

ASAMBLEA — 35º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Seguridad de la aviación

14.1: Acontecimientos desde el 33º período de sesiones de la Asamblea

ACONTECIMIENTOS DESDE EL 33º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

RESUMEN

En esta nota el Consejo presenta un informe sobre las medidas adoptadas en respuesta a la Resolución A33-1 de la Asamblea, incluyendo los resultados de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación y la adopción del Plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI en junio de 2002, y su subsiguiente ejecución.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 6. Se invita a la Asamblea a que pida al Consejo y al Secretario General que sigan otorgando alta prioridad a la ejecución del Plan de acción de seguridad de la aviación y a que adopte la Resolución que se presenta en el Apéndice C.

REFERENCIAS

A35-WP/20
A35-WP/43
A35-WP/50
A35-WP/55
A35-WP/88

Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 5 de octubre de 2001) (Doc 9790)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En esta nota se proporciona un panorama general de los acontecimientos ocurridos en el ámbito de la seguridad de la aviación (AVSEC) desde el 33º período de sesiones de la Asamblea, concretamente la adopción de un Plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI. Se informa sobre los avances logrados hasta la fecha en la ejecución de los distintos proyectos del Plan de acción y se resumen las actividades futuras planificadas, así como los gastos previstos para los años 2005, 2006 y 2007 para los Proyectos 1 a 13 del Plan de acción.

Nota.— La información que aparece entre [] se actualizará para la Asamblea.

2. RESUMEN DE LOS ACONTECIMIENTOS DESDE EL 33º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

2.1 A raíz de los trágicos sucesos del 11 de septiembre de 2001, el 33º período de sesiones de la Asamblea adoptó la Resolución A33-1, *Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil*. En la Cláusula dispositiva 8 de la Resolución se encargaba al Consejo que convocara una conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación con el objeto de prevenir, combatir y erradicar los actos de terrorismo que afecten a la aviación civil; reforzar la función de la OACI de adoptar normas y métodos recomendados (SARPS) en materia de seguridad y auditar su aplicación; y garantizar los medios financieros necesarios para las actividades de la OACI en este ámbito.

2.2 La Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación se celebró en la Sede de la OACI los días 19 y 20 de febrero de 2002. Asistieron a la misma más de 700 participantes procedentes de 153 Estados contratantes y 25 observadores. La Conferencia apoyó una estrategia mundial para reforzar la seguridad de la aviación en todo el mundo y adoptó conclusiones y recomendaciones, así como una Declaración sobre seguridad de la aviación para dejar constancia de los resultados de la Conferencia y promover el restablecimiento de la confianza en el transporte aéreo internacional y su revitalización. La Conferencia solicitó al Consejo que elaborara y adoptara un Plan de acción de seguridad de la aviación.

2.3 De conformidad con la Resolución A33-1 y la Declaración de la Conferencia, en la 14ª sesión de su 166º período de sesiones, celebrada el 14 de junio de 2002, el Consejo aprobó una propuesta de Plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI para fortalecer la seguridad de la aviación, que comprende auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas para evaluar la seguridad de la aviación existente en todos los Estados contratantes. También comprende la determinación, análisis y elaboración de una respuesta global eficaz a las amenazas nuevas y emergentes; la integración de medidas que deban adoptarse en ámbitos concretos, tales como aeropuertos, aeronaves y sistemas de control de tránsito aéreo; el refuerzo de las disposiciones relacionadas con la seguridad que figuran en los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, agilizando procedimientos cuando se justifique, teniendo en cuenta las consideraciones generales de seguridad operacional, en particular para proteger el puesto de pilotaje; una estrecha coordinación con los programas de auditoría a escala regional y subregional, y un programa de seguimiento para prestar asistencia con respecto a la rectificación de las deficiencias observadas. El Plan de acción depende en gran medida de las contribuciones voluntarias de los Estados contratantes (véase el párrafo 5 de la presente nota).

3. EJECUCIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

3.1 Desde junio de 2002, se ha avanzado mucho en la ejecución del Plan de acción de seguridad de la aviación, aunque surgieron algunos problemas debido a las inquietudes iniciales respecto de la financiación y las demoras en la contratación de personal de las categorías profesional y de servicios generales. Se ha dado prioridad a determinados proyectos en la asignación de fondos, concretamente al Proyecto 3 — Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP). Por esta razón, y debido a las interrelaciones entre los proyectos (por ejemplo, debe realizarse una auditoría antes de que puedan tomarse medidas correctivas), algunos de ellos están más avanzados que otros. A continuación se resumen los progresos logrados en cada proyecto. Los Proyectos 1 a 10 son responsabilidad de la Dirección de transporte aéreo, mientras que los Proyectos 11 a 13 incumben a la Dirección de navegación aérea, la Dirección de asuntos jurídicos y la Dirección de administración y servicios, respectivamente.

3.2 PROGRAMA PRINCIPAL — TRANSPORTE AÉREO

3.2.1 Proyecto 1: Elaboración de material didáctico sobre seguridad de la aviación

3.2.1.1 Se ha avanzado mucho en la elaboración y distribución a escala mundial de nuevos textos de orientación y material didáctico. Se han distribuido o completado cuatro nuevos conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP)¹. Todos los ASTP existentes se han examinado y actualizado². La Secretaría está colaborando con los centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI para garantizar que ese material se traduzca con la mayor eficacia posible. También se están completando seminarios prácticos, vídeos y DVD didácticos y conjuntos de material autodidáctico en CD-ROM de multimedios, destinados a complementar los cursos de nivel superior.

3.2.1.2 La sexta edición del *Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita* (Doc 8973 — Distribución limitada) se ha publicado y distribuido a todos los Estados contratantes. Comprende textos de orientación nuevos y actualizados relativos a los SARPS de las Enmiendas 9 y 10 del Anexo 17, y refleja los avances que se han producido entretanto en las prácticas y tecnologías de seguridad. Otras enmiendas de la sexta edición comprenden una lista de artículos que está prohibido transportar a bordo de las aeronaves, textos de orientación sobre el personal de seguridad a bordo y la seguridad del transporte de mercancías peligrosas. Con miras a ayudar a los Estados a elaborar medidas para combatir las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil, tales como las que plantean los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), se han facilitado textos de orientación complementarios de los que figuran en el Manual de seguridad, pero únicamente en el sitio web seguro de la OACI, por tratarse de información sensible. La amenaza que plantean los MANPADS se analiza en una nota por separado (A35-WP/50).

3.2.1.3 También se han facilitado textos de orientación a los Estados para ayudarles a aplicar el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*.

3.2.2 Proyecto 2: Instrucción, incluida la certificación de auditores AVSEC

3.2.2.1 La instrucción en seguridad de la aviación reviste particular importancia, ya que está destinada a ayudar a los Estados a subsanar las deficiencias relativas al Anexo 17. La Sección AVSEC ha promovido y realizado más de 50 cursos de instrucción basados en ASTP por año en los ASTC de la OACI. Los cursos actualmente impartidos en los ASTC incluyen la capacitación de instructores AVSEC para que dirijan los cursos de instrucción de sus propios Estados utilizando determinados ASTP y material didáctico de la OACI³. En la actualidad, la Sección de auditoría de la seguridad de la aviación (ASA) es la que se encarga de impartir instrucción y certificar a los auditores de la seguridad de la aviación de la OACI para que realicen auditorías en el marco del USAP.

3.2.3 Proyecto 3: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)

3.2.3.1 Ya se han preparado la documentación e infraestructura necesarias para la ejecución y gestión del USAP, y se está procediendo a la ejecución del programa. Al 31 de julio de 2004, se habían realizado 45 auditorías en el marco del USAP y está previsto que se auditará a un total de 60 Estados para fines de 2004. Hasta la fecha, se ha impartido instrucción y se ha certificado como auditores de seguridad

¹ Simulacros (cómo organizar un simulacro AVSEC de manejo de crisis en un Estado), Auditores-inspectores nacionales, Control nacional de la calidad y Diseño de aeropuertos.

² Básico, Supervisores, Gestión, Manejo de crisis, Seguridad de la carga, Instructores y Seguridad de las líneas aéreas [revisado conjuntamente por la OACI y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)].

³ Instructores, Gestión, Manejo de crisis, Seguridad de la carga, Negociación de rehenes y Auditores-inspectores nacionales.

de la aviación de la OACI a 128 auditores de 63 Estados pertenecientes a todas las regiones de la OACI. En la nota A35-WP/55 se presenta un informe exhaustivo sobre la ejecución del USAP.

3.2.4 **Proyecto 4: Documentos de proyecto, asistencia y seguimiento**

3.2.4.1 Tras el inicio del USAP, se suspendieron las evaluaciones técnicas realizadas en el marco del Mecanismo AVSEC. Los problemas de seguridad observados durante las auditorías AVSEC de la OACI se están abordando en forma de asistencia directa e inmediata en el marco del Mecanismo AVSEC, considerando cada caso por separado. También se presta apoyo para la elaboración de proyectos a más largo plazo con el patrocinio de la Dirección de cooperación técnica (TCB), destinados a rectificar las deficiencias observadas en las auditorías, incluyendo la elaboración de documentos de proyecto. Hasta la fecha, se han realizado [cinco] misiones de asistencia después de las misiones USAP. Además, han seguido realizándose otras [14] misiones de asistencia y de seguimiento en el marco del Mecanismo AVSEC.

3.2.4.2 Se están movilizando recursos para [dos] de los documentos de proyecto elaborados por la TCB. Entre ellos figuran documentos destinados a resolver deficiencias comunes a diversos grupos de Estados. Teniendo en cuenta la experiencia positiva adquirida mediante el Programa de seguimiento del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) (es decir, el Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad — COSCAP), la TCB ha elaborado programas cooperativos de seguridad de la aviación (CASP) iniciales, a escala subregional, en estrecha cooperación con la Sección AVSEC.

3.2.5 **Proyecto 5: Seminarios y simulacros de seguridad de la aviación**

3.2.5.1 Durante el trienio en curso, se han realizado ocho simulacros y dos seminarios del Mecanismo AVSEC, así como dos seminarios prácticos regionales organizados en colaboración con la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC).

3.2.6 **Proyecto 6: Centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC)**

3.2.6.1 Con miras a desarrollar la capacidad de instrucción a escala regional, durante los últimos 12 años, la OACI estableció 10 centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) en las escuelas de instrucción ya existentes en Ammán, Bruselas, Casablanca, Dakar, Kyiv, Moscú, Nairobi, Penang, Puerto España y Quito. Asimismo, se han aprobado tres nuevas instalaciones de instrucción en seguridad de la aviación en Auckland (Nueva Zelanda); Buenos Aires (Argentina) y Johannesburgo (Sudáfrica). Esas nuevas instalaciones se añadieron para satisfacer las necesidades actuales en materia de instrucción en todos los idiomas de la OACI y en todas las regiones y subregiones.

3.2.6.2 Se ha reforzado la red ASTC y aumentado su capacidad para impartir instrucción y elaborar o mejorar el material didáctico y los textos de orientación. La comunicación y cooperación entre los 10 ASTC y la Sección AVSEC ha mejorado con la creación de un sitio web seguro ASTC de la OACI y las reuniones de coordinación que organizan continuamente los directores de ASTC y la OACI (Montreal 2002, Casablanca 2003 y Kyiv 2004).

3.2.6.3 Actualmente, la OACI y la Universidad Concordia están poniendo en ejecución un nuevo programa de instrucción que utiliza instrumentos de aprendizaje electrónico de última tecnología con el objetivo de proporcionar a los participantes de nivel administrativo superior una mejor comprensión de los SARPS del Anexo 17, promoviendo al mismo tiempo los principios de gestión y las mejores prácticas pertinentes a AVSEC. El curso piloto se celebró en Casablanca en abril de este año. Teniendo en cuenta

los comentarios recibidos durante el proyecto piloto, se prevé que los cursos comenzarán en noviembre de 2004, con un mínimo de tres a cinco sesiones por año.

3.2.7 **Proyecto 7: Especialistas regionales en seguridad de la aviación (ASRO)**

3.2.7.1 Con miras a garantizar la ejecución a escala regional del Plan de acción, el Consejo convino en reforzar las Oficinas regionales de la OACI de modo que, en cada oficina, todas las funciones AVSEC se asignaran a un especialista regional. Como primer paso, se nombraron especialistas regionales en seguridad de la aviación para las Oficinas regionales de Bangkok, El Cairo y México para ayudar a coordinar los programas AVSEC en esas regiones.

3.2.7.2 Entre las iniciativas regionales destinadas a mejorar la situación de los Estados en materia de seguridad de la aviación, cabe citar la asistencia en la elaboración de planes de acción AVSEC, los programas de instrucción impartidos en los centros de instrucción en seguridad de la aviación aprobados por la OACI y los seminarios regionales AVSEC destinados a fomentar la cooperación internacional. Se invitó a participar en estas actividades, proporcionando conocimientos especializados, financiación y contribuciones en especie, a los Estados, organizaciones regionales e internacionales, así como al sector de la industria aeronáutica.

3.2.8 **Proyecto 8: Otras necesidades del programa AVSEC**

3.2.8.1 De conformidad con la decisión adoptada por el 33º período de sesiones de la Asamblea a la luz de los sucesos ocurridos en los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, el grupo de expertos AVSEC concluyó la Enmienda 10 del Anexo 17 en noviembre de 2001. En esta enmienda, que adoptó el Consejo en diciembre de 2001, se abordan, entre otros asuntos, nuevas disposiciones relativas a la aplicabilidad de este Anexo a las operaciones del interior, la cooperación internacional referente a la información sobre amenazas, la protección del puesto de pilotaje, el personal de seguridad a bordo y el control nacional de la calidad.

3.2.8.2 El Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación sigue trabajando en la finalización de la Enmienda 11 del Anexo 17 y en la redacción de textos de orientación para proporcionar una protección contra los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), para la capacitación y empleo de personal de seguridad a bordo (IFSP), también llamados guardias de a bordo, y la preparación de instrumentos nacionales para el control de la calidad y textos de orientación para los Estados.

3.2.8.3 Se ha iniciado o intensificado el enlace con diversas organizaciones intergubernamentales pertinentes a la seguridad de la aviación, incluidos el Comité contra el terrorismo (CCT) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE).

3.2.9 **Proyecto 9: Programa de facilitación**

3.2.9.1 Se está preparando un Manual de facilitación; se han concluido los capítulos sobre principios generales, despacho de los pasajeros y despacho de la carga, destacando el uso de la informática para mejorar los procedimientos y los conceptos de gestión de riesgo. Se ha comenzado a elaborar una metodología para evaluar el grado de cumplimiento de los SARPS del Anexo 9 relacionados con la seguridad. La OACI colaboró con la Organización Mundial de Aduanas en la elaboración de directrices relativas a los sistemas de información anticipada sobre los pasajeros (API) y sobre el refuerzo de la seguridad de la aviación y la facilitación en la cadena internacional de suministro. La 12ª Reunión departamental de facilitación (FAL/12 — El Cairo, Egipto, 22 de marzo a 1 de abril de 2004) subrayó la importancia de esta labor al adoptar una serie de recomendaciones sobre políticas relativas a los sistemas

de API, información anticipada sobre la carga, normas de seguridad de la cadena de suministro y arreglos simplificados de despacho para los transportistas aéreos y clientes del transporte de carga cumplidores.

3.2.9.2 En mayo de 2003, la OACI adoptó un plan mundial armonizado para integrar información de identificación biométrica en los pasaportes y otros documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM). Mediante la creciente utilización de DVLM perfeccionados con datos biométricos, se logrará despachar más ágilmente a los pasajeros en los puestos de control aeroportuarios, aumentar la seguridad de la aviación y otorgar una mayor protección contra la usurpación de identidad. Se ha establecido un sitio web específico para difundir informes técnicos y textos de orientación de la OACI sobre biometría y especificaciones sobre DVLM (www.icao.int/mrtd). Se ha elaborado un plan para delinear un proyecto destinado a prestar apoyo a todos los Estados contratantes que soliciten asistencia técnica para adoptar los pasaportes de lectura mecánica y aplicar medidas para garantizar niveles óptimos de calidad en los documentos que producen. La reunión FAL/12 apoyó esta labor y recomendó la adopción de una nueva norma del Anexo 9 en la que se pide que todos los Estados contratantes expidan pasaportes de lectura mecánica para el año 2010, un método recomendado que establece que todos los Estados deben incorporar la identificación biométrica en sus documentos de viaje y la política recomendada de que la OACI preste asistencia a los Estados en la aplicación de esas disposiciones. En la A35-WP/43, se presenta un informe integral que elaboró el Consejo sobre los resultados de la 12ª Reunión departamental de facilitación.

3.2.10 **Proyecto 10: Otros programas de transporte aéreo**

3.2.10.1 En la Conferencia ministerial de alto nivel se recomendó que la OACI complementara su política y los textos de orientación sobre la recuperación de los costos de los servicios de seguridad. Desde entonces, el Consejo ha enmendado la política y los textos de orientación sobre recuperación de costos de los servicios de seguridad en los aeropuertos que figuran en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082/6) y en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562), basándose en el asesoramiento del Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los aeropuertos. Paralelamente, el Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea ha elaborado nuevas políticas y textos de orientación sobre recuperación de los costos de las medidas de seguridad relacionadas con el suministro de servicios de navegación aérea, que aprobó el Consejo para su inclusión en el Doc 9082 y en el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161).

3.2.10.2 El Plan de acción comprende también elementos del proyecto relacionados con la pronosticación y planificación económica. Se elaboraron tres conjuntos de pronósticos de tráfico a medio plazo durante el trienio 2002-2004, y a principios de 2004 se prepararon nuevos pronósticos a largo plazo hasta el año 2015; esos pronósticos pueden ayudar a los Estados a estimar los requisitos futuros en materia de seguridad de la aviación. En el segundo semestre de 2004, se está iniciando un estudio sobre las repercusiones económicas de las nuevas medidas de seguridad. Se ha aplazado la evaluación de los requisitos financieros para subsanar las carencias y deficiencias observadas en las auditorías hasta contar con suficiente información.

3.3 **PROGRAMA PRINCIPAL — NAVEGACIÓN AÉREA**

3.3.1 **Proyecto 11: Programas de navegación aérea**

3.3.1.1 Se ha avanzado considerablemente en la elaboración y adopción de normas y métodos recomendados (SARPS) sobre seguridad de la aviación en los Anexos que incumben a la Comisión de Aeronavegación, pero en la preparación de textos de orientación los resultados han sido más limitados. Los principales logros han sido las enmiendas del Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Parte I —

Transporte aéreo comercial internacional — Aviones y Parte III — Operaciones internacionales — Helicópteros y del Anexo 8 — Aeronavegabilidad, y la publicación del Manual sobre la aplicación de las disposiciones del Anexo 6 relativas a la seguridad (Doc 9811, distribución limitada).

3.3.1.2 Además, se han concluido dos tareas importantes que formalmente no eran parte del Plan de acción. Una de las tareas era la elaboración de una lista exhaustiva de los SARPS relacionados con la seguridad de la aviación contenidos en los Anexos que incumben a la Comisión, respecto de los cuales el Consejo adoptó la decisión (C-DEC 167/8) de que dichos SARPS normalmente deberían auditarse en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). La segunda tarea consistía en el establecimiento de un mecanismo formal de coordinación entre las actividades de la Organización en materia de seguridad operacional y de seguridad de la aviación para garantizar la mayor sinergia posible entre ambas actividades.

3.3.1.3 La Comisión de Aeronavegación emprendió un examen en profundidad del componente de navegación aérea del Plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI el 26 de noviembre de 2003 y recomendó al Consejo una enmienda del componente de navegación aérea del Plan, que garantizará su continua pertinencia. El 23 de febrero de 2004, el Consejo aprobó esa enmienda y tomó nota de las consideraciones financieras conexas.

3.4 **PROGRAMA PRINCIPAL — ASUNTOS JURÍDICOS**

3.4.1 **Proyecto 12: Programas jurídicos**

3.4.1.1 De conformidad con la Resolución A33-1, en la que se encarga al Consejo y al Secretario General que procedan urgentemente para afrontar las nuevas y emergentes amenazas a la aviación civil, incluyendo en particular la verificación del carácter apropiado de los convenios vigentes sobre seguridad de la aviación, la Secretaría ha realizado un estudio sobre las medidas jurídicas para hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes. El estudio concluye que, si bien los cinco convenios vigentes sobre seguridad de la aviación han tenido una aceptación generalizada entre los Estados como instrumentos jurídicos útiles para combatir la interferencia ilícita en la aviación civil, deberían actualizarse en diversos aspectos para responder a las amenazas nuevas y emergentes. Algunas de estas amenazas, tales como el uso indebido de aeronaves como armas de destrucción, los ataques suicidas, los ataques electrónicos y por medio de computadoras, así como los ataques químicos, biológicos y radiactivos no están debidamente contemplados. Además, los convenios se centran en las personas que realizan efectivamente los actos punibles, principalmente a bordo de las aeronaves o en los aeropuertos, sin que haya disposiciones específicas aplicables a las personas que organizan y dirigen la comisión de los delitos. Ese estudio se analiza en una nota de información (A35-WP/88).

3.4.1.2 En el estudio se concluye asimismo que determinados asuntos, tales como el control de los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), los guardias de a bordo, el cumplimiento estricto y uniforme del Anexo 17 y la indemnización e inmunidad por actos de terrorismo, quizá deban abordarse como temas separados.

3.4.1.3 Basándose en el estudio antedicho, la Secretaría formulará recomendaciones para introducir ciertas enmiendas en los convenios vigentes sobre seguridad de la aviación. Estas recomendaciones serán nuevamente examinadas por el Comité Jurídico u otros órganos, como se prevé en el párrafo 4.5.

3.5 **PROGRAMA PRINCIPAL — APOYO ADMINISTRATIVO**

3.5.1 **Proyecto 13: Apoyo administrativo y financiero**

3.5.1.1 Se ha prestado apoyo administrativo para afrontar la carga de trabajo adicional que implica la contratación de personal y la prestación de servicios al personal, es decir, administración de contratos, derechos, subsidios, etc. Por lo que respecta a los ejercicios de 2002, 2003 y 2004, se han tomado o está previsto tomar medidas en materia de contratación y personal para unos 62 funcionarios, incluyendo 27 de la categoría profesional (5, 7 y 15 respectivamente, cada año) y 35 de la categoría de servicios generales (13, 12 y 10).

3.5.1.2 A raíz de estas medidas en materia de contratación y personal, se han prestado servicios a las oficinas para la asignación y administración del lugar de trabajo. También se han proporcionado servicios de apoyo técnico para la instalación de computadoras y soporte lógico, material de oficina, mobiliario y equipo, servicios telefónicos, servicios de traducción y servicios de distribución, mensajería y correo, a fin de responder a las nuevas necesidades.

3.5.1.3 El apoyo financiero comprende los servicios de contabilidad, presupuestarios y de nómina proporcionados al Plan de acción, que comprenden la tramitación de las nóminas y prestaciones, la asistencia en la preparación del presupuesto, la concesión de asignaciones y el control de los fondos, la preparación de recibos de las donaciones voluntarias, el pago de gastos, la preparación de estados financieros mensuales y anuales correspondientes a todos los fondos AVSEC, la preparación de las listas de contribuciones recibidas, así como la prestación de asesoramiento e información financieros solicitados por la administración y los Representantes en el Consejo.

4. **ACTIVIDADES FUTURAS**

4.1 Las mejoras previstas del Plan de acción de seguridad de la aviación no se verán inmediatamente y podrán tardar en materializarse. A fin de que el Plan de acción tenga éxito a largo plazo, será necesario contar con un compromiso firme y continuo a escala mundial. Para lograr resultados concretos dentro de un plazo aceptable, es esencial contar con la participación plena y activa de todos los Estados contratantes, así como de todos los órganos técnicos y deliberantes de la OACI.

4.2 En el próximo trienio, las actividades de la OACI en el ámbito de la seguridad de la aviación seguirán la dirección general fijada por el Consejo en junio de 2002, cuando adoptó el Plan de acción. A continuación se identifican las actividades nuevas o en las que se pondrá especial énfasis.

4.3 Como primera prioridad, se prevé que las auditorías continúen durante todo el trienio sobre la base del Plan de acción USAP, que se establece anualmente y se actualiza y distribuye semestralmente a todos los Estados contratantes. Con sujeción a que se reciban suficientes fondos provenientes de contribuciones voluntarias de los Estados, se prevé realizar aproximadamente 40 auditorías por año en 2005, 2006 y 2007, con el objetivo de que, para fines de 2007, se haya realizado una auditoría inicial de todos los Estados contratantes de la OACI. También continuarán las actividades de instrucción y certificación de auditores, y se proyecta realizar seminarios OACI regionales de auditoría de la seguridad de la aviación en todas las regiones de la OACI. Se incluye información adicional relativa a las actividades futuras del USAP en un informe exhaustivo sobre la ejecución del USAP, presentado en la nota A35-WP/55.

4.4 Se otorgará prioridad a la elaboración y actualización de material didáctico y textos de orientación sobre seguridad de la aviación, ya que los Estados contratantes necesitan orientación para implantar todos los SARPS del Anexo 17 de la manera más eficaz y oportuna posible. Se prevé que la

asistencia a los Estados aumentará considerablemente, a medida que se vaya disponiendo de más informes y planes de medidas correctivas USAP. Se responderá a la necesidad de impartir instrucción AVSEC específica en las regiones reforzando el número de especialistas regionales en seguridad de la aviación y de los centros de instrucción en seguridad de la aviación, bajo la supervisión general de la OACI.

4.5 En vista de las conclusiones del estudio de la Secretaría sobre medidas jurídicas que se menciona en el párrafo 3.4.1, puede ser necesaria una labor ulterior para afrontar los distintos problemas identificados en el estudio. En esa labor, pueden participar el Comité Jurídico, su subcomité u otros órganos que designen la Asamblea o el Consejo.

4.6 Basándose en la experiencia adquirida hasta la fecha en la preparación de documentos de proyectos sobre seguridad de la aviación, está previsto que la TCB prepare otros [20] documentos de proyectos durante el trienio 2005-2007. Además de los documentos de los proyectos específicos de cada país, se prepararán documentos que analicen las deficiencias comunes a diversos grupos de Estados, tales como los programas cooperativos de seguridad de la aviación (CASP).

4.7 Aunque algunos servicios de apoyo administrativo han podido incluirse en el actual presupuesto del Programa regular, se necesitarán recursos adicionales para seguir proporcionando el mismo nivel de servicio durante el próximo trienio, ya que la Dirección de administración y servicios y la Subdirección de finanzas experimentarán serias restricciones de recursos.

5. CONSIDERACIONES PRESUPUESTARIAS

5.1 Gastos para 2002, 2003 y 2004

5.1.1 Durante el trienio 2002-2004, el Plan de acción se ha financiado con cargo al Programa regular y con contribuciones voluntarias de los Estados, mediante el Mecanismo AVSEC ampliado. La ejecución de los Proyectos 1 a 13 del Plan de acción correspondiente al trienio 2002-2004 asciende a la suma de \$[10,683] millones EUA de recursos extrapresupuestarios únicamente. Las cifras efectivas correspondientes a 2002 y 2003 y las cifras previstas correspondientes a 2004 para los proyectos 1 a 13 del Plan de acción se indican en la tabla que figura en el Apéndice A de esta nota de estudio.

5.2 Presupuesto para 2005, 2006 y 2007

5.2.1 En 2001, la Asamblea encargó al Consejo que elaborara propuestas y adoptara decisiones apropiadas para una financiación más estable de las actividades de la OACI en la esfera de la seguridad de la aviación (Resolución A33-1 de la Asamblea, párrafo 6). Con todo, aunque se consideró una propuesta destinada a incluir \$3,0 millones EUA adicionales para las actividades relacionadas con la seguridad de la aviación en el programa regular para el trienio 2005-2007, el Consejo concluyó que eso no era factible dadas las circunstancias presupuestarias del momento.

5.2.2 En consecuencia, aunque las actividades que figuran en el Plan de acción de seguridad de la aviación se han incorporado en el documento del proyecto de presupuesto del Programa regular para el trienio 2005-2007 (A35-WP/20), la financiación procedente del Programa regular será similar a la correspondiente al trienio en curso y estas actividades seguirán dependiendo en gran medida de las contribuciones voluntarias de los Estados. Las actividades que se prevé financiar con cargo a recursos extrapresupuestarios se han indicado en el documento del proyecto de presupuesto del Programa regular utilizando un rombo y una nota específica a pie de página. El total de gastos previstos para el Plan de acción de seguridad de la aviación para el trienio 2005-2007 con cargo al presupuesto del Programa

regular es de \$2,171 millones EUA, como se indica en la nota A35-WP/20, y \$[19,342] millones EUA con cargo a recursos extrapresupuestarios, como se indica en el Apéndice A de la presente nota.

5.3 Recursos necesarios — Contribuciones voluntarias

5.3.1 Al 31 de julio de 2004, [53] de los 188 Estados contratantes de la OACI habían contribuido al Plan de acción de seguridad de la aviación. Las sumas recibidas representan aproximadamente el [70]% de las contribuciones voluntarias propuestas para el trienio 2002-2004 en la comunicación AS 8/1.5-02/90 Confidencial, del 27 de septiembre de 2002. Las contribuciones al Plan de acción figuran en el Apéndice B de esta nota de estudio.

5.3.2 Con miras a garantizar que continúen ejecutándose los programas relativos a la seguridad de la aviación previstos y descritos en el Presupuesto por programas, se estima que se necesitarían recursos extrapresupuestarios por valor de \$[6,25] millones EUA, \$[6,45] millones EUA y \$[6,642] millones EUA en 2005, 2006 y 2007, respectivamente, por un total de \$[19,342] millones EUA. El aumento de recursos presupuestarios requeridos para 2005-2007 con respecto al período 2002-2004 se debe principalmente al aumento en el Proyecto 3. Se prevé que para finales de 2004 se habrán completado 60 auditorías en total y que se seguirán efectuando unas 40 auditorías por año. Con respecto al incremento en las necesidades de recursos presupuestarios para otros proyectos, siguiendo las recomendaciones de la reunión departamental FAL/12, las actividades que conforman el Proyecto 9 se han ajustado y los fondos necesarios para el Proyecto 13 se mantuvieron en el mismo nivel que en el período 2002-2004 sobre la base de las actividades del programa de auditoría que se prevé realizar durante el trienio próximo.

5.3.3 Se estima que, a finales de 2004, aproximadamente \$[4,0] millones EUA de las contribuciones voluntarias recibidas hasta esa fecha no se habrían consignado para ningún propósito específico y, por consiguiente, estarían disponibles para financiar el programa en 2005. La suma real disponible podría estar mejor definida hacia fines de 2004, ya que para ese momento se habrán podido determinar las necesidades reales para 2004. Teniendo en cuenta el saldo estimado de fondos disponibles y el presupuesto estimado que se menciona en el párrafo 5.3.2, las contribuciones voluntarias necesarias para financiar esos programas en 2005, 2006 y 2007 se calculan en \$[4,5] millones EUA, \$[5,1] millones EUA y \$[5,742] millones EUA, respectivamente.

5.3.4 Por consiguiente, se propone solicitar a los Estados contratantes que hagan contribuciones voluntarias, al igual que en el trienio en curso, para financiar esos programas, basándose en las escalas de cuotas aprobadas por la Asamblea para el presupuesto del Programa regular con respecto a los ejercicios financieros de 2005, 2006 y 2007. A fin de garantizar la planificación y ejecución eficientes de esos programas durante el próximo trienio, también es necesario asegurar una financiación estable. Por consiguiente, se solicita a los Estados contratantes que comprometan por anticipado sumas para los tres años, y que hagan también contribuciones voluntarias en forma oportuna. A tal efecto, se presenta en el Apéndice C un proyecto de resolución.

6. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

6.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de los acontecimientos ocurridos desde el 33° período de sesiones de la Asamblea que se exponen en el presente informe;

- b) solicitar al Consejo y al Secretario General que sigan concediendo alta prioridad a la ejecución del Plan de acción de seguridad de la aviación; y
- c) adoptar el proyecto de resolución sobre las contribuciones financieras al Plan de acción de seguridad de la aviación, que se presenta en el Apéndice C.

APÉNDICE A

DESGLOSE DE LOS GASTOS Y RECURSOS CORRESPONDIENTES
AL PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN PARA EL TRIENIO 2002-2004

| Proyecto No. | Título del proyecto | Cifras efectivas | | Presupuesto 2004 | Total 2002-2004 | Presupuesto I 2002-2004 |
|---|---|------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------------|
| | | 2002 | 2003 | | | |
| Programa principal II: Navegación aérea | | | | | | |
| 11 | Programas de navegación aérea | 17 926 | 1 700 | 125 000 | 144 626 | 1 418 000 |
| | | | | | 144 626 | 1 418 000 |
| Programa principal III: Transporte aéreo | | | | | | |
| Programa 3.1 : Gestión, coordinación y apoyo | | | | | | |
| 10 | Otros programas de transporte aéreo | 0 | 0 | 85 000 | 85 000 | 383 000 |
| | | | | | 85 000 | 383 000 |
| Programa 3.8: Facilitación | | | | | | |
| 9 | Programa de facilitación | 23 867 | 64 602 | 118 000 | 206 469 | 386 000 |
| | | | | | 206 469 | 386 000 |
| Programa 3.9 : Seguridad de la aviación | | | | | | |
| 1 | Elaboración de material didáctico AVSEC | 272 720 | 231 695 | 350 000 | 854 415 | 1 241 000 |
| 2 | Instrucción, incluida la certificación de auditores AVSEC | 53 244 | 250 138 | 470 000 | 773 382 | 847 000 |
| 4 | Documentos de proyecto, asistencia y seguimiento | 279 471 | 318 305 | 1 200 000 | 1 797 776 | 2 707 000 |
| 5 | Seminarios y simulacros AVSEC | 19 879 | 124 077 | 280 000 | 423 956 | 698 000 |
| 6 | Centros de instrucción AVSEC (ASTC) | 0 | 21 252 | 200 000 | 221 252 | 1 193 000 |
| 8 | Otras necesidades del programa AVSEC | 41 951 | 77 020 | 150 000 | 268 971 | 1 126 000 |
| | | | | | 4 339 752 | 7 812 000 |
| 7 | Especialistas regionales en seguridad de la aviación (ASRO) | 0 | 27 547 | 1 200 000 | 1 227 547 | 1 929 000 |
| | | | | | 1 227 547 | 1 929 000 |
| Programa 3.10: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) | | | | | | |
| 3 | Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) | 337 565 | 1 226 523 | 2 744 000 | 4 308 088 | 4 169 000 |
| | | | | | 4 308 088 | 4 169 000 |
| Programa principal IV: Asuntos jurídicos | | | | | | |
| 12 | Programas jurídicos | 0 | 15 061 | 5 000 | 20 061 | 249 000 |
| | | | | | 20 061 | 249 000 |
| Apoyo administrativo | | | | | | |
| 13 | Apoyo administrativo y financiero | 2 003 | 156 321 | 193 000 | 351 324 | 770 000 |
| | | | | | 351 324 | 770 000 |
| Total de gastos | | 1 048 626 | 2 514 241 | 7 120 000 | 10 682 867 | 17 116 000 |
| Total de contribuciones recibidas y transferidas de otros fondos* | | 4 060 594 | 5 354 941 | 3 701 104 | 13 116 639 | |
| Transferencia de otros fondos AVSEC | | | 56 521 | | 56 521 | |
| Intereses y otros ajustes | | 34 764 | 106 155 | 83 000 | 223 919 | |
| Total de recursos | | 4 095 358 | 5 517 617 | 3 784 104 | 13 397 079 | |
| Fondos disponibles al inicio del ejercicio | | 1 358 997 | 4 405 729 | 7 409 105 | 1 358 997 | |
| Saldo(déficit)de fondos al cierre del ejercicio | | 4 405 729 | 7 409 105 | 4 073 209 | 4 073 209 | |

* Contribuciones voluntarias de los Estados, superávit de efectivo y fondos transferidos del Programa regular en virtud de la Resolución A33-23

** Al 31 de julio de 2004.

RECURSOS EXTRAPRESUPUESTARIOS NECESARIOS PARA EL PLAN
DE ACCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN EN EL TRIENIO 2005-2007

| Programa | Presupuesto II 2005-2007 |
|---|--------------------------|
| | |
| Programa principal II: Navegación aérea | |
| Personal (1,5 P) | 624 000 |
| Misiones | 62 000 |
| Equipo | 15 000 |
| | 701 000 |
| Programa principal III: Transporte aéreo | |
| Programa 3.1 : Gestión, coordinación y apoyo | |
| FIN, traducciones, otros servicios ADB | 770 000 |
| | 770 000 |
| Programa 3.8: Facilitación | |
| Personal (2 P y 1 SG) | 800 000 |
| | 800 000 |
| Programa 3.9: Seguridad de la aviación (Nota 3) | |
| Personal de la Sede (8 P y 3 SG) | 3 415 000 |
| Instrucción (Nota 4) | 1 200 000 |
| Asistencia (Nota 5) | 1 500 000 |
| Equipo | 150 000 |
| | 6 265 000 |
| ASRO (4 P y misiones) - (Nota 6) | 2 043 000 |
| | 2 043 000 |
| Programa 3.10: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) | |
| Personal (10 P y 6 SG) | 4 844 000 |
| Misiones de auditoría (Nota 7) | 3 453 000 |
| Equipo | 41 000 |
| | 8 338 000 |
| Programa principal IV: Asuntos jurídicos | |
| Personal (0,75 P y 1 SG) | 425 000 |
| | 425 000 |
| Apoyo administrativo | |
| FIN, traducciones, otros servicios ADB (Nota 8) | 0 |
| | 0 |
| Presupuesto total | 19 342 000 |

(1) Presupuesto inicial 2002-2004 (Conferencia ministerial de alto nivel y C-WP/11799)

(2) Proyecto de presupuesto 2005-2007

(3) La asignación de fondos para los proyectos del Programa 3.9 dependerá de las prioridades que se establezcan según los resultados de las auditorías

(4) Elaboración / actualización de programas de instrucción y 25-30 cursos de instrucción / talleres / seminarios (AVSEC y USAP) por año

(5) 20 misiones de asistencia, un seminario regional y 5 simulacros por año

(6) Véase C-DEC 167/2

(7) 40 misiones de auditoría por año

(8) Ahora incluido en el Programa 3.1

Personal P = Puestos de categoría profesional a tiempo completo
SG = Puestos de categoría servicios generales a tiempo completo

APÉNDICE B
CONTRIBUCIONES AL PLAN DE ACCIÓN
DE SEGURIDAD DE LA AVIACION DE LA OACI
AL 31 DE JULIO DE 2004
(en dólares estadounidenses)

| Estados contratantes | Total de contribuciones sugeridas | Total de contribuciones efectivas 2002-2004 | % de contribuciones sugeridas | % de contribuciones efectivas totales |
|---|---|---|-------------------------------------|---|
| 1 Alemania | 1 175 578 | 488 674 | 42 % | 4,51% |
| 2 Arabia Saudita | 95 349 | 25 000 | 26 % | 0,23% |
| 3 Australia | 252 362 | 255 000 | 101 % | 2,35% |
| 4 Austria | 116 931 | 30 307 | 26 % | 0,28% |
| 5 Azerbayán | 9 250 | 10 000 | 108 % | 0,09% |
| 6 Bahrein | 9 250 | 10 000 | 108 % | 0,09% |
| 7 Bélgica | 143 532 | 117 070 | 82 % | 1,08% |
| 8 Bulgaria | 9 250 | 2 362 | 26 % | 0,02% |
| 9 Canadá | 348 728 | 298 893 | 86 % | 2,76% |
| 10 China | 216 360 | 82 968 | 38 % | 0,77% |
| 11 Chipre | 9 250 | 5 506 | 60 % | 0,05% |
| 12 Cuba | 9 250 | 6 954 | 75 % | 0,06% |
| 13 Dinamarca | 86 099 | 86 099 | 100 % | 0,79% |
| 14 Estados Unidos | 3 854 000 | 3 660 745 | 95 % | 33,79% |
| 15 Estonia | 9 250 | 2 362 | 26 % | 0,02% |
| 16 Fiji | 9 250 | 10 000 | 108 % | 0,09% |
| 17 Finlandia | 66 682 | 66 682 | 100 % | 0,62% |
| 18 Francia | 820 160 | 1 300 800 | 159 % | 12,01% |
| 19 Ghana | 9 250 | 9 250 | 100 % | 0,09% |
| 20 Grecia | 67 174 | 20 000 | 30 % | 0,18% |
| 21 Haití | 9 250 | 8 700 | 94 % | 0,08% |
| 22 Hungría | 18 499 | 14 000 | 76 % | 0,13% |
| 23 Irlanda | 43 165 | 11 021 | 26 % | 0,10% |
| 24 Islandia | 9 250 | 9 250 | 100 % | 0,09% |
| 25 Italia | 574 489 | 570 000 | 99 % | 5,26% |
| 26 Japón | 2 213 661 | 1 606 640 | 73 % | 14,83% |
| 27 Letonia | 9 250 | 9 250 | 100 % | 0,09% |
| 28 Líbano | 9 250 | 9 250 | 100 % | 0,09% |
| 29 Luxemburgo | 30 573 | 15 597 | 51 % | 0,14% |
| 30 Malasia | 83 246 | 49 550 | 60 % | 0,46% |
| 31 Maldivas | 9 250 | 6 888 | 74 % | 0,06% |
| 32 Malta | 9 250 | 3 144 | 34 % | 0,03% |
| 33 Mauricio | 9 250 | 9 250 | 100 % | 0,09% |
| 34 México | 142 351 | 53 332 | 37 % | 0,49% |
| 35 Mónaco | 9 250 | 2 362 | 26 % | 0,02% |
| 36 Noruega | 77 474 | 32 164 | 42 % | 0,30% |
| 37 Nueva Zelanda | 55 891 | 40 000 | 72 % | 0,37% |
| 38 Países Bajos | 299 003 | 414 883 | 139 % | 3,83% |
| 39 Perú | 14 268 | 8 652 | 61 % | 0,08% |
| 40 Portugal | 62 058 | 16 138 | 26 % | 0,15% |
| 41 Qatar | 9 250 | 20 000 | 216 % | 0,18% |
| 42 Reino Unido | 818 618 | 712 837 | 87 % | 6,58% |
| 43 República Checa | 25 059 | 16 968 | 68 % | 0,16% |
| 44 República de Corea | 340 346 | 253 000 | 74 % | 2,34% |
| 45 República Unida de Tanzania | 9 250 | 2 362 | 26 % | 1,83% |
| 46 Singapur | 174 692 | 56 555 | 32 % | 0,52% |
| 47 Suecia | 118 473 | 118 473 | 100 % | 1,09% |
| 48 Suiza | 189 780 | 175 380 | 92 % | 1,62% |
| 49 Tailandia | 88 789 | 59 160 | 67 % | 0,55% |
| 50 Togo | 9 250 | 9 250 | 100 % | 0,09% |
| 51 Turquía | 68 224 | 17 712 | 26 % | 0,16% |
| 52 Uganda | 9 250 | 2 362 | 26 % | 0,02% |
| 53 Vanuatu | 9 250 | 9 533 | 103 % | 0,09% |
| Total de contribuciones efectivas | | 10 832 336 | | 100,00% |
| Contribuciones efectivas expresadas como % de las contribuciones sugeridas (\$ 15 416 000 EUA) | | 70,27% | | |
| Supéavit de efectivo procedente de los Estados | | 459 113 | | |
| Fondos transferidos del programa regular (Res. A33-23) | | 770 000 | | |
| Fondos transferidos del Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo (Res. A34-1) | | 1 055 190 | | |
| Total de recursos | | 13 116 639 | | |

APÉNDICE C

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LAS CONTRIBUCIONES FINANCIERAS AL PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Resolución 14/

Considerando que el desarrollo de la aviación civil internacional puede contribuir en gran medida a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que su uso indebido puede convertirse en una amenaza para la seguridad general;

Considerando que la amenaza de actos terroristas, el apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, incluidos los actos orientados a destruir aeronaves, así como los actos destinados a utilizar las aeronaves como armas de destrucción, tienen represiones graves negativas para la seguridad operacional, eficiencia y regularidad de la aviación civil internacional, ponen en peligro las vidas de las personas a bordo y en tierra y menoscaban la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil internacional;

Recordando sus Resoluciones A33-1 y A33-2;

Haciendo suyo el Plan de acción de seguridad de la aviación adoptado por el Consejo para afrontar con urgencia las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil, en particular el establecimiento de un Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación relativo a los acuerdos sobre seguridad de los aeropuertos y programas de seguridad de la aviación civil, entre otros; el análisis de los convenios actuales sobre seguridad de la aviación para determinar en qué medida son suficientes, y el examen del Programa de seguridad de la aviación de la OACI, incluido un examen del Anexo 17 y otros Anexos al Convenio conexos;

Convencida de que la seguridad de la aviación sigue constituyendo un programa fundamental y prioritario de la OACI y de la necesidad de establecer y poner en ejecución programas de trabajo en el trienio próximo para afrontar los problemas detectados en el marco de las Resoluciones A33-1 y A33-2 de la Asamblea; y

Tomando nota de que gran parte de la financiación necesaria para poner en ejecución el programa de trabajo relativo a la seguridad de la aviación no pudo incluirse en el presupuesto del Programa regular para el trienio 2005-2007 debido a limitaciones presupuestarias y financieras;

La Asamblea:

1. *Expresa* su agradecimiento a los Estados contratantes pertinentes por sus contribuciones voluntarias de recursos humanos y financieros, que se espera sean al menos de \$[11] millones EUA a fines de 2004, para la ejecución del Plan de acción de seguridad de la aviación durante el trienio 2002-2004;

2. *Hace suyas las necesidades* indicativas de financiación con recursos extrapresupuestarios para la ejecución del Plan de acción de seguridad de la aviación, que ascienden a \$[19,342] millones EUA para los ejercicios económicos correspondientes a 2005, 2006 y 2007;
3. *Insta* a todos los Estados contratantes a hacer contribuciones voluntarias al Mecanismo AVSEC ampliado para financiar la ejecución del Plan de acción de seguridad de la aviación; las contribuciones sugeridas se basarán en las escalas de cuotas aprobadas por la Asamblea para el presupuesto del Programa regular correspondiente a 2005, 2006 y 2007;
4. *Insta* a todos los Estados contratantes a que se comprometan a realizar las contribuciones voluntarias por adelantado y a hacer efectivas las contribuciones a principios del ejercicio económico, de modo de garantizar una planificación y ejecución adecuadas del Plan de acción de seguridad de la aviación; y
5. *Insta* al Consejo a que garantice que el programa de seguridad de la aviación será sustentable a largo plazo mediante la incorporación progresiva de las necesidades de financiación en el presupuesto del Programa regular y, por consiguiente, *pide* al Secretario General que elabore propuestas específicas al respecto cuando prepare el proyecto de Presupuesto por programas para 2008-2010.