seguridad de la aviación generan una vulnerabilidad que puede ser fácilmente explotada y eludida por los terroristas. Los materiales de orientación nuevos y revisados elaborados por la OACI deben emplearse cabalmente y las metodologías de evaluación de las amenazas y los riesgos deben actualizarse y modificarse periódicamente. A menudo, los Estados Miembros no participan suficientemente en el diálogo con todos los agentes pertinentes que participan en la aplicación de medidas de seguridad de la aviación. Muchos Estados no consideran necesario adoptar un enfoque basado en los riesgos y aplican una metodología común para evaluar el riesgo. En ese sentido, los Estados Miembros pueden emplear la Declaración del contexto del riesgo mundial elaborada por la OACI.

No obstante, sigue siendo necesario fortalecer, en los planos internacional y nacional, los mecanismos de intercambio de información sobre amenazas, en particular por lo que respecta al personal de seguridad de primera línea del sector de la aviación, que a menudo carece de acceso a información crítica o de los conocimientos y la experiencia necesarios para emplear esa información y actuar en consecuencia. Asimismo, los

Estados Miembros carecen de acceso a las bases de datos pertinentes, incluida la de INTERPOL, y a las listas de sanciones del Equipo de Vigilancia del Comité del Consejo de Seguridad dimanante de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011) y 2253 (2015) relativas al EIIL (Dáesh), Al-Qaida y las personas, grupos, empresas y entidades asociadas.

Además, tal como se desprende de la labor de evaluación y de análisis de la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo, solo 57 Estados han creado un sistema de información anticipada sobre pasajeros. El bajo nivel de aplicación del sistema de información anticipada sobre pasajeros representa una deficiencia importante en materia de seguridad. En la resolución 2178 (2014), aprobada en 2014, se exige a los Estados Miembros que velen por que las compañías aéreas que operan en sus territorios cuenten con un sistema de información anticipada sobre pasajeros a fin de detectar las salidas desde su territorio o los intentos de entrada en su territorio o el tránsito a través de él de las personas designadas por los comités de sanciones contra el EIIL (Dáesh) y Al-Qaida. Debo señalar que la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo participa en el proyecto del Centro de las Naciones Unidas contra el Terrorismo para ayudar a los Estados Miembros a crear sistemas de información anticipada sobre pasajeros. El proyecto comprende la realización de cursos prácticos regionales y de consultas en materia de fomento de la capacidad y la elaboración de una hoja de ruta nacional para la aplicación de un sistema de información anticipada sobre pasajeros.

Otra preocupación importante es la falta de protección en las zonas de tierra de los aeropuertos. A diferencia de las zonas de seguridad restringida, las zonas de tierra son accesibles al público y a menudo son gestionadas por una amplia gama de organismos. En este sentido, plantean una especial amenaza las acciones de hombres armados que actúan en solitario, como ocurrió en el atentado de Fort Lauderdale en enero de 2017; los artefactos explosivos que causan un gran número de víctimas, como los empleados en los atentados perpetrados en 2016 en Bruselas y Estambul; y los atentados perpetrados con artefactos explosivos improvisados transportados por pasajeros. También debemos prestar urgente atención al uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones con fines malintencionados y a la vulnerabilidad potencial de los sistemas de tecnología de la información de las aeronaves y los aeropuertos.

Permítaseme formular unas breves propuestas respecto de la adopción de medidas ulteriores por parte del

Consejo y del Comité con miras a hacer frente a la amenaza terrorista a la aviación civil.

El Consejo y el Comité deben intensificar sus esfuerzos para dar a conocer y promover las Normas y Métodos Recomendados y los materiales de orientación elaborados por la OACI. Deben instar a los Estados a asegurarse de que los organismos nacionales competentes conozcan esos instrumentos, en particular mediante la facilitación de la capacitación adecuada para todos los agentes pertinentes, especialmente para el personal de primera línea encargado de aplicar los controles de seguridad. Quisiera señalar a este respecto que el Comité contra el Terrorismo examinó recientemente la nueva actualización de la *Guía técnica para la aplicación de la resolución 1373 (2009) del Consejo de Seguridad y de otras resoluciones pertinentes* con el objetivo de asegurarse de que en ella se incluyan las disposiciones de las resoluciones aprobadas recientemente, incluida la resolución 2309 (2016), así como las herramientas y los instrumentos elaborados por la OACI. La guía ha sido concebida como un instrumento de referencia integral para ayudar a los Estados a evaluar los avances logrados en sus actividades de aplicación.

El Consejo y el Comité contra el Terrorismo deben incorporar las resoluciones pertinentes del Consejo al marco de seguridad de la aviación civil. Por ejemplo, se debe alentar a los Estados a tener en cuenta las disposiciones de la resolución 2341 (2017) sobre la protección de la infraestructura esencial contra los ataques terroristas y a incorporarlas en sus programas nacionales de seguridad de la aviación civil. También es necesario mejorar la comprensión de esa creciente amenaza.

El Consejo y el Comité contra el Terrorismo deben promover la creación de procesos de gestión de riesgos en todos los aeropuertos, incluida la evaluación de los riesgos, la aplicación de las medidas de mitigación pertinentes y la realización de esfuerzos para garantizar que tales medidas sean aplicadas efectivamente por el personal de seguridad. El Consejo y el Comité también deben instar a los Estados a mejorar la protección de las zonas de tierra de los aeropuertos. Deben tenerse en cuenta las nuevas normas y el material de orientación de la OACI en los que se contempla la protección de las zonas de tierra.

Debe instarse a los Estados a abordar las cuestiones de la utilización de las tecnologías de la información y las comunicaciones con fines malintencionados y del uso de artefactos explosivos improvisados sofisticados. El Consejo y el Comité contra el Terrorismo

deberían instar a los Estados y a los agentes de la industria a que consideren las auditorías de seguridad de la aviación como una oportunidad para determinar mejores prácticas, así como las necesidades de fomento de la capacidad y de asistencia técnica. Debería instarse a los Estados a que refuercen su capacidad para identificar a los pasajeros de bajo y alto riesgo, teniendo en cuenta la necesidad de facilitar los viajes.

Al respecto, reviste especial urgencia introducir y aplicar de manera efectiva tanto los Sistemas de Información por Adelantado sobre los Pasajeros como de Registros de Nombres de los Pasajeros como medio para identificar terroristas y combatientes terroristas extranjeros. El Consejo y el CCT deberían alentar a los Estados a que intensifiquen sus esfuerzos para ampliar las bases de datos de INTERPOL, incluso garantizando la conectividad con el sistema mundial de comunicación policial I-24/7, su uso activo y el acceso ampliado a este.

Para concluir, aliento al Consejo y al Comité a que sigan abordando las cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación, incluso promoviendo la aplicación de la resolución 2309 (2016) por parte de los Estados miembros. Este tema seguirá siendo objeto de examen del Comité, incluso mediante la información periódica presentada por la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo. También insto al Consejo y al Comité a que sigan respaldando una cooperación más estrecha entre la OACI y el Comité. El Consejo y la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo seguirán mejorando su cooperación en esta esfera con la Oficina de Lucha contra el Terrorismo. Abrigo la esperanza de que la Oficina utilice plenamente la evaluación, el análisis y los conocimientos especializados del Comité y de la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo en este ámbito, incluso en el marco de la facilitación de la asistencia técnica.

**El Presidente** (*habla en inglés*): Doy las gracias al Embajador Aboulatta por su exposición informativa.

Tienen ahora la palabra los miembros del Consejo que deseen formular una declaración.

**Sr. Allen** (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) (*habla en inglés*): Permítaseme dar las gracias a la Secretaria General Lou y al Embajador Aboulatta por sus exposiciones informativas, ambas detalladas. Consideré que contenían algunas recomendaciones importantes de las que todos podemos tomar nota.

Hace un año, el Consejo de Seguridad se reunió para aprobar la primera resolución relativa a las

amenazas terroristas que enfrenta la aviación civil (véase S/PV.7775). Gracias a esa aprobación unánime, demostramos nuestra determinación conjunta de proteger a nuestros ciudadanos de una amenaza compartida en ascenso, y comenzamos un debate mundial sobre la manera en que juntos mejoraríamos las normas de seguridad de la aviación. Por ello, celebramos la labor satisfactoria que se ha llevado a cabo durante los últimos 12 meses. Ello habla mucho del impulso generado por la resolución 2309 (2016) en el sentido de que el Plan Mundial de Seguridad de la Aviación se concluyó dos años antes de la programación original. Además, esperamos que el Consejo de la OACI refrende el plan este año. Consideramos que el Consejo debe añadir su respaldo y su llamamiento a la acción.

No obstante, transcurrido un año desde que se aprobó la resolución 2309 (2016), queda claro que la amenaza que enfrenta la aviación civil no ha disminuido; por el contrario, ha evolucionado. Los miembros recordarán el complot fraguado para introducir bombas de contrabando dentro de computadoras portátiles, lo cual llevó al Reino Unido y los Estados Unidos a prohibir, durante varios meses este año, equipo electrónico de mayor tamaño en las cabinas de las aeronaves, o el atentado fallido contra el aeropuerto internacional de Sídney hace dos meses, un esfuerzo sofisticado que se habría cobrado cientos de vidas inocentes. Estos no son más que dos ejemplos del incesante deseo de los terroristas de sembrar la muerte y la destrucción en nuestros cielos. Esos complots deben recordarnos a todos que no podemos cejar en nuestros esfuerzos por mantener la seguridad de nuestros ciudadanos.

Por el contrario, debemos mantener el resultado registrado hace un año. Ello significa que todos y cada uno de los Estados miembros de la OACI debe concretar su compromiso con el plan mundial de seguridad de la aviación. Sencillamente, las palabras huecas no disuaden. Quienes consideran que sus aeropuertos y sus empresas de transporte aéreo son de alguna manera inmunes a los ataques terroristas no solo están equivocados; también son irresponsables y eluden tanto sus obligaciones como la responsabilidad común que tenemos de proteger la industria mundial y a nuestros ciudadanos que la utilizan.

La aviación forma parte de la columna vertebral de nuestras economías. Reconocemos que aplicar las Normas acordadas de la OACI y hacerlo sobre la base de prácticas recomendadas, validadas por una verificación sólida, constituye un problema para algunos, por buenas que sean sus intenciones. Por tanto, debemos apoyarnos mutuamente mediante la cooperación técnica y el



fomento de la capacidad, como se enuncia en la resolución 2309 (2016). Recientemente, el Reino Unido ha triplicado su presupuesto destinado a esta asistencia y tienen un programa activo, trabajando junto con decenas de otros Estados Miembros. Invito a otros miembros del Consejo a que hagan lo mismo.

No son solo los miembros de la OACI los que pueden hacer más. A mi juicio, hay tres maneras de que las Naciones Unidas, junto con la OACI, pueden trabajar mejor para asegurar que la seguridad de la aviación siga siendo la máxima prioridad de su programa y recibiendo la atención que necesita. En primer lugar, las amenazas a la seguridad de la aviación deben incluirse de manera sistemática en los informes de las Naciones Unidas relacionados con el terrorismo. Alentamos al Equipo de Vigilancia del Comité del Consejo de Seguridad dimanante de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011) y 2253 (2015) relativas al EIIL (Dáesh), Al-Qaida y las personas, grupos, empresas y entidades asociadas a que pregunte a los Estados por las amenazas a la seguridad de la aviación, y a que estas se evalúen de manera apropiada en los informes periódicos del Equipo.

En segundo lugar, acogemos con agrado la estrecha cooperación que se ha forjado entre la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo y la OACI. Esas dos entidades ya trabajan en estrecha colaboración, y están elaborando un acuerdo de cooperación. Alentamos una colaboración permanente en las evaluaciones de los países por parte de la Dirección Ejecutiva, pero también en el intercambio de información, la investigación y el análisis sobre las tendencias incipientes de las amenazas terroristas contra la aviación civil, y sobre las formas más avanzadas de mitigarlas.

En tercer lugar, alentamos a las nuevas Naciones Unidas a que trabajen en estrecha colaboración con la OACI para que el fomento de la capacidad en materia de seguridad de la aviación sea una prioridad. Las alentamos a que determinen y ejecuten proyectos de fomento de la capacidad adecuados, en consonancia con las medidas y las tareas establecidas en el plan mundial de seguridad de la aviación.

Para concluir, el primer aniversario de la resolución 2309 (2016) es, en parte, un momento para reflexionar sobre lo que se ha logrado a lo largo del último año; pero debe ser mucho más que eso. También debe ser un momento en que nos preguntemos cómo podemos mantener el impulso generado por la resolución 2309 (2016), poniendo en práctica los compromisos que plasmados en papel.

**Sra. Sison** (Estados Unidos de América) (*habla en inglés*): Doy las gracias a la Secretaria General Liu y al Embajador Aboulatta por sus exposiciones informativas.

“Tenemos algunos aviones”. Esa fue una de las primeras transmisiones radiales que los controladores de tránsito aéreo escucharon el 11 de septiembre de 2001. Han transcurrido más de 16 años, y persiste el dolor que causó ese bárbaro acto de terrorismo. Seguimos llorando a las víctimas y honrando su memoria. En todo el territorio de los Estados Unidos, los estadounidenses recuerdan vívidamente y con exactitud dónde estaban y qué estaban haciendo cuando se enteraron de que un avión había chocado contra el World Trade Center. Ninguno de nosotros lo olvidaremos.

Al igual que jamás olvidamos lo que las víctimas del 11 de septiembre sufrieron ese día, jamás debemos olvidar las lecciones que aprendimos. Sabemos que los terroristas están decididos a atacar a la aviación civil. Quieren atacar los vínculos que conectan a nuestros países y derribar la infraestructura que es la piedra angular de la sociedad moderna. A pesar de las muchas mejoras realizadas en la aviación desde el 11 de septiembre, la amenaza sigue siendo demasiado real.

La amenaza que plantea la aviación civil continúa evolucionando a un ritmo que desafía incluso nuestros mayores esfuerzos para proteger el sistema de aviación mundial y los recientes atentados terroristas perpetrados contra un avión en Egipto, y Somalia lo dejan muy claro. Al mismo tiempo, sigue aumentando la dependencia de los aviones para facilitar la circulación de personas y bienes. A medida que la economía mundial sigue dependiendo cada vez más de la aviación, es cada vez más importante mantener este sistema en condiciones de seguridad.

El año pasado, mediante la resolución 2309 (2016), el Consejo de Seguridad reconoció la importancia de la seguridad aérea en nuestros esfuerzos mundiales de lucha contra el terrorismo. La resolución se basaba en la labor anterior para reforzar las normas mundiales en el enfrentamiento a la amenaza terrorista. En la resolución 2309 (2016) se puso de relieve la importancia de movilizar más recursos y profundizar nuestra cooperación para responder a las amenazas cambiantes. Celebramos la labor que ha realizado la comunidad de la aviación mundial en respuesta a la resolución 2309 (2016), incluso por conducto de OACI.

La OACI ha elaborado el Plan de Seguridad de la Aviación Mundial, y los Estados Unidos piden al Consejo de la OACI que refrende ese plan lo antes posible. Es un

próximo paso fundamental que aumenta la cooperación internacional en materia de seguridad de la aviación. Una vez que se apruebe el Plan de Seguridad de la Aviación Mundial, corresponderá a los Estados Miembros colaborar con la OACI para velar por que se apliquen las recomendaciones y se supervisen los progresos.

Las oficinas de las Naciones Unidas de lucha contra el terrorismo deberían centrarse en la ayuda a los Estados Miembros para que ejecuten los planes de la OACI. Sin embargo, en definitiva, mantener seguros los viajes aéreos exige que todos los Estados Miembros hagan la parte que les corresponde. Solo un eslabón deficiente en el sistema internacional que se extiende puede convertirse en una vulnerabilidad catastrófica. De conformidad con la resolución 2341 (2017), los Estados Unidos instan a todos los Estados Miembros a que fortalezcan la protección de la infraestructura importante, como los aeropuertos. Los Estados Miembros también tienen que estar alertas para impedir que combatientes terroristas extranjeros viajen por las fronteras.

Los Estados Unidos han ayudado a dirigir actividades para aumentar el intercambio de información sobre terroristas sospechosos y conocidos y mejorar la seguridad de las fronteras mediante la inspección de los pasajeros. Sin embargo, hay que hacer más para afrontar la amenaza de los combatientes extranjeros. Ello es sobre todo cierto ya que combatientes de los campos de batalla en Siria y el Iraq tratan de regresar a su país o desplazarse hacia otras zonas de guerra.

A pesar de los logros que hemos alcanzado, sigue existiendo la amenaza terrorista a la aviación, los aeropuertos y viajeros. Muchos países siguen intentando aplicar de manera consecuente las normas y métodos de seguridad internacionales y adherirse a ellos. Como Estados Miembros, debemos rendir cuentas mutuamente para velar por que las normas de seguridad internacionales se apliquen de manera rigurosa y adecuada para hacer frente a las nuevas amenazas. Ningún país debería quedar atrás. Debemos seguir ampliando el intercambio de inteligencia e información sobre la aplicación de la ley y acelerar los esfuerzos por aplicar la información por adelantado sobre los pasajeros y el intercambio y análisis de la recopilación de datos del registro de nombres de los pasajeros para identificar a terroristas y delincuentes.

Nos corresponde a cada uno de nosotros reconocer nuestras vulnerabilidades singulares. Debemos analizar con rigor las amenazas actuales y anticipar las futuras. Los Estados Unidos seguirán analizando de modo crítico nuestro sistema de viajes por vía aérea para

fortalecerlo. Esperamos con interés continuar nuestra labor con los Estados Miembros y las entidades de las Naciones Unidas para velar por la seguridad del sistema de aviación internacional.

Sobre todo, no podemos olvidar el papel fundamental que desempeñan los viajes por vía aérea en nuestra vida hoy. El hecho de que los líderes del mundo se reunieran aquí en las Naciones Unidas la semana pasada es un oportuno recordatorio de ello. Sencillamente, es imposible imaginar el mundo moderno sin la aviación. Todos confiamos en que cuando abordemos un avión, llegaremos seguros a nuestro destino. Si fuéramos a pensar por un momento en lo que está en juego al mantener la aviación segura, todos coincidiríamos en que no hay tiempo que perder para fortalecer ese sistema fundamental. Ello debería impulsarnos a fortalecer nuestra cooperación. Los Estados Unidos están dispuestos a ayudar.

**Sr. Biagini** (Italia) (*habla en inglés*): En primer lugar, quisiera dar las gracias a la Presidencia etíope por haber celebrado esta sesión. También doy las gracias al Presidente del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1373 (2001), relativa a la lucha contra el terrorismo, Embajador Aboulatta, por su exposición informativa. En particular, doy las gracias a la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu, por la gran precisión y la importancia de la labor de la organización para elevar el nivel de seguridad en la aviación civil. Ella cuenta con todo el apoyo y respaldo de Italia.

Ha transcurrido un año desde que el Consejo de Seguridad aprobó la resolución 2309 (2016). Mientras tanto, como hemos escuchado, la amenaza terrorista ha evolucionado. Se ha afrontado pero todavía está presente. El peligro de que los terroristas se infiltren en los flujos de pasajeros de la aviación civil se ha relacionado previamente con combatientes terroristas extranjeros, como se puso de relieve en la resolución 2178 (2014). En la actualidad, la detección de terroristas se centra principalmente en los que regresan y en las nuevas formas de amenazas. Sin embargo, debemos recordar que la aviación civil sigue siendo vulnerable a ese tipo de amenaza anterior. Por lo tanto, hacemos un llamamiento a la comunidad internacional para que fortalezca la cooperación, el intercambio de información y las medidas de seguridad en los aeropuertos, de acuerdo con las normas actualizadas y compartidas.

El 26 de mayo, en la Declaración de Taormina sobre la lucha contra el terrorismo y el extremismo violento, los líderes del Grupo de los Siete confirmaron

su compromiso de fortalecer la cooperación entre los organismos fronterizos y apoyar la expansión del uso de información anticipada sobre pasajeros y los registros de nombres de pasajeros en la inspección de los viajeros. Reconocemos que muchos países de varias regiones necesitan proyectos de desarrollo de la capacidad para aumentar la eficacia de su lucha contra el terrorismo. Existen limitaciones objetivas con referencia específica a la seguridad de la aviación para la transición tecnológica de sistemas de información preexistentes al actual sistema de información anticipada sobre pasajeros. Esa transición lleva tiempo y entraña gestionar diferentes sistemas durante un determinado período, pero es innegable la importancia fundamental que reviste la información anticipada de pasajeros como herramienta eficaz en la lucha contra el terrorismo.

Garantizar la seguridad de los vuelos internacionales y de los pasajeros, ayudar a prevenir los ataques terroristas y fortalecer la eficacia de la aplicación de la ley y la acción judicial son los objetivos esenciales de la resolución 2309 (2016). La implementación en estos momentos es clave. Lidiamos con una amenaza mundial, y por lo tanto, es necesario no solo compartir las normas internacionales, sino también la experiencia y las mejores prácticas en la aplicación. A ese respecto, la asistencia y el apoyo técnico prestados por la OACI y la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo son fundamentales.

Por último, esperamos con interés un amplio acuerdo entre los Estados Miembros sobre la aprobación del Plan de Seguridad de la Aviación Mundial como un paso importante hacia delante para la seguridad de la aviación civil. Italia seguirá apoyando la aplicación óptima de todos los requisitos necesarios para aumentar la eficacia a la hora de prevenir los ataques terroristas, teniendo en cuenta que la seguridad de los aeropuertos y los vuelos es un derecho civil y una reafirmación fundamental de nuestra libertad colectiva.

**Sr. Inchauste Jordán** (Estado Plurinacional de Bolivia): En primer lugar, agradecemos los informes brindados por el señor Embajador Aboulatta, en su calidad de Presidente del Comité contra el Terrorismo, así como de la Secretaria General de la Organización de la Aviación Civil Internacional, Sra. Fang Liu,

Nuevamente, Bolivia reitera su condena de manera categórica a todo acto de terrorismo, en todas sus formas y manifestaciones, por ser criminal e injustificable, independientemente de su motivación, dondequiera que sea, cuando sea y por quienquiera que sea cometido,

puesto que constituye una de las amenazas más graves para la paz, la convivencia social y la seguridad internacionales. Los actos terroristas relacionados con la seguridad en la aviación civil, no son solamente una amenaza a la seguridad y confianza de las personas, sino también a la economía y comercio de los Estados.

Es evidente la necesidad de una cooperación interestatal con el fin de evitar cualquier intento de aprovechamiento de posibles deficiencias de seguridad en los aeropuertos por grupos terroristas, por lo que reafirmamos la necesidad de evaluar si las normas internacionales actuales son eficaces a la hora de su implementación, toda vez que debido a la naturaleza de estos actos esta normativa debe evolucionar adaptándose a las realidades que representan los mismos.

Resaltamos los avances hechos a la fecha, desde la aprobación del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, a través de los diferentes instrumentos internacionales como el Protocolo Complementario al Convenio de Montreal de 1988 para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, el mismo que amplía las disposiciones para incluir los actos terroristas cometidos en los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil internacional, o el Protocolo Complementario del Convenio de Beijing para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves de 2010, así como la propia resolución 2309 (2016), que impulsa el trabajo más coordinado con la Organización de la Aviación Civil Internacional.

En el caso boliviano, precisamente tal cual lo dispone la resolución 2309 (2016) y en coordinación con la Organización de la Aviación Civil Internacional, se vienen implementando mecanismos nacionales eficaces para promover la aplicación efectiva de las medidas de seguridad de la aviación a fin de contrarrestar esta amenaza. Se cuenta con un código penal que tipifica al terrorismo como aquel acto destinado a mantener en estado de alarma o pánico colectivo a la población, pero además dispone que comete delito de terrorismo el que, se apodere de una aeronave o buque mediante violencia, amenaza o cualquier otra forma de intimidación.

En ese sentido, se trabajó en la implementación del programa nacional de seguridad de la aviación civil que tiene por objeto establecer las responsabilidades y los niveles de coordinación entre las diferentes instituciones, empresas públicas o privadas y organismos de seguridad del Estado, en todo lo relacionado a la salvaguarda permanente de la seguridad de la aviación civil, a fin de prevenir actos de interferencia ilícita, delitos y

contravenciones que atenten el normal desenvolvimiento de las actividades aéreas.

Los escenarios en que se materializa el terrorismo, local y globalmente, son hoy el desafío que afronta nuestra comunidad internacional, por lo cual hacemos un llamado al Consejo de Seguridad a aunar los esfuerzos en la lucha contra este flagelo a través de una mayor coordinación internacional, respetando los principios de la Carta de las Naciones Unidas, así como la soberanía, independencia e integridad territorial de los Estados en el marco del derecho internacional.

Finalmente, expresamos nuestro apoyo a la labor constante que vienen desarrollando tanto el Comité contra el Terrorismo como la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo y la Organización de Aviación Civil Internacional.

Es un hecho que aún existen desafíos para los Estados, pero estamos seguros de que, además del diálogo sobre la seguridad de la aviación y la cooperación en el intercambio de información, solo con la generación de capacidades en la materia podremos garantizar el bienestar de la población en el uso de los servicios de la aviación civil.

**Sr. Umarov** (Kazajstán) (*habla en inglés*): Doy las gracias a Etiopía por su capaz liderazgo durante este mes y por poner de relieve la importancia de la seguridad de la aviación. También deseo expresar mi agradecimiento a la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu, y al Presidente del Comité contra el Terrorismo, Embajador Amr Abdellatif Aboulatta, por sus exposiciones informativas. En particular, deseo expresar mi gratitud a la Sra. Fang Liu por su visita oficial a Kazajstán el mes pasado. Sus reuniones con funcionarios de mi país son un buen augurio de una estrecha colaboración en el futuro.

Kazajstán está decidido a trabajar por la seguridad de la aviación y la protección de las instalaciones y la infraestructura básica de la aviación civil a fin de luchar contra el terrorismo internacional, en vista de los métodos sofisticados e innovadores que emplean las organizaciones terroristas. Las autoridades competentes pertinentes de mi país han intensificado su interacción con las organizaciones regionales e internacionales pertinentes y han adoptado medidas enérgicas y urgentes para eliminar las amenazas a los vuelos internacionales de conformidad con la resolución 2309 (2016), en la que se insta a los Estados Miembros a adoptar medidas inmediatas para eliminar cualquier deficiencia o resquicio legal.

En 2016, la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) llevó a cabo una evaluación de la

aplicación por Kazajstán de las principales resoluciones del Consejo de Seguridad sobre la lucha contra el terrorismo y dictaminó que la aplicación se llevaba a cabo con gran eficacia. La Comisión Europea también realizó una evaluación técnica sobre seguridad en Kazajstán y confirmó que el país estaba efectivamente aplicando las normas de la OACI.

Además, de conformidad con la legislación nacional sobre transporte de la República de Kazajstán, nuestro comité de aviación civil está considerando instalar y operar un sistema de información para la recopilación y el procesamiento de información sobre pasajeros aéreos. Estamos trabajando para establecer el sistema de información anticipada sobre pasajeros y realizando un estudio de las posibilidades del sistema interactivo de información anticipada sobre pasajeros, que se está convirtiendo en la nueva norma. Ese ejercicio lo estamos llevando a cabo con la asistencia de expertos de la DECT, el Centro de las Naciones Unidas contra el Terrorismo y la Oficina de las Naciones Unidas de Lucha contra el Terrorismo. Tenemos previsto ratificar en un futuro próximo el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional.

Debido a que la índole de los ataques contra la infraestructura de la aviación civil cambia constantemente, Kazajstán considera que es necesario revisar, armonizar y consolidar de manera constante la legislación y las medidas relativas a ese fenómeno, en coordinación con los países vecinos y de la región que comparten una corriente incesante de tráfico aéreo con Kazajstán. Ello también se aplica a la esfera internacional.

Hacemos un llamado establecer un intercambio activo de información entre los Estados Miembros y las organizaciones internacionales sobre los nuevos métodos y prácticas en el ámbito de la seguridad de la aviación. Es preciso ejercer una vigilancia especial con miras a prevenir ataques directos, la introducción clandestina de explosivos en aeronaves, el uso de vehículos aéreos no tripulados para transportar materiales letales o de vehículos cargados de explosivos, el secuestro de aeronaves y los ataques con morteros y misiles antitanque de corto y largo alcance. Evitar todo ello requiere procesos de inspección exhaustivos, la creación de zonas de seguridad independientes, una definición clara de las funciones de las fuerzas armadas, las fuerzas especiales de seguridad y la policía, y la capacitación de la población civil sobre cómo actuar en situaciones de crisis. Para ayudar a los países a enfrentar esos desafíos, a cumplir las normas y a establecer procedimientos uniformes, será necesario fomentar las capacidades por

medio del empleo de personal calificado, capacitación, la adquisición de equipo para la detección y desactivación de las amenazas así como la alerta temprana.

Para concluir, reafirmamos la determinación de Kazajstán de aplicar medidas eficaces para contrarrestar y mitigar los atentados terroristas cometidos contra la aviación civil mediante el fortalecimiento de las relaciones con los asociados y la aplicación de las reglas y normas establecidas por la OACI.

**Sr. Kawamura** (Japón) (*habla en inglés*): Deseo comenzar dando las gracias a la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu; y al Presidente del Comité contra el Terrorismo, Embajador Amr Abdellatif Aboulatta, por sus exhaustivas exposiciones informativas.

El Japón copatrocinó la resolución 2309 (2016) a fin de mejorar, junto con la comunidad internacional, la seguridad de la aviación. Como pudimos observar en los atentados perpetrados en los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2011 y, más recientemente, el año pasado, en Bruselas y Estambul, en los últimos decenios la aviación civil ha sido un blanco atractivo para los terroristas. Los terroristas utilizarán todos los métodos a su disposición para atacar a la aviación civil. Por consiguiente, debemos utilizar todas las herramientas disponibles para evitar que lo hagan. Si bien la seguridad de la aviación abarca una amplia gama de esferas de actividad, el intercambio de información es una de las actividades más importantes y eficaces.

Como señalaron los ponentes, se deben introducir sistemas de información anticipada y de registro de nombres de los pasajeros con miras a detectar a los combatientes terroristas extranjeros, tal como se dispone en las resoluciones 2178 (2014) y 2368 (2017). Las directrices de la OACI relativas al sistema de información anticipada sobre pasajeros y a las normas para la elaboración de informes sobre el registro de nombres de los pasajeros demuestran cuán útiles pueden ser esos sistemas. La información anticipada sobre los pasajeros incluye información sobre los pasaportes y los vuelos, mientras que en el registro de nombres de los pasajeros están recogidos detalles sobre las reservas de los pasajeros, incluidos los itinerarios, los nombres y la nacionalidad de los acompañantes y los métodos de pago. Esa información ayuda a las autoridades a realizar análisis y detectar a posibles combatientes terroristas extranjeros antes de que lleguen a los aeropuertos.

Sin embargo, como señaló el Embajador Aboulatta, según el informe de marzo de la Dirección Ejecutiva del

Comité contra el Terrorismo, solo 57 de los 193 Estados Miembros han implantado el sistema de información anticipada sobre los pasajeros y solo 15 utilizan el registro de nombres de los pasajeros. El Japón insta a todos los Estados Miembros a introducir esos sistemas lo antes posible, como se recomienda en las resoluciones pertinentes. Con miras a apoyar esos esfuerzos, el Japón ha proporcionado 2,24 millones de dólares en asistencia a la región de Asia y el Pacífico para impulsar la introducción de los sistemas de información anticipada sobre los pasajeros y del registro de nombres de los pasajeros. Esperamos que otros Estados Miembros también contribuyan a promover una mayor utilización de esos sistemas.

Vale decir además que los sistemas de información anticipada sobre los pasajeros y del registro de nombres de los pasajeros no son suficiente. Es preciso que reunamos información sobre los terroristas para compaginarla con la información obtenida de los sistemas. Por consiguiente, es importante actualizar las listas de sanciones contra el Estado Islámico en el Iraq y el Levante y Al-Qaida e introducir información en las bases de datos de la INTERPOL, incluida la información contenida en las bases de datos sobre documentos robados o extraviados. El acceso a esas bases de datos debería hacerse extensivo a los aeropuertos y puestos de control. Si en esos lugares no hay acceso a las bases de datos, los terroristas se pueden infiltrar inadvertidamente por las fronteras debido a la falta de comunicación oportuna. Vale decir que más de 100 de los 190 Estados miembros de la INTERPOL no utilizan esa poderosa base de datos para inspeccionar a los viajeros en los aeropuertos y los puestos de control fronterizos. Por lo tanto, insto a los Estados Miembros a ampliar el acceso a las bases de datos de la INTERPOL a los aeropuertos y demás puntos de control en primera línea, de conformidad con la resolución 2322 (2016).

En lo que respecta a la seguridad de la aviación, deseo aprovechar esta oportunidad para condenar con firmeza los lanzamientos de misiles balísticos llevados a cabo por la República Popular Democrática de Corea, en flagrante violación de las resoluciones del Consejo de Seguridad. Exigimos que Corea del Norte ponga fin de inmediato a todas esas acciones. Los misiles balísticos fueron lanzados sin ninguna notificación previa. Esos lanzamientos podrían haber tenido consecuencias catastróficas y constituyen una amenaza para la seguridad de la aviación.

Para concluir, quisiera subrayar la importancia de avanzar hacia la aplicación. El Japón está siempre

dispuesto a trabajar en estrecha colaboración con otros países para mejorar sus capacidades en la lucha contra el terrorismo, incluida la seguridad de la aviación. Debemos unirnos contra los terroristas mediante la aplicación de la resolución 2309 (2016) y otras resoluciones conexas y seguir perfeccionando nuestras medidas de lucha contra el terrorismo.

**Sr. Wu Haitao** (China) (*habla en chino*): China quisiera darle las gracias, Sr. Presidente, por haber convocado este debate público sobre la seguridad de la aviación civil y la lucha contra el terrorismo. También damos las gracias a los dos ponentes: la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu, y el Presidente del Comité contra el Terrorismo, Embajador Aboulatta.

La aviación civil es importante para la conectividad, los intercambios políticos y culturales, el comercio y la cooperación económica entre las naciones. En los últimos años, las organizaciones terroristas han atacado a la aviación civil mediante atentados terroristas, poniendo en peligro la seguridad de las personas y los bienes y socavando la estabilidad y el desarrollo socioeconómico de los países afectados. Guiada por la idea de que la humanidad es una comunidad con un futuro común, la comunidad internacional debe aumentar la cooperación internacional en el ámbito de la aviación civil y adoptar medidas prácticas y eficaces para proteger el sistema mundial de aviación civil de la amenaza de atentados terroristas. En ese contexto, quisiera destacar los siguientes tres aspectos.

En primer lugar, se debe mantener un conjunto armonizado de normas para proteger la aviación civil y combatir los actos terroristas. Todos los países deben ser coherentes en su enfoque de tolerancia cero y no discriminación respecto del terrorismo, es decir, reprimir sin tregua las actividades terroristas, independientemente de los países que sean blanco de sus ataques o de los medios que empleen. Las operaciones internacionales de lucha contra el terrorismo deben aprovechar plenamente el liderazgo de las Naciones Unidas en general, y del Consejo de Seguridad en particular, adherirse a los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas, fortalecer la coordinación eficaz, construir un frente unido contra el terrorismo a nivel internacional y mantener el control sobre los terroristas, luchando contra ellos con mano de hierro.

En segundo lugar, dado que se trata de un proceso dirigido por los Estados Miembros, se debe dar prioridad al fomento de la capacidad de los países en

desarrollo. Los países en desarrollo se enfrentan a mayores desafíos en materia de fomento de la capacidad para garantizar la seguridad de la aviación civil. En ese sentido, las prioridades de la comunidad internacional incluyen el control de la seguridad de los aeropuertos, la evaluación de los riesgos de seguridad y la respuesta *in situ*. Los países en desarrollo deben recibir asistencia para mejorar su capacidad de protección de la aviación civil. Mientras tanto, es necesario respetar la soberanía de los países receptores y ayudarlos a abordar los desafíos prácticos con medidas concretas.

En tercer lugar, las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad deben ser aplicadas de buena fe para ampliar la cooperación internacional a fin de proteger la aviación civil de los atentados terroristas. En septiembre de 2016, el Consejo aprobó por unanimidad la resolución 2309 (2016). De conformidad con la resolución, todas las partes deben fortalecer el intercambio de información de inteligencia en materia de seguridad de la aviación civil e intensificar la cooperación en materia de control y vigilancia de las fronteras. La OACI debe exhortar a los Estados a mejorar y perfeccionar sus medidas de seguridad de la aviación civil y alentar a la comunidad internacional a invertir más en la seguridad de la aviación civil, a seguir colaborando estrechamente con el Comité contra el Terrorismo y la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo bajo los auspicios del Consejo de Seguridad y la Oficina de las Naciones Unidas de Lucha contra el Terrorismo y ayudar a los Estados Miembros en el fomento de la capacidad en los ámbitos pertinentes.

China es un miembro importante de la comunidad internacional en la lucha contra el terrorismo. China seguirá promoviendo la cooperación contra el terrorismo en la aviación civil y elevando nuestras normas de seguridad de la aviación civil, de conformidad con nuestra ley de lucha contra el terrorismo, la legislación nacional de seguridad de la aviación civil y los convenios internacionales. Durante el Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional que se celebró en Beijing en mayo pasado, la Administración de Aviación Civil de China y la OACI firmaron un memorando de entendimiento sobre la cooperación. China está dispuesta a colaborar con la OACI para ampliar la cooperación internacional en esferas tales como la seguridad aérea y la gestión de la seguridad.

**Sr. Seck** (Senegal) (*habla en francés*): La delegación del Senegal acoge con beneplácito la celebración de esta sesión informativa, un año después de la aprobación de la histórica resolución 2309 (2016), de 22 de septiembre de 2016. Nos brinda la oportunidad de profundizar la reflexión sobre las posibles soluciones para hacer frente a

las amenazas a la paz y la seguridad internacionales que constituyen los atentados terroristas contra la aviación civil, cuyo número va en aumento. La sesión especial sobre el mismo tema, celebrada en julio de este año, ya sentó las bases de nuestro debate de hoy. Por ello felicito a la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu, y a nuestro colega el Presidente del Comité contra el Terrorismo, Embajador Aboulatta, por sus excelentes exposiciones informativas.

Es alentador observar, en particular habida cuenta de la excelente exposición informativa formulada por la Secretaria General de la OACI, que la base de la legislación internacional para la seguridad de la aviación, prevista en el Convenio de Chicago de 7 de diciembre de 1944, es objeto de actualizaciones periódicas por parte de la OACI para adaptarse al nuevo contexto de seguridad que se caracteriza por la constante evolución de las amenazas terroristas. El papel crucial que desempeña la OACI en la elaboración de normas internacionales de seguridad de la aviación civil y en el seguimiento de su aplicación eficaz debe reforzarse mediante los esfuerzos conjuntos de los Estados Miembros, los organismos especializados y la industria aeronáutica, porque cuando la amenaza del terrorismo afecta a un sector tan delicado como el transporte aéreo, se vuelve difícil de prevenir. Por consiguiente, la vigilancia y la observación constantes, teniendo en cuenta las características específicas del contexto y entorno geopolítico interno y externo de cada país y región resultan fundamentales.

En ese sentido, para ser eficaces, las medidas adoptadas para combatir ese fenómeno deben complementarse con un fortalecimiento de la cooperación regional e internacional en los ámbitos del intercambio de información y el control de fronteras, así como de las tecnologías para el registro, el control de la seguridad y el embarque.

Las instalaciones aeroportuarias, tales como terminales, zonas de carga, sectores de manipulación de equipaje, zonas de estacionamiento y zonas de despegue y aterrizaje, representan objetivos y puntos vulnerables ante atentados terroristas. Protegerlos representa un desafío importante. Del mismo modo, los procedimientos de control de pasajeros y otros usuarios es otra cuestión igualmente delicada, pues cualquier error podría dar a los grupos terroristas la oportunidad de planificar y ejecutar actos peligrosos.

En los planos nacional, regional e internacional, el Senegal está ejecutando concretamente el Plan de Seguridad de la Aviación Mundial y su hoja de ruta, que el Secretario General describió. Esto es así porque el

Senegal es un centro regional para la aviación civil y la lucha contra el terrorismo. Mi país sirve de sede para la seguridad de la aviación en África, lo que nos ha llevado a cooperar en la gestión del espacio aéreo, con una jurisdicción que cubre un espacio aéreo de 16.005.000 kilómetros cuadrados, una vez y media la superficie de Europa. El Senegal también es responsable de la gestión de una de las seis regiones africanas de información de vuelos, la Región Costera del Atlántico Sur. Mi país también alberga la sede de la Comisión Africana de Aviación Civil, organismo especializado de la Unión Africana, así como la oficina regional de la OACI. La misión de la Comisión Africana de Aviación Civil consiste en promover una industria de la aviación que sea segura, rentable, durable y respetuosa del medio ambiente en África. También se ocupa de la aplicación del sistema integrado de transporte aéreo de la OACI y de la elaboración de normas y reglamentos armonizados con las mejores prácticas de la aviación civil.

De conformidad con las disposiciones de la OACI, en las que se afirma que cada Estado tiene la responsabilidad de garantizar la aplicación efectiva de todas las medidas de seguridad encaminadas a proteger a la aviación frente a los actos de intervención ilícitos, el Estado del Senegal viene trabajando desde hace mucho tiempo en un extenso programa para fortalecer la seguridad de la aviación civil en su territorio y en su espacio aéreo. Esta política hizo posible que la Asamblea Nacional aprobara un nuevo código de la aviación civil mediante la Ley 2015-10, de 4 de mayo de 2015; y aplicara normas aeronáuticas como base para la aplicación operacional de las medidas y los procedimientos de seguridad. A nivel nacional, ese marco reglamentario se vio impulsado considerablemente por las disposiciones del anexo 17 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional y del Programa Universal de la OACI de auditoría de la seguridad de la aviación.

Además, tras la aprobación del reglamento aeronáutico 9/2016, relativo a la información anticipada sobre los pasajeros, el Senegal se convirtió en uno de los países africanos más adelantados en esa esfera. Asimismo, el Senegal ha creado un marco para intercambiar y compartir información delicada con otros Estados con miras a enfrentar, de manera concertada y solidaria, el recrudecimiento de las nuevas amenazas y tentativas de intervención ilícitas. Con este mismo espíritu, mediante la adopción del decreto 2015/1969, de 21 de septiembre de 2015, el Senegal ha puesto en práctica un sistema de supervisión de la seguridad de la aviación civil basado en las disposiciones de la OACI. Ese sistema, que se

está aplicando eficazmente, garantiza la seguridad de las actividades de transporte aéreo en nuestro territorio mediante la creación de programas nacionales de seguridad de la aviación. En 2016 el Senegal también aprobó una estrategia nacional de seguridad marítima.

En el plano subregional, el Estado del Senegal ha ratificado las disposiciones de la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO) relativas al transporte aéreo, entre otras, la regla 10, sobre la seguridad de la aviación civil, y la decisión 11, sobre la aplicación de prácticas y procedimientos en materia de seguridad en los Estados miembros de la UEMAO. Cada Estado miembro de la UEMAO se reserva, además, el derecho de aplicar medidas más estrictas en respuesta a necesidades concretas que se deriven de los resultados de un análisis nacional de las amenazas.

África Occidental y el Sahel están experimentando un recrudecimiento de los ataques terroristas y los ciberataques que, junto con la circulación de una gran cantidad de armas y de municiones, incluidos los lanzacohetes, plantean una terrible amenaza y suponen un motivo de preocupación para la subregión. Esto, junto al contrabando de armas, constituye una amenaza para la estabilidad de toda la región del Sahel-Sáhara. Para evitar que África se convierta en el punto vulnerable de la seguridad aérea, es preciso facilitar una gran asistencia técnica multidimensional, tanto en término de capacitación en recursos humanos como de equipo tecnología, como se prevé en el párrafo 7 de la resolución 2309 (2016), y de conformidad con el llamamiento que acaba de realizar esta mañana la Secretaria General del OIEA, Sra. Liu. En este sentido, el Senegal reitera está de acuerdo en que haya una mayor cooperación entre la OACI, el Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo y el Comité contra el Terrorismo, en particular a través de su Dirección Ejecutiva, cuyos recursos humanos y financieros deben reforzarse, como acaba de recordar oportunamente el Presidente del Comité contra el Terrorismo, Embajador Aboulatta.

Para concluir, en momentos en que el Senegal va a inaugurar, dentro de unos meses, su nuevo aeropuerto de última generación, el aeropuerto internacional Blaise Diagne, mi delegación quisiera alentar a que se examine más a fondo la resolución 2309 (2016), pero, sobre todo, a que se aplique en perfecta armonía con las demás resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad en materia de lucha contra el terrorismo.

**Sr. Nebenzia** (Federación de Rusia) (*habla en ruso*): La delegación de Rusia quisiera dar las gracias

a la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu, y al Presidente del Comité contra el Terrorismo (CTC), Sr. Amr Aboulatta, por sus evaluaciones y contribuciones constructivas a nuestro debate.

Nuestra delegación participó activamente en el diálogo sobre la cuestión de las amenazas a la seguridad de la aviación civil, que se celebró en julio en el foro del Comité contra el Terrorismo. Durante esa reunión, el Viceministro de Transporte de la Federación de Rusia realizó una presentación sobre las mejores prácticas de mi país respecto de la aplicación de las normas internacionales para la seguridad de la aviación civil. En nuestra opinión, la reunión especial del Comité contra el Terrorismo celebrada en julio nos invitó a reflexionar, en particular en lo que respecta a las lagunas que aún persisten en el cumplimiento por los Estados de los requisitos para la prevención de los actos de terrorismo y al fortalecimiento de la cooperación entre los Estados en esa esfera. El hecho es que todos esos elementos están reflejados en las resoluciones del Consejo en materia de lucha contra el terrorismo, comenzando por la resolución fundacional 1373 (2001).

Una vez más hemos observado que entre los nuevos retos en esta esfera está la cuestión de los combatientes terroristas extranjeros, los incidentes en los aeropuertos causados por los actos de infiltrados y de personal de los aeropuertos, el uso de artefactos explosivos improvisados cada vez más sofisticados y el peligro que plantean los ciberataques. En el acuerdo anterior se reafirmó que cuando los Estados formulen y apliquen en la práctica normas y métodos para garantizar la seguridad aérea, deben basarse ante todo en la labor llevada a cabo en el marco de la OACI, que es la organización internacional competente en la materia. En ese sentido, resultará útil poder basarse en el Plan mundial de seguridad de la aviación de la OACI, que se está examinando actualmente, así como en una hoja de ruta para su aplicación y en los programas y proyectos conexos.

En nuestra opinión, al examinar este tema en el Consejo, nuestra labor, y la labor del Comité contra el Terrorismo, radica en garantizar, evitando la duplicación de esfuerzos, que se ayude a los Estados a aplicar de manera integral las normas y recomendaciones pertinentes y, al mismo tiempo, a tener en cuenta las lagunas que se han detectado en sus acuerdos nacionales de lucha contra el terrorismo. Deseamos que continúe la cooperación fructífera entre los órganos de lucha contra el terrorismo del Consejo de Seguridad y la OACI. También seguiremos debatiendo esta cuestión con el Equipo



de Vigilancia del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011) y 2253 (2015), relativas al EIIL (Dáesh), Al-Qaida y las personas, grupos, empresas y entidades asociadas. Sin lugar a dudas, en este proceso también participará el recién creado Centro de las Naciones Unidas contra el Terrorismo, al que le ha sido confiado el mandato de reforzar la coordinación de la asistencia técnica, tanto dentro de las Naciones Unidas como fuera de ellas. Nuestro objetivo final debe ser la creación de un sistema sostenible para proteger a la aviación civil internacional de los actos de interferencia ilícitos y, en este sentido, el medio más eficaz para lograrlo es mediante la acción coordinada de los Estados y los organismos internacionales en el marco de sus mandatos respectivos.

**Sr. Aboulatta** (Egipto) (*habla en árabe*): Ante todo, quisiera dar las gracias a la Presidencia etíope del Consejo de Seguridad por celebrar esta importante sesión de hoy, en respuesta al párrafo 11 de la resolución 2309 (2016). También quisiera expresar mi agradecimiento a la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu, por su exposición informativa de hoy.

La reunión que celebró el 7 de julio el Comité establecido en virtud de la resolución 1373 (2001), relativa a la lucha contra el terrorismo contra las amenazas terroristas a la aviación civil es una de las reuniones más importantes que el Comité contra el Terrorismo ha organizado en 2017. Como hemos oído, esa reunión dio lugar a un resultado importante, que debemos respetar y aplicar.

En ese sentido, tomo nota de la pertinencia de la resolución 2309 (2016), en la que se pone de relieve la función importante y fundamental de la OACI en la aplicación de esa resolución y en todos los ámbitos relacionados con la aviación civil, y también en la aplicación del Convenio de Chicago para proteger a la aviación civil contra los riesgos y las amenazas terroristas. En esta resolución se acoge con agrado la labor de la OACI para proteger a la aviación civil. Se hace un llamamiento a la OACI para que, dentro de su mandato, continúe y promueva sus esfuerzos para realizar auditorías del cumplimiento de las normas de seguridad de la aviación mundial mediante una aplicación efectiva sobre el terreno. También se insta a prestar asistencia a los Estados Miembros en ese ámbito.

Recalamos la necesidad de que los Estados apliquen la resolución 2309 (2016), incluidas todas sus disposiciones, como la protección contra el uso de la aviación civil como instrumento para transportar terroristas

extranjeros. En ella se insiste en la necesidad de que todos los Estados protejan la seguridad de sus nacionales frente a los ataques terroristas contra la aviación civil, de conformidad con el derecho internacional. Reiteramos asimismo la necesidad de que todos los Estados hagan lo necesario, de conformidad con el derecho internacional y las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad, para prevenir y combatir el terrorismo, incluido el terrorismo que tenga como blanco o utilice la aviación civil.

En ese sentido, Egipto ha adoptado medidas internas para proteger a su población y su territorio frente a cualquier ataque terrorista que tenga como objetivo la aviación civil. Egipto sigue manteniendo una estrecha cooperación con los países amigos y la OACI. Recientemente, realizamos un examen exhaustivo de las prácticas que se llevan a cabo en los aeropuertos egipcios para garantizar la aplicación de las normas de seguridad mundial, de conformidad con el Convenio de Chicago.

Además, Egipto aplica medidas eficaces para evaluar los riesgos en los aeropuertos egipcios a fin de reforzar los controles de seguridad y las auditorías, así como la seguridad de las instalaciones y detectar y disuadir los ataques terroristas contra la aviación civil. Las autoridades egipcias realizan exámenes y evaluaciones periódicas y exhaustivas de estas medidas para garantizar la gestión de las amenazas en evolución y que estén en consonancia con las Normas y Métodos Recomendados de la OACI.

Al respecto, el equipo de auditoría de la aviación de la OACI ha dado a Egipto una evaluación positiva de su aplicación de los procedimientos de seguridad estándar establecidos en el Convenio de Chicago. El 17 de agosto, las autoridades egipcias recibieron una carta oficial dirigida por el Presidente del equipo de auditoría de la OACI, en la que indicaba los progresos realizados por Egipto para alcanzar los más altos niveles de seguridad aérea.

Para concluir, Egipto subraya la necesidad de obtener los recursos financieros necesarios por parte de la OACI con el fin de potenciar su capacidad para desempeñar sus funciones y prestar asistencia a los Estados en la aplicación del Convenio de Chicago y el Plan de Seguridad de la Aviación Mundial. También podríamos considerar la posibilidad de que el Fondo contra el Terrorismo financie los proyectos que la OACI ejecute en distintos Estados para proteger la aviación civil de los riesgos y las amenazas terroristas.

**Sr. Yelchenko** (Ucrania) (*habla en inglés*): Quisiera dar las gracias a la Secretaria General de la

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu, y al Embajador Aboulatta, por sus esclarecedoras exposiciones informativas.

Frente a la evolución de las amenazas terroristas, es fundamental mejorar la seguridad de la aviación en todo el mundo para mantener la seguridad de los aviones y los viajeros. El ataque de misiles perpetrado en el día de hoy en el aeropuerto internacional de Kabul no hace sino poner de relieve la necesidad de promover nuevas normas de seguridad de la aviación. No es solo oportuno, sino necesario. Sin embargo, no todas las mejoras necesarias para la seguridad de la aviación pueden realizarse de la noche a la mañana, sobre todo teniendo en cuenta que su aplicación exige un enfoque gradual con la participación activa de todos los Estados.

Entre las tareas urgentes figuran mejorar la seguridad general con sistemas avanzados de inspección de los pasajeros; intensificar la inspección del equipaje personal, en particular de los dispositivos electrónicos, para evitar el transporte aéreo de dispositivos explosivos improvisados; introducir un mayor número de protocolos de seguridad respecto de las aeronaves; y establecer locales adicionales de autorización previa.

La resolución 2309 (2016), copatrocinada por Ucrania, hizo saber con firmeza a la OACI que debe seguir fomentando su cooperación con el Consejo de Seguridad, en particular con el Comité contra el Terrorismo y su Dirección Ejecutiva. Ello supone un intercambio sistemático de información sobre las amenazas terroristas, los incidentes, las tendencias y los esfuerzos de mitigación, así como la prestación de asistencia en materia de fomento de la capacidad donde más se necesita.

Al respecto, tomamos nota con ánimo positivo de la reunión extraordinaria del Comité contra el Terrorismo celebrada en julio, y del más reciente Simposio Mundial de Seguridad de la Aviación, organizado por la OACI en septiembre. Ambos acontecimientos facilitaron la colaboración internacional estratégica para abordar la amenaza que plantean los terroristas que atacan la aviación civil reforzando, fortaleciendo y promoviendo el marco internacional de las normas de seguridad de la aviación. Sus conclusiones deberían reflejarse como corresponde en las estrategias nacionales e internacionales de prevención del terrorismo. Por tanto, alentamos a la OACI y a la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo a que mantengan esa cooperación, con la participación activa de la nueva Oficina de Lucha contra el Terrorismo.

Motivada por los requisitos de las resoluciones 2309 (2016) y 2341 (2017), en marzo, Ucrania actualizó

su Programa Estatal sobre Seguridad de la Aviación Civil, de conformidad con las recientes enmiendas de las Normas y Métodos Recomendados de la OACI. En él se establece un mecanismo de evaluación de riesgos tanto a nivel nacional como aeroportuario, se introducen medidas amplias relacionadas con la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y se promueve, en ese sentido, la capacitación especializada del personal de seguridad para identificar y eliminar de manera efectiva las amenazas a la aviación civil.

Habida cuenta de que un solo ciberataque puede causar aún más daños al sistema de aviación civil que cualquier otro ataque terrorista, en nuestro Programa Estatal se concede especial atención a la protección de la infraestructura aeroportuaria fundamental frente a las amenazas cibernéticas, como se prevé en la Resolución 39-19 de la Asamblea de la OACI. Se creó una división especializada dentro del Servicio Estatal de Aviación de Ucrania para coordinar las estrategias, las políticas y los planes de seguridad cibernética con las empresas aéreas y compartir la información respectiva para ayudar a identificar vulnerabilidades clave que haya que abordar.

Para cotejar la información de los viajeros con las listas de sanciones terroristas, Ucrania se convirtió en participante del Sistema de Información por Adelantado de los Pasajeros, y apoyó su aplicación universal. En ese sentido, también introdujimos documentos de viaje biométricos compatibles con las normas de la OACI y equipamos a nuestros aeropuertos con sistemas automatizados para su verificación.

La gravedad de los actos que amenazan la seguridad de la aviación civil internacional, sobre todo los ataques terroristas, hace que estos sean motivo de preocupación para la comunidad internacional en su conjunto. Por consiguiente, los Estados no deben escatimar esfuerzos para cooperar con diligencia a fin de investigar a fondo esos crímenes y llevar a sus autores ante la justicia.

Uno de los ejemplos que debo mencionar es el derribo del vuelo MH-17 de Malaysia Airlines en la región ocupada de Donbas, Ucrania. Cinco países: Australia, Bélgica, Malasia, Países Bajos y Ucrania ya están trabajando juntos en el Equipo Conjunto de Investigación sobre la investigación penal de ese atroz crimen. La investigación sigue en curso. Resueltos a enjuiciar a los responsables de ese atroz crimen bajo el órgano de máxima autoridad, Ucrania y sus asociados intentaron crear un tribunal internacional por mediación del Consejo de Seguridad. Sin embargo, todos nuestros intentos fueron bloqueados por la Federación de Rusia.

Este verano, los países del Equipo Conjunto de Investigación decidieron que el enjuiciamiento y el juicio de los sospechosos se realizaran en los Países Bajos. Ucrania y los Países Bajos firmaron un tratado bilateral de cooperación jurídica internacional en relación con el derribo del Vuelo MH-17. El tratado constituye el fundamento jurídico para la remisión de las actuaciones penales de Ucrania a los Países Bajos.

La semana pasada, de manera paralela al septuagésimo segundo período de sesiones de la Asamblea General, los Ministros de los países del Equipo Conjunto de Investigación firmaron un memorando de entendimiento sobre el apoyo político para enjuiciar a los responsables del derribo del Vuelo MH-17. Al firmar el acuerdo, nos comprometimos a seguir colaborando de consuno para aplicar lo dispuesto en la resolución 2166 (2014) de que se enjuicien a los responsables de ese incidente.

Junto con otros países del Equipo Conjunto de Investigación y con el amplio apoyo de la comunidad internacional, seguiremos trabajando incansablemente para garantizar la justicia para las víctimas y la rendición de cuentas de todos los responsables de ese crimen —los que suministraron el sistema de misiles que derribó el vuelo MH-17, los que dieron esa orden criminal, los que pulsaron el botón y los que apoyaron y financiaron a terroristas entonces y continúan haciéndolo hasta la fecha. Contamos con el respaldo de todos los Estados en esta justa causa.

**Sr. Rosselli** (Uruguay): Sr. Presidente: Le agradezco en particular la convocatoria de esta sesión a un año de la aprobación de la resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad. Quisiera saludar y agradecer la presencia en el Salón y la participación de la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu, y quería, ciertamente, agradecer a nuestro colega Embajador Amr Aboulatta su intervención en nombre del Comité contra el Terrorismo.

La vida de miles de personas que viajan diariamente alrededor del mundo depende de la implementación de medidas efectivas de seguridad en todos los aspectos vinculados a la aviación civil. Los actos terroristas dirigidos contra el transporte aéreo y las infraestructuras vinculadas a él pueden tener consecuencias devastadoras y provocar graves efectos colaterales en distintos aspectos de la vida de los Estados y de sus pobladores.

El carácter global del transporte aéreo hace que los Estados dependan cada vez más unos de otros para la aplicación de medidas efectivas de seguridad. La cooperación y la acción concertada son, por ende, elementos

indispensables para lograr un ambiente confiable y seguro para la aviación civil. Los Estados deben realizar sus mejores esfuerzos para poner en práctica las normas y métodos de seguridad recomendados por la OACI, y para ello, debe existir voluntad política.

Pero es del caso señalar que muchas veces no alcanza con la voluntad política. Numerosos países simplemente no poseen las infraestructuras, las capacidades técnicas, el conocimiento, los recursos financieros y humanos para cumplir con esas normas. La cooperación deviene entonces esencial para implementarlas. Valoramos la asistencia que brinda la OACI y su campaña Ningún país se queda atrás. Reconocemos la importancia de contar con el apoyo que algunos países están en condiciones de proporcionar a través de asistencia técnica, programas de formación y capacitación y transferencia de tecnología.

Vemos que la seguridad de la aviación civil internacional es una larga cadena de actores, entidades y Estados cooperando entre sí —esta cadena solo será lo fuerte que sea su eslabón más débil. Fiel al cumplimiento de las obligaciones internacionales asumidas, el Uruguay ha creado un comité nacional de seguridad para la aviación civil y posee un programa nacional de la aviación civil.

En lo que se refiere a la implementación de la resolución 2309 (2016), la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica del Uruguay destaca la importancia de contar con capacitación en seguridad incluyendo las prácticas de rastreo, las verificaciones de seguridad, los controles de calidad, el fortalecimiento del intercambio de información sobre amenazas a nivel internacional y, en particular, abarcando al personal de primera línea de seguridad de la aviación que no siempre accede a información crítica o dispone de los conocimientos y la pericia para manejarla. Consideramos que las auditorías de seguridad son un instrumento útil para identificar las mejores prácticas, así como las necesidades de capacitación y asistencia técnica. Asimismo, las nuevas tecnologías empleadas para el control de pasajeros y de sus documentos de viaje, en particular el denominado sistema de información anticipada sobre pasajeros son un importante elemento en la lucha contra los actos de terrorismo aeronáuticos.

En ocasión de su visita a nuestro país, el pasado mes de abril, la Secretaria General de la OACI, Sra. Fang Liu, pudo apreciar los esfuerzos realizados por el Uruguay para llevar a la práctica las normas y métodos recomendados para la seguridad operacional de la aviación.

En dicha oportunidad, la Sra. Liu señaló que el Uruguay elevó su calificación en el programa de auditoría y supervisión de la seguridad de la OACI en más de un 30% respecto del año anterior, y resolvió todas las preocupaciones significativas que se habían detectado.

El Uruguay continuará trabajando en el respeto de la Carta de las Naciones Unidas y del derecho internacional para hacer frente a las amenazas terroristas a la aviación civil, consciente de que solo el esfuerzo colectivo permitirá vencer los nuevos y crecientes desafíos.

**Sra. Schoulgin-Nyoni** (Suecia) (*habla en inglés*): Permítaseme sumarme a los demás para dar la bienvenida al Consejo de Seguridad a la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Lui. Le agradezco su enjundiosa exposición informativa. Permítaseme también dar las gracias al Embajador Aboulatta por su exposición informativa en calidad de Presidente del Comité contra el Terrorismo.

Nos reunimos en una ciudad que para siempre será testimonio de la vulnerabilidad de la aviación civil al terrorismo y a sus trágicas consecuencias. Desde el comienzo de la aviación civil, los terroristas consideran que es un objetivo atractivo. En el siglo pasado, el secuestro de aviones y la toma de pasajeros inocentes como rehenes para pedir rescate o para obtener beneficios políticos fue una de las manifestaciones más conocidas del terrorismo. Sin embargo, el ataque del 11 de septiembre de 2001 produjo una nueva e inimaginable manifestación: el uso de aerolíneas comerciales para cometer asesinato en masa de civiles, tanto en el aire como en tierra. Desde entonces, hemos visto cada vez más ataques contra la industria de la aviación, que tienen por objetivo difundir el miedo y el caos.

Al mismo tiempo, la aviación civil internacional es fundamental. La interconectividad contribuye a la globalización que ha extendido la prosperidad y una mayor comprensión entre las diferentes naciones y culturas. Sin embargo, con esta mayor interconexión viene la interdependencia. Esto es particularmente cierto cuando se trata de la seguridad de la aviación. Garantizar que la aviación sea segura para todos es una tarea verdaderamente común entre las naciones: solo somos tan seguros como nuestro eslabón más débil.

La seguridad de la aviación es un ámbito en el que ya existe una gran cooperación internacional. Encomiamos a la OACI por el papel que desempeña en esta labor, en particular mediante el fomento de la capacidad y la asistencia técnica a los Estados. Acogemos con agrado las mejoras en la aplicación de las Normas y Métodos

Recomendados de la OACI. También acogemos con beneplácito la labor en curso sobre la elaboración de un nuevo Plan Mundial de Seguridad de la Aviación, que respaldará la acción colectiva en apoyo de la seguridad de la aviación.

Agradecemos los esfuerzos de la OACI, el Comité contra el Terrorismo y la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo para trabajar de consuno con objeto de encontrar sinergias entre sus esferas de especialización respectivas. Debemos apoyarnos mutuamente para mejorar con eficacia nuestra seguridad de la aviación. Ello incluye la cooperación operacional y el intercambio de información, sobre todo en la información que se refiere específicamente a las amenazas terroristas a la aviación civil. Es indispensable seguir fomentando la capacidad en este ámbito.

Para la Unión Europea, al igual que para tantos otros, los ataques de 11 de septiembre de 2001 fueron un momento decisivo. La nueva realidad llevó a intensificar los esfuerzos conjuntos en la seguridad de la aviación en la Unión Europea. En la actualidad, existe un marco legislativo común en toda la Unión Europea, que incorpora las normas de la OACI, así como el anexo 17 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional. Dicho marco legislativo abarca, entre otros aspectos, la inspección de los pasajeros, la seguridad aeroportuaria, los controles de seguridad de las aeronaves, así como otros tipos de inspección. La Unión Europea también presta apoyo al fomento de la capacidad, en el contexto de su política de cooperación para el desarrollo. Las alianzas con las autoridades nacionales y regionales desempeñan un papel importante en nuestros esfuerzos por fomentar la capacidad en este ámbito.

Los ataques perpetrados en los últimos años, incluidos los que se llevaron a cabo en los aeropuertos de Bruselas y Estambul, han demostrado que no podemos darnos por satisfechos. Debemos redoblar nuestros esfuerzos y mejorar de forma constante el nivel de seguridad de la aviación. Nuestra labor en el ámbito de la seguridad de la aviación debe armonizarse con nuestros esfuerzos para garantizar un control fronterizo, una seguridad aeroportuaria y una seguridad de la carga con eficacia y en condiciones de seguridad. Además, hay que trabajar más para ocuparse de los nuevos ámbitos de posible vulnerabilidad, entre otros, la seguridad terrestre en los aeropuertos y cómo abordar las nuevas amenazas a la seguridad cibernética. Suecia se ha comprometido a trabajar en el país y junto con nuestros asociados de la Unión Europea para garantizar una sólida contribución a la cadena mundial de seguridad de la aviación.

El objetivo de la seguridad de la aviación es, ante todo, preventivo. El debate de hoy sobre la seguridad de la aviación constituye un importante aporte a nuestros esfuerzos colectivos para contrarrestar y mitigar las amenazas directas que el terrorismo puede plantear a la aviación civil. En un contexto más amplio, también debemos garantizar, de conformidad con el derecho internacional, una labor permanente para prevenir la radicalización al extremismo violento y el terrorismo, de conformidad con nuestra Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo y el Plan de Acción para Prevenir el Extremismo Violento. La Oficina de las Naciones Unidas de Lucha contra el Terrorismo, recientemente establecida, desempeñará un papel decisivo en su aplicación.

No debemos olvidar que, durante generaciones, la aviación ha creado un sentido de aventura y oportunidad para millones de personas. Los ataques terroristas y las amenazas pretenden socavar ese sentimiento de la maravilla, y reemplazarlo con miedo y desconfianza. Trabajando juntos, podemos asegurar que no tengan éxito.

**Sr. Delattre** (Francia) (*habla en francés*): En primer lugar, permítaseme expresar mi más sincero agradecimiento a la Secretaria General de la OACI, Sra. Fang Liu, por su exhaustiva exposición informativa. Me complace volver a verla en torno a la mesa del Consejo, un año después de haberse aprobado la resolución 2309 (2016). También quisiera dar las gracias al Representante Permanente de Egipto, el Embajador Aboulatta, por su declaración en nombre del Comité contra el Terrorismo.

La aviación civil internacional continúa siendo un objetivo primordial para los grupos terroristas, tanto por los posibles daños humanos y económicos que pueden causar, como por sus efectos mediáticos. Sin volver a referirme a los ejemplos más notables del pasado, este año ha habido varios acontecimientos que ilustran una vez más la gravedad de la amenaza. Como ejemplo reciente, a finales de julio, el Gobierno australiano frustró un ataque terrorista que probablemente estaba dirigido contra un avión.

Frente a una amenaza tan grave, Francia ha seguido movilizándose durante el último año para reforzar su dispositivo y su respuesta. A nivel nacional, entre las medidas que hemos adoptado para reforzar la seguridad del transporte aéreo figuran entre otras, el refuerzo de la capacidad para detectar nuevos explosivos; una mayor y más rápida capacidad de intervención en caso de un ataque contra un aeropuerto; la creación de células

de información especializadas en los aeropuertos; la elaboración de un nuevo sistema de gestión de verificación de antecedentes; la aprobación de un programa de evaluación de riesgos a partir de vuelos procedentes de terceros países. En el marco de la Unión Europea, recientemente, Francia reforzó su cooperación con la Agencia Europea de Seguridad Aérea en virtud de un acuerdo de cooperación concertado hace unos días. Los ámbitos de cooperación previstos incluyen la seguridad del transporte aéreo.

En el plano internacional, Francia se ha movilizó sobre todo en torno a la OACI, donde mi país trabaja a diario, bajo el liderazgo de mi colega Philippe Bertoux, quien nos acompaña hoy, para mejorar las Normas y Métodos Recomendados, reforzar las auditorías internacionales o también prestar asistencia técnica específica a los Estados que la soliciten. Además, Francia acaba de asumir la presidencia del Comité sobre Interferencia Ilícita del Consejo de la OACI, donde contribuirá con dinamismo a la labor de fortalecimiento de la seguridad de la aviación. Asimismo, mi país también tiene interés en apoyar la labor de la OACI, y lo ha demostrado enviando a dos expertos de la administración de Francia ante la OACI, uno a Montreal para apoyar al equipo encargado de las auditorías y el otro a la oficina regional en Dakar para apoyar el Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad de la Aviación y la Facilitación en África.

En este contexto, corresponde al Consejo de Seguridad desempeñar un importante papel para instar a todos los Estados, y a sus servicios en conjunto, a que cumplan con sus obligaciones en este ámbito y promuevan la aplicación de las normas previstas en el Convenio de Chicago. La aprobación de la resolución 2309 (2016) el año pasado fue un momento fundamental para imprimir un nuevo impulso a la movilización de la comunidad internacional para abordar el riesgo que el terrorismo plantea a la aviación civil internacional. Se ha avanzado, y debemos felicitarlos por ello. No obstante, debemos y podemos esforzarnos mejor y más.

Por tanto, quisiera aprovechar esta oportunidad para recordar la importancia de forjar una cooperación estrecha y eficaz entre la OACI y los órganos de las Naciones Unidas encargados de la lucha contra el terrorismo, en particular el Comité contra el Terrorismo. La reunión extraordinaria organizada de manera conjunta por el Comité contra el Terrorismo y la OACI en julio pasado fue una excelente oportunidad para potenciar el diálogo entre los Estados Miembros y las organizaciones internacionales y regionales pertinentes y definir maneras de promover la aplicación de internacionales

en el ámbito de la seguridad de la aviación. Francia desea que esta cooperación prosiga y, por ejemplo, aguardamos con interés, por ejemplo, la participación de la Directora Ejecutiva de la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo en la labor de la OACI en Montreal cuando asuma el cargo.

Para concluir, quisiera reiterar la importancia que Francia atribuye a este tema y al alcance de su movilización en torno a lo que constituye una prioridad para nosotros. Es indispensable que la comunidad internacional en su conjunto siga movilizándose para garantizar la seguridad del transporte aéreo. La sesión de hoy representa una nueva etapa importante en ese sentido.

**El Presidente** (*habla en inglés*): A continuación formularé una declaración en calidad de representante de Etiopía.

Quisiera expresar mi agradecimiento a la Sra. Fang Liu por su presencia aquí hoy y por su amplia exposición informativa informe sobre la seguridad de la aviación. También deseo dar las gracias al Embajador Aboulatta por su excelente liderazgo del Comité contra el Terrorismo y su presentación, en la que se destaca lo que Comité estado haciendo con respecto a la seguridad de la aviación. Expresamos nuestra gratitud al Reino Unido por la iniciativa de convocar esta sesión, con motivo del primer aniversario de la aprobación de la histórica resolución 2309 (2016), relativa a la seguridad de la aviación.

La industria de la aviación a menudo ha sido el objetivo principal de los terroristas, y ya se ha puesto en marcha una serie de medidas para mejorar la seguridad de la aviación. Sin embargo, seguirá siendo vulnerable a los ataques mientras los terroristas sigan percibiendo a la aviación civil como un blanco atractivo y continúen tratando de aprovecharse de las debilidades reales o percibidas en el sistema. Es por ello que la seguridad de la aviación debe seguir siendo un tema de alta prioridad para los Estados Miembros y para la comunidad internacional. Es también por esa razón que es necesaria una mayor cooperación internacional para colmar las lagunas que podrían ser explotadas por los terroristas. Eso es lo que se pide en la resolución 2309 (2016).

En ese sentido, valoramos la exposición informativa que hemos recibido hoy sobre la aplicación de esta importante resolución, que se ocupa concretamente de las amenazas terroristas para la aviación civil. En la resolución se afirma la responsabilidad de los Estados de garantizar la seguridad de los servicios aéreos que operan dentro de su territorio y se exhorta a todos los Estados a que trabajen con la Organización de Aviación

Civil Internacional (OACI) para velar por que las normas internacionales de seguridad se revisen, actualicen, adapten y pongan en práctica sobre la base de los riesgos actuales, de conformidad con el Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional.

Sin embargo, como mencionaron anteriormente todos los colegas, está muy claro que no todos los Estados Miembros tienen el mismo nivel de capacidad para aplicar las disposiciones de la resolución que tienen consecuencias en materia de recursos y exigen conocimientos técnicos más sofisticados. Por lo tanto, se necesita asistencia para desplegar, con eficacia y con criterios selectivos, actividades de desarrollo de capacidad, formación y otros recursos necesarios, así como asistencia técnica, transferencias y programas de tecnología para que todos los Estados puedan alcanzar los objetivos establecidos en la resolución.

No cabe duda de que no hay ningún Estado Miembro, grande o pequeño, que pueda por sí solo cumplir las responsabilidades señaladas en la resolución, habida cuenta de la naturaleza mundialmente interconectada de la aviación y la magnitud de la amenaza planteada. Es por ese motivo que es sumamente crítico fortalecer la cooperación y la colaboración e intercambiar experiencias en lo que respecta al desarrollo de tecnologías de control de la seguridad y la cooperación regional e internacional en materia de control de fronteras, cumplimiento de la ley y justicia penal.

En este contexto, es muy importante la estrecha cooperación entre la OACI y el Comité contra el Terrorismo y entre la OACI y la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo. Es alentador observar que las cuestiones relativas a la seguridad de la aviación se han abordado continuamente en las evaluaciones y los informes de los países del Comité contra el Terrorismo y su Dirección Ejecutiva. Encomiamos también la reunión especial del Comité contra el Terrorismo sobre las amenazas terroristas a la aviación civil, celebrada en julio, que brindó la oportunidad de examinar las buenas prácticas existentes, identificar las deficiencias y vulnerabilidades relacionadas con la seguridad de la aviación y estudiar las responsabilidades de la OACI, de los Estados Miembros y de las organizaciones internacionales y regionales en la promoción de la aplicación efectiva de la resolución 2309 (2016).

Consideramos que la sesión de hoy nos permitirá reflexionar sobre el progreso logrado respecto de la aplicación de la resolución y las normas aplicables de la OACI, así como sobre los desafíos y las oportunidades

en relación con la seguridad de la aviación; y explorar las posibilidades de colaboración y cooperación más tangibles, tanto a nivel regional como internacional. Esperamos sinceramente que los Estados continúen desarrollando alianzas dirigidas a fomentar las capacidades y facilitar la prestación de asistencia técnica, y que la OACI, el Comité contra el Terrorismo, la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo y el Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo también sigan fortaleciendo su cooperación en ese sentido.

En vista de que Etiopía vive en un entorno volátil, que se enfrenta a amenazas de terrorismo y extremismo violento, los ataques cometidos contra la aviación civil por terroristas no son para nosotros posibilidades remotas. Son amenazas reales que ya han tenido lugar en nuestra región. Al tener uno de los mayores grupos de aerolíneas de la región, Etiopía concede gran importancia a la seguridad de la aviación. Deseo expresar nuestro firme compromiso de cooperar con otros Estados y trabajar con todas las partes interesadas pertinentes en el contexto de los marcos de cooperación regional e internacional.

Reanudo ahora mis funciones como Presidente del Consejo de Seguridad.

Tiene la palabra la Sra. Fang Liu para que responda a las observaciones formuladas.

**Sra. Fang Liu** (*habla en chino*): Doy las gracias una vez más al Consejo de Seguridad por la invitación que extendieron a nuestra organización para informar a los miembros sobre la seguridad de la aviación civil internacional. Agradezco a todos los representantes sus

observaciones, su atención a la aviación civil, las medidas de seguridad, su reconocimiento de nuestra labor y su apoyo.

Estoy de acuerdo con las observaciones formuladas hoy sobre la importancia de la seguridad de la aviación civil y la necesidad de cooperación internacional a ese respecto. También debemos implementar la resolución 2309 (2016) de manera efectiva. Debemos invertir más en la seguridad de la aviación, en particular en materia de apoyo técnico y capacitación para los países en desarrollo, a fin de que todos los países puedan aplicar eficazmente las normas de aviación civil de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a fin de salvaguardar mejor la seguridad de la aviación.

También reconocemos la necesidad de apoyar el Plan de Seguridad de la Aviación Mundial de la OACI y su aplicación. La OACI seguirá desempeñando un papel de liderazgo en la seguridad de la aviación civil internacional y seguirá ampliando su cooperación con las Naciones Unidas, el Consejo de Seguridad, la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo, el Comité establecido en virtud de la resolución 1373 (2001) relativo a la lucha contra el terrorismo y la nueva Oficina de Lucha contra el Terrorismo de manera que los Estados Miembros puedan estar mejor equipados y en condiciones de luchar contra el terrorismo y aplicar las normas de seguridad de la aviación civil de la OACI. Estoy dispuesta a seguir colaborando con el Consejo de Seguridad en materia de seguridad de la aviación y a informar a los miembros sobre los nuevos acontecimientos.

*Se levanta la sesión a las 12.10 horas.*