



A35-WP/338

P/70

7/10/04

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 14 DEL ORDEN DEL DÍA

(Nota presentada por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 14 del orden del día fue aprobado por el Comité Ejecutivo. Se recomienda a la Plenaria la adopción de las Resoluciones 14/1, 14/2, 14/3 y 14/4.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que le corresponda en la carpeta para el informe.

Cuestión 14: Seguridad de la aviación**Cuestión 14.1: Acontecimientos desde el 33º período de sesiones de la Asamblea**

14.1:1 En sus segunda y tercera sesiones, el Comité Ejecutivo examinó el tema de la seguridad de la aviación basándose en el informe presentado por el Consejo sobre acontecimientos desde el 33º período de sesiones de la Asamblea (WP/49 y Adendo núm. 1) y una nota conexas (WP/88), así como dos informes adicionales del Consejo: el primero sobre la amenaza que plantea para la aviación civil el uso de sistemas portátiles de defensa antiaérea, MANPADS (WP/50) y el segundo en que se actualiza la *Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*, Resolución A33-2 (WP/48). Además, los Estados y observadores presentaron 19 notas: WP/38, WP/71 Revisada, 94, 107 Revisada, 110, 111, 141, 145, 167, 175, 181, 184, 186, 233, 234, 241, 249, 252 y 253.

14.1:2 El Consejo informó (WP/49 y Adendo núm. 1) sobre las medidas tomadas en respuesta a la Resolución A33-1, incluidos los resultados de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación, la adopción del Plan de acción en junio de 2002 y su aplicación subsiguiente. Se había avanzado considerablemente en la ejecución del Plan de acción, aunque surgieron algunos problemas debido a las inquietudes iniciales respecto a la financiación y las demoras en la contratación de personal de las categorías profesional y de servicios generales. Se había 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. En el próximo trienio, las actividades de la OACI en el ámbito de la seguridad de la aviación seguirían la dirección general fijada por el Consejo en junio de 2002 al adoptar el Plan de acción. Durante el período 2002-2004, el Plan de acción se había financiado con cargo al Programa regular y con contribuciones voluntarias de los Estados, mediante el Mecanismo AVSEC ampliado. Si bien en 2001 la Asamblea había encargado 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), el Consejo había concluido que, en la situación presupuestaria actual, no era posible aumentar la financiación para las actividades relacionadas con la seguridad de la aviación en el Programa regular para 2005 a 2007. Por consiguiente, la financiación procedente del Programa regular sería similar a la correspondiente al trienio en curso y estas actividades seguirían dependiendo en gran medida de las contribuciones voluntarias de los Estados. Se pidió a los Estados contratantes que formularan sus compromisos por adelantado para el trienio y, asimismo, efectuaran sus contribuciones voluntarias puntualmente. Se presentó un proyecto de resolución al respecto para que lo adoptara la Asamblea.

14.1:3 En la nota WP/50, el Consejo informó acerca de su labor relativa a la amenaza que plantean para la aviación civil los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS). A la luz de los más recientes incidentes en que intervinieron dichos sistemas, el Consejo había llegado a la conclusión de que la actual Resolución A32-23 de la Asamblea: *Controles de exportación de MANPADS* ya no era suficiente y que se requería ahora una resolución de mayor alcance. A este respecto, señaló a la atención de la Asamblea el *Acuerdo de Wassenaar sobre controles de la exportación de armas convencionales y mercancías y tecnologías de doble empleo*, *Elementos para los controles de la exportación de MANPADS*, en que se describen los controles nacionales de la exportación que se aplica a la transferencia o nueva transferencia internacional de los MANPADS, incluidos sistemas completos, componentes, repuestos, modelos, sistemas de instrucción y simuladores para cualquier propósito y por cualquier medio, incluida la exportación bajo licencia, la venta, la concesión, el préstamo, el arrendamiento, la coproducción o el arreglo de otorgamiento de licencias para la producción, así como los acontecimientos

pertinentes dentro del sistema de las Naciones Unidas. El Consejo propuso también un proyecto de resolución de la Asamblea encaminado a fortalecer las medidas adoptadas por la comunidad aeronáutica para afrontar la amenaza que plantean para la aviación civil los MANPADS, otros sistemas de misiles tierra-aire, armas livianas y granadas propulsadas por cohetes.

14.1:4 En la nota WP/48, el Consejo presentó propuestas para revisar la Resolución A33-2 de la Asamblea: *Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*, a la luz de los acontecimientos en la esfera de la seguridad de la aviación desde el 33º período de sesiones de la Asamblea.

14.1:5 En la nota WP/233, Australia informó que continuaba elaborando políticas más firmes en materia de seguridad de la aviación, de conformidad con las recomendaciones de la OACI. En esta evolución se incluye una nueva legislación –*Aviation Transport Security Act 2004*– y la asignación de fondos para reforzar la seguridad del transporte aéreo en Australia e internacionalmente. Australia instó a otros Estados a contribuir voluntariamente en apoyo de la labor de la OACI en este campo.

14.1:6 En la nota WP/234, el Canadá recalcó que actualmente la aviación civil se encuentra bajo una amenaza muy grave, como se había observado muy recientemente en la Federación de Rusia y en Turquía. Al respecto, se manifestó apoyo por el Plan de acción de seguridad de la aviación, de la OACI, y se pidió que dicho programa se integrara en el presupuesto del Programa regular. Asimismo, el Canadá pidió a la OACI que se asegurara de que sus Estados contratantes apliquen eficazmente las medidas de seguridad que se prescriben en el Anexo 17 y que agilizará las revisiones necesarias del Anexo a fin de asegurar que dichas medidas estén a la altura del nivel de amenaza.

14.1:7 En la nota WP/249, China proporcionó información sobre algunas de las medidas eficaces tomadas en dicho Estado en relación con la seguridad de la aviación. Propuso que se considerara el establecimiento de un mecanismo mundial o regional de intercambio de información y coordinación en materia de seguridad de la aviación bajo el liderazgo de la OACI, o por intermedio de sus Oficinas regionales, a fin de reforzar la cooperación en dicha materia entre todos los Estados contratantes de la OACI.

14.1:8 En la nota de estudio WP/241, la Federación de Rusia presentó información sobre dos actos de terrorismo cometidos el 24 de agosto de 2004 a bordo de aeronaves civiles rusas que efectuaban vuelos nacionales entre Moscú y Volgograd y Sochi, y presentó un proyecto de resolución en que se pedía que se mantuvieran las medidas mundiales para garantizar la seguridad de la aviación. La Federación de Rusia también presentó información de carácter técnico. En la nota WP/110, se presentó información sobre la experiencia con el desarrollo de nuevas tecnologías de detección de explosivos. En la nota WP/111, se proporcionó información sobre el uso de equipo de televisión para vigilar las situaciones de emergencia a bordo de las aeronaves, a fin de que se tomara en consideración al establecer los requisitos internacionales comunes para estos sistemas de vigilancia de televisión de a bordo.

14.1:9 En la nota WP/167, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) apoyaba las medidas adoptadas por la OACI para mejorar la seguridad de la aviación a raíz de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, lo que demostraba la capacidad de la OACI para actuar decidida y rápidamente en una situación de crisis. En cuanto a la financiación, el ACI argumentó que el blanco del terrorismo eran los Estados y no la aviación civil, y que los Estados eran quienes debían financiar todas las medidas destinadas a enfrentar el terrorismo e implantarlas como elementos de la defensa nacional, en estrecha consulta con el sector aeronáutico. El ACI recalcó la necesidad de aplicar normas de la OACI armonizadas a escala mundial, en lugar de que los Estados realicen esfuerzos unilaterales, poco a poco.

14.1:10 En la nota WP/252, los Estados de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) describieron el concepto de procedimientos para la seguridad de la aviación civil internacional de conformidad con las normas y los principios de la legitimidad internacional. Pidieron que la OACI incorporara el concepto de facilitación en la seguridad de conformidad con las disposiciones de los Anexos 17 y 9. También mencionaron la utilización de perfiles étnicos y religiosos en los aeropuertos durante los procedimientos de salida y llegada como una violación de los principios del derecho internacional.

14.1:11 En la nota WP/145, los Estados de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) describieron el progreso logrado por lo que respecta a las actividades relacionadas con la seguridad de la gestión del tránsito aéreo (ATM) basadas en las iniciativas estratégicas de seguridad presentadas anteriormente por la OACI en particular, el programa del sistema europeo regional de difusión de la información [*European Regional Renegade Information System (ERRIDS)*], elaborado en colaboración con la OTAN. Definieron cuestiones relativas a la interferencia ilícita, la clasificación de las alertas, los procedimientos de interceptación, la falla de las comunicaciones, la vigilancia de estas últimas y la instrucción, para que la OACI las examinara.

14.1:12 En la nota WP/71 Revisada, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) describió la opinión de las líneas aéreas respecto a las próximas medidas críticas en tres esferas principales de la seguridad de la aviación: responsabilidad y financiación de la seguridad de la aviación; tratamiento de pasajeros insubordinados o perturbadores; y restricciones a la venta y movimiento ilícitos de MANPADS. La IATA acogió con beneplácito las iniciativas adoptadas por la OACI, en particular a raíz de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, incluidas las enmiendas del Anexo 17. Destacó que si bien la OACI había estado activa en cada una de las tres esferas de la seguridad de la aviación y que se había logrado considerable progreso, había llegado la hora de consolidar dicho progreso y considerar los pasos siguientes por adoptar en cada una de ellas. La IATA reiteró las inquietudes del ACI con respecto a la aplicación de las normas de la OACI por los Estados.

14.1:13 En la nota WP/141, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) señalaba que los recursos humanos constituían un elemento esencial para proporcionar un transporte aéreo seguro. Expresó la opinión de que los gobiernos y el sector de la aviación debían llegar a una visión integrada de la relación que existe entre las soluciones tecnológicas a los problemas de seguridad y el contexto de la dotación de personal en que se aplican dichas tecnologías. Esto equivalía a una ampliación de los modelos sobre factores humanos, que han resultado tan valiosos en materia de prevención de accidentes, al sector de la mejora de la seguridad y la gestión de riesgos. La ITF propuso un nuevo planteamiento encaminado a reforzar la seguridad mediante la aplicación sistemática de todos los recursos, incluida la dedicación y la competencia del personal que trabaja en el sector de la aviación, incluida la certificación del personal de la seguridad de la aviación.

14.1:14 Los Estados de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) describieron en la nota WP/181 su postura respecto a la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17, la necesidad de equilibrio entre el costo de dicha aplicación y el nivel de la amenaza a la seguridad de la aviación civil de los Estados de su región y de otros Estados contratantes.

14.1:15 En la nota WP/186, los Estados de la CLAC expresaron ciertas inquietudes respecto a las propuestas que se están examinando para incluirlas en la Enmienda 11 del Anexo 17, particularmente en vista del costo elevado de las medidas de seguridad y los diversos niveles de amenaza percibidos por los Estados. Dichas propuestas se relacionan con los MANPADS, el personal de seguridad de a bordo (IFSP) y un plan de seguridad para las aeronaves de la aviación general. Pidieron que, al finalizar la Enmienda 11 del Anexo 17, se tengan en cuenta las características económicas y financieras de su región y el nivel de

la amenaza percibido por los Estados de la CLAC. Además, expresaron preocupación por la ampliación del campo de aplicación del Anexo 17 a los vuelos del interior.

14.1:16 En la nota WP/184, los Estados de la CLAC expresaron además su preocupación con relación a las medidas urgentes solicitadas por la *Transportation Security Administration* (TSA) de los Estados Unidos de que se cuente con agentes de policía adiestrados y armados en determinados vuelos con destino a los Estados Unidos o procedentes de los mismos, o que sobrevuelan el territorio estadounidense. Expresaron sus dudas respecto a la eficacia y eficiencia de dichas medidas y señalaron los problemas de carácter técnico y jurídico de su implantación, así como los correspondientes costos.

14.1:17 La Organización Mundial del Turismo (WTO-OMT) destacó, en la nota WP/107 Revisada, que era necesario insistir en cuanto a la integración de la seguridad y la facilitación para los pasajeros que atraviesan fronteras nacionales o viajan entre las mismas y más allá, el control de los costos de la seguridad de la aviación y el suministro de asistencia para aligerar la onerosa carga que el costo de la seguridad de la aviación representa para los países en desarrollo; la facilitación debería ser una parte integrante del diseño y el funcionamiento de los dispositivos y procedimientos de seguridad. Al respecto, en su estrategia reciente para el fomento de la seguridad y la facilitación, designada por su sigla inglesa *S.A.F.E. – Security and Facilitation Enhancement*, la WTO-OMT informaba acerca de cuatro elementos clave de la misma, que eran: el establecimiento de puntos de referencia; la creación de capacidad; la evaluación de los resultados y la definición de proyectos correctivos; y el restablecimiento de la confianza. Se invitó a la Asamblea a acordar que la OACI debería examinar las posibilidades de una mayor cooperación con la WTO-OMT en el ámbito de la seguridad de la aviación y la facilitación, y se identificaron algunas áreas en las que dicha cooperación podría darse.

14.1:18 En una nota de información (WP/88), el Consejo proporcionó un estudio sobre medidas jurídicas relativas a las nuevas y emergentes amenazas a la aviación civil, preparado por la Secretaría en el marco del Plan de acción de seguridad de la aviación, Proyecto 12: Jurídico. En dicha nota se analiza la cobertura de amenazas nuevas y emergentes en los convenios vigentes sobre seguridad de la aviación y se indican las carencias y deficiencias en dichos convenios. En su conclusión, el estudio contenía recomendaciones preliminares sobre la manera de abordar desde el punto de vista jurídico las nuevas y emergentes amenazas a la aviación civil.

14.1:19 En una nota de información (WP/175), la India describió las medidas tomadas para reforzar la seguridad de la aviación en sus aeropuertos a raíz del apoderamiento ilícito de una aeronave en el aeropuerto de Katmandú en 1999, los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos y el ataque contra las instalaciones de un aeropuerto de Sri Lanka en 2001. La India reiteró su pleno compromiso respecto a la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 17 encaminados a la prevención de los actos de terrorismo contra la aviación civil.

14.1:20 En una nota de información (WP/38), Nepal informó acerca de la situación de la seguridad de la aviación y las medidas tomadas para reforzar su sistema de seguridad. Señaló que la mejor manera de reforzar la seguridad de la aviación consistía en la cooperación en el nivel nacional, regional y mundial.

14.1:21 En una nota de información (WP/253), la *Union Économique et Monétaire Ouest Africaine* (UEMOA) proporcionó una descripción somera de cuatro proyectos relativos a reglamentos económicos, situación de administraciones de aviación civil, seguridad operacional y protección de la aviación, que eran parte del programa común de transporte aéreo adoptado el 27 de junio de 2002.

14.1:22 En una nota de información (WP/94), la Comisión Europea presentó una breve descripción de la legislación y la evolución legislativa que ha tenido lugar en la Comunidad Europea en la esfera de la seguridad de la aviación civil. En dicha legislación se establecen los requisitos legislativos y las normas generales obligatorias para la seguridad de la aviación que deben aplicarse en los aeropuertos de la Comunidad, que se basan en las normas elaboradas por la CEAC en su Doc. 30. Entre las medidas de seguridad adoptadas cabe mencionar la inspección de todo el equipaje de bodega a la salida, así como de todo el personal que trabaja en los aeropuertos de la Comunidad.

14.1:23 El Comité tomó nota con beneplácito del informe del Consejo sobre los acontecimientos en la esfera de la seguridad de la aviación desde el 33º período de sesiones de la Asamblea y expresó su firme apoyo a la labor de la OACI. El Comité examinó el proyecto de resolución sobre las contribuciones financieras al Plan de acción de seguridad de la aviación y se convino en que, dada la elevada prioridad concedida a la seguridad de la aviación en el programa de trabajo de la Organización, debería integrarse progresivamente y lo antes posible el Plan de acción de seguridad de la aviación en el presupuesto del Programa regular. Considerando que actualmente dicho programa depende en gran medida de contribuciones voluntarias de los Estados, el Comité hace un llamamiento a los Estados contratantes para que proporcionen sus contribuciones a fin de asegurar la ejecución continua de dicho programa.

14.1:24 Con respecto a los MANPADS, el Comité expresó su apoyo unánime al proyecto de resolución presentado por el Consejo en la nota WP/50. Enmendó el texto para reflejar la necesidad de cooperación a nivel internacional y reconoció el aspecto del costo de las contramedidas. Reconociendo la gravedad de la amenaza que plantean los MANPADS, debería considerarse también el establecimiento de un mecanismo para vigilar la aplicación de la mencionada resolución. En vista de la participación de otros organismos de las Naciones Unidas, se decidió que no era apropiado incluir esta idea en la resolución, y que correspondía al Consejo determinar la forma en que debía seguirse la marcha de la aplicación de esta resolución.

14.1:25 A fin de reforzar y aclarar aún más las disposiciones del Anexo 17 relativas a la seguridad, el Comité destacó que debería tramitarse, sin demora alguna, la Enmienda 11, que el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación está elaborando actualmente, teniendo en cuenta las inquietudes de los Estados. Respecto al personal de seguridad de a bordo (IFSP), se convino en que esta medida de seguridad debería considerarse únicamente como medida posible para hacer frente a situaciones concretas de amenaza. A fin de asegurar un enfoque mundial armonizado, la OACI debería continuar la elaboración de textos de orientación sobre la capacitación del IFSP. En este contexto, el Comité destacó la importancia de una instrucción meticulosa para todas las categorías de personal de seguridad de la aviación, en particular los instructores, el personal directivo y el IFSP.

14.1:26 En lo que atañe a aspectos técnicos, tales como la investigación y desarrollo en materia de detección de explosivos, el uso de equipo de televisión para vigilar las situaciones de emergencia a bordo de las aeronaves y aspectos relativos a la gestión del tránsito aéreo (ATM), el Comité apoyó una propuesta de que dichos aspectos se remitieran al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación y a la Comisión de Aeronavegación para que los examinaran más a fondo.

14.1:27 El Comité condenó los actos de terrorismo cometidos por perpetradores suicidas en la Federación de Rusia y expresó su más sentido pésame a dicho país. Se formuló una resolución en consecuencia.

14.1:28 En conclusión, el Comité hizo un llamamiento para una cooperación mundial y regional y el intercambio de la información relativa a la seguridad de la aviación para combatir la amenaza de que es objeto la aviación civil.

14.1:29 Después de examinar la cuestión siguiente sobre el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación, el Comité volvió a considerar el proyecto de *Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita* (WP/48). Algunos Estados pedían la armonización de la Cláusula 7 del Apéndice A con el texto de la resolución relativa a las contribuciones financieras al Plan de acción de seguridad de la aviación por lo que respecta a la incorporación de los requisitos de financiamiento en el Programa regular. Sin embargo, se consideró que la resolución actual debía centrarse únicamente en instar a los Estados a hacer contribuciones voluntarias, a la espera de la pronta integración del Plan de acción de seguridad de la aviación en el Presupuesto del programa regular, y se propuso en consecuencia mantener el texto de la Cláusula 7 sin modificaciones.

14.1:30 Para completar el examen de esta cuestión, el Comité convino en presentar a la sesión plenaria, para que las adopte, las Resoluciones 14/1, 14/2, 14/3 y 14/4 con sus Apéndices A hasta H inclusive.

RESOLUCIONES FORMULADAS POR EL COMITÉ EJECUTIVO Y CUYA ADOPCIÓN SE RECOMIENDA A LA ASAMBLEA

Resolución 14/1

Contribuciones financieras al Plan de acción de seguridad de la aviación

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 repesiones 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 \$12 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 \$20 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 sea sustentable a largo plazo mediante la incorporación progresiva, lo antes posible, de las necesidades de financiación en el presupuesto del Programa regular y, por consiguiente, *pide* al Secretario General que elabore propuestas específicas al respecto, teniendo presente la prioridad concedida a la seguridad de la aviación, cuando prepare el proyecto de Presupuesto por programas para 2008-2010.

Resolución 14/2

Amenaza que plantea para la aviación civil el uso de sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS)

Expresando su más profunda preocupación con respecto a la amenaza mundial que representan para la aviación civil los actos terroristas, en particular la amenaza que plantea el uso de sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y otros sistemas de misiles tierra-aire, armas livianas y granadas propulsadas por cohete;

Recordando su 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*, que encarga al Consejo y al Secretario General que procedan urgentemente para afrontar las nuevas y emergentes amenazas a la aviación civil;

Recordando las Resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas 58/241 sobre *el tráfico ilícito de armas pequeñas y ligeras en todos sus aspectos* y 58/54 sobre *la transparencia en materia de armamento*;

Tomando nota del Acuerdo de Wassenaar de controles de la exportación de armas convencionales y mercancías y tecnologías de doble empleo, Elementos para los controles de la exportación de MANPADS y la Convención Interamericana contra la Fabricación y el Tráfico Ilícito de Armas de Fuego, Municiones, Explosivos y Otros Materiales Relacionados;

Acogiendo con agrado las iniciativas en marcha de otras organizaciones internacionales y regionales con el propósito de preparar una respuesta más amplia y coherente frente a la amenaza que plantea para la aviación civil el uso de los MANPADS;

Reconociendo que la amenaza específica que plantean los MANPADS exige un enfoque amplio y políticas responsables por parte de los Estados; y

Considerando que su Resolución A32-23: Controles de exportación de MANPADS ya no es suficiente y que se requiere ahora una resolución de mayor alcance;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a que tomen las medidas necesarias para ejercer controles estrictos y eficaces para la importación, exportación, transferencia o retransferencia, así como para el almacenamiento de MANPADS;

2. *Exhorta* a todos los Estados contratantes a cooperar a escala internacional, regional y subregional a fin de aumentar y coordinar las actividades internacionales destinadas a aplicar medidas seleccionadas cuidadosamente respecto a su eficacia y costo y combatir la amenaza que plantean los MANPADS;

3. *Exhorta* a todos los Estados contratantes a que tomen las medidas necesarias para asegurar la destrucción de MANPADS no autorizados en su territorio lo antes posible;

4. *Insta* a todos los Estados contratantes a participar activamente en la preparación de un instrumento internacional con el propósito de identificar y rastrear las armas pequeñas y ligeras ilícitas mencionadas en la Resolución 58/241 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre *el tráfico ilícito de armas pequeñas y ligeras en todos sus aspectos*;

5. *Insta* a todos los Estados contratantes a aplicar los *Elementos para los controles de la exportación de MANPADS del Acuerdo de Wassenaar*, si aún no participan en el Acuerdo; y

6. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A32-23: *Controles de exportación de MANPADS*.

Resolución 14/3

Actos de terrorismo y destrucción de aeronaves civiles rusas que ocasionaron la muerte de 90 personas - pasajeros y miembros de la tripulación

Considerando que los actos de terrorismo perpetrados el 24 de agosto de 2004 a bordo de aeronaves rusas en vuelos regulares de pasajeros representan, en principio, una nueva forma de terrorismo que utiliza perpetradores suicidas que portan en sus cuerpos dispositivos explosivos que introducen a bordo de las aeronaves;

Habida cuenta de la necesidad de unificar los esfuerzos internacionales a fin de combatir la amenaza de que perpetradores suicidas lleven a cabo actos de terrorismo, tanto a bordo de las aeronaves como en otras zonas públicas;

Consciente de todas las dificultades para identificar a los perpetradores suicidas del terrorismo y detectar dispositivos explosivos en el cuerpo humano;

Convencida de la necesidad de adoptar medidas adecuadas para contrarrestar tales actos de terrorismo, que pondrían de manifiesto la resolución de los Estados de enjuiciar a los organizadores y perpetradores de tales actos; y

Acogiendo con beneplácito el hecho de que todos los Estados están decididos a someter a juicio a los organizadores y perpetradores de tales actos; y

Recordando sus Resoluciones A22-5, A27-9, A33-1 y A33-2;

La Asamblea:

1) *Condena enérgicamente* los actos terroristas perpetrados a bordo de las aeronaves de pasajeros rusas que ocasionó la pérdida de numerosas vidas humanas;

2) *Expresa* su más sentido pésame y hace llegar sus condolencias a las familias de todos aquéllos que perecieron como resultado de dichos actos de terrorismo;

3) *Insta* a los Estados contratantes a cooperar activamente para hacer responder de sus actos y castigar con severidad a los responsables de ayudar, apoyar o encubrir a los perpetradores de dichos ataques, así como a quienes los organizaron y patrocinaron; y

4) *Exhorta* a los Estados contratantes a estudiar la manera de reforzar la prevención de los actos de terrorismo realizados con explosivos, en particular intensificando la cooperación internacional y el intercambio de información para desarrollar medios técnicos de detección de explosivos, concediendo mayor atención a la detección de dispositivos explosivos en el cuerpo humano.

Resolución 14/4

Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita

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

Considerando que en la Resolución A33-2 la Asamblea decidió adoptar en cada período de sesiones una declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita; y

Considerando que la Asamblea ha examinado las propuestas del Consejo de enmendar la declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI contenida en la Resolución A33-2,

Apéndices A a H inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 35º período de sesiones;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, según están formulados al clausurarse el 35º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* pedir al Consejo que presente para su consideración en cada período de sesiones ordinario una declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita; y
3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A33-2.

APÉNDICE A

Criterios generales

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

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

Considerando que la amenaza de actos terroristas que plantean los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y otros sistemas de misiles tierra-aire, armas ligeras y granadas propulsadas por cohetes, el apoderamiento ilícito de aeronaves, los ataques a instalaciones y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, incluidos los actos cuya finalidad sea la destrucción de aeronaves, así como los actos destinados a la utilización de aeronaves como arma de destrucción perjudican seriamente la seguridad, eficacia y regularidad de la aviación civil internacional, ponen en peligro la vida de las personas que se encuentran a bordo y en tierra y menoscaban la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil internacional;

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

Recordando la Resolución A33-1 de la Asamblea en la que se encargaba al Consejo que reuniera una conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación con objeto de prevenir, combatir y erradicar los actos de terrorismo que afecten a la aviación civil; de reforzar la función de la OACI en la adopción de SARPS en materia de seguridad y en la auditoría de su aplicación y de garantizar los medios financieros necesarios;

Considerando la recomendación de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en febrero de 2002, en el sentido de adoptar un plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI que comprende, entre otras cosas, 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; y un programa complementario de asistencia con rectificación de las deficiencias observadas; y

Apoyando las medidas adoptadas hasta el presente por el Consejo, en particular la adopción del Plan de acción de seguridad de la aviación, de la OACI, en junio de 2002, así como las nuevas medidas preventivas, el refuerzo de los medios de que dispone la Organización y la aceptación de funciones relacionadas con la aplicación del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*;

La Asamblea:

1. *Condena enérgicamente* todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, dondequiera que se cometa y quienquiera que sea y por cualquier motivo que lo ejecute;
2. *Reafirma* el papel importante de la OACI para facilitar la resolución de los problemas que puedan surgir entre Estados contratantes en relación con los asuntos referentes a la explotación segura y ordenada de la aviación civil internacional en todo el mundo;
3. *Reafirma* que la OACI y sus Estados miembros deben seguir considerando la seguridad de la aviación como un asunto de máxima prioridad;
4. *Toma nota* con repudio de los actos de interferencia ilícita cuyo objetivo es la destrucción en vuelo de aeronaves civiles en servicio comercial, incluido todo uso indebido de las aeronaves civiles como un arma de destrucción, y la muerte de las personas que se encuentren a bordo y en tierra;
5. *Exhorta* a todos los Estados contratantes a confirmar su apoyo decidido a los principios establecidos por la OACI aplicando las medidas de seguridad más efectivas, individualmente y en mutua colaboración, para reprimir los actos de interferencia ilícita y castigar a los perpetradores de tales actos;
6. *Encarga* al Consejo que continúe su intensa labor en relación con las medidas para la prevención de los actos de interferencia ilícita, en particular la ejecución del Plan de acción de seguridad de la aviación, de la OACI; y
7. *Insta* a todos los Estados contratantes a contribuir al Plan de acción de seguridad de la aviación, de la OACI, ya que su ejecución depende mayormente de contribuciones voluntarias.

APÉNDICE B

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

a) *Instrumentos jurídicos internacionales*

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

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes que aún no sean partes en el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963), en el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (La Haya, 1970), en el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1971), o en el Protocolo de 1988 complementario del Convenio de Montreal y en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal 1991), a que pasen a ser partes en dichos Convenios;

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

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

b) *Promulgación de legislación nacional y acuerdos bilaterales*

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

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados contratantes a que presten especial atención a la adopción de medidas adecuadas contra las personas que cometan actos de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos de

interferencia ilícita en la aviación civil y, en especial, a incluir en su legislación normas que prevean el castigo severo de tales personas; y

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

APÉNDICE C

Medidas de seguridad de carácter técnico

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

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Insta* al Consejo de la OACI a que continúe asignando máxima prioridad a la adopción de medidas efectivas para la prevención de actos de interferencia ilícita en consonancia con el grado de amenaza a que esté expuesta en ese momento la seguridad de la aviación civil internacional y mantenga actualizadas las disposiciones del Anexo 17 al Convenio de Chicago;

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

3. *Insta* a todos los Estados a que, de manera individual y en colaboración con otros Estados, adopten todas las medidas posibles para la represión de actos de violencia en los aeropuertos que presten

servicio a la aviación civil internacional, en particular aquellas exigidas o recomendadas por el Anexo 17 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

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

5. *Exhorta* a los Estados contratantes, con el debido respeto a su soberanía, a que incrementen sustancialmente su mutua colaboración y coordinación con el propósito de mejorar dicho cumplimiento;

6. *Pide* al Consejo que, con respecto a los aspectos técnicos de la seguridad de la aviación, se asegure de que:

- a) las disposiciones del Anexo 17 y del Anexo 9 — *Facilitación* sean compatibles y se complementen, siempre y cuando no se comprometa la eficacia de las medidas de seguridad;
- b) cuando se considere necesario, en el orden del día de las reuniones pertinentes de la OACI se incluyan cuestiones referentes a la seguridad de la aviación que guarden relación con el asunto examinado por dichas reuniones;
- c) la OACI convoque seminarios regionales sobre seguridad de la aviación, previa consulta con los Estados interesados o a solicitud de los mismos;
- d) siga desarrollándose el programa de instrucción de la OACI en materia de seguridad de la aviación que comprende conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) para su utilización por parte de los Estados; y
- e) la OACI asuma la función de coordinación, en colaboración con los Estados donantes del Mecanismo de seguridad de la aviación, de los centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) a fin de garantizar que se mantenga la calidad de la instrucción y se obtengan niveles adecuados de cooperación; y

7. *Encarga* al Secretario General que siga actualizando y enmendando a intervalos apropiados el *Manual de seguridad* y elaborando nuevos textos de orientación destinados a ayudar a los Estados contratantes en la aplicación de las especificaciones y procedimientos relativos a la seguridad de la aviación civil.

APÉNDICE D

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

a) *Actos de interferencia ilícita*

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

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

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

La Asamblea:

1. *Toma nota con preocupación* del gran número de actos de interferencia ilícita, en particular los ataques a instalaciones en los edificios terminales contra los pasajeros y el público antes de los puntos de inspección de seguridad;

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

3. *Insta* a los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que pasen a ser partes en el Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988;

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

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

6. *Insta* a los Estados contratantes a asegurarse de que la aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en su territorio se retenga en tierra a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas;

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

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

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

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

b) *Notificación de actos de interferencia ilícita*

La Asamblea:

1. *Recuerda* a los Estados partes sus obligaciones en virtud del Artículo 11 del Convenio de La Haya y del Artículo 13 del Convenio de Montreal, en el sentido de enviar al Consejo de la Organización, a raíz de incidentes de interferencia ilícita, toda la información pertinente exigida en dichos artículos; y

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

APÉNDICE E

Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación de la OACI

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

Considerando que promover la aplicación de las normas internacionales de seguridad de la aviación contribuye al logro de este objetivo;

Considerando que de conformidad con el Artículo 37 del Convenio cada Estado contratante debe colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en los reglamentos y procedimientos en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Recordando que el 33º período de sesiones de la Asamblea encargó al Consejo y al Secretario General que estudiaran la posibilidad de crear un programa universal de la OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad relacionado, entre otras cosas, con arreglos para la seguridad aeroportuaria y programas de seguridad de la aviación civil;

Recordando que el 33º período de sesiones de la Asamblea encargó al Consejo que reuniera, lo antes posible, una Conferencia internacional ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación con el objetivo, entre otros, de reforzar la función de la OACI en la adopción de SARPS en materia de seguridad y la auditoría de su aplicación;

Considerando que las recomendaciones de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en Montreal, en febrero de 2002, instaban a la adopción de un plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI, que previera, entre otras cosas, el establecimiento de un programa integral de auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad de la aviación civil que habría de realizar la OACI en todos los Estados contratantes;

Considerando la adopción del Plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI por el Consejo de la Organización durante su 166º período de sesiones;

Considerando que el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI se ha iniciado, habiéndose realizado la primera auditoría de la seguridad de la aviación en noviembre de 2002;

Reconociendo que la ejecución del USAP demuestra ser útil para identificar los aspectos preocupantes de la seguridad de la aviación y formular recomendaciones para la solución de los mismos;

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

Reconociendo que todas las actividades del USAP se financian actualmente con contribuciones voluntarias de los Estados contratantes;

La Asamblea:

1. *Pide* al Secretario General que continúe el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI, que comprende auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad de la aviación de todos los Estados contratantes, que se realizan tanto a nivel nacional como de aeropuerto a fin de evaluar las capacidades de los Estados en materia de vigilancia de la seguridad de la aviación, así como las medidas de seguridad concretas impuestas en los aeropuertos claves seleccionados;

2. *Insta* a todos los Estados contratantes a aceptar las auditorías que habrán de realizarse por iniciativa de la OACI firmando un Memorando de acuerdo bilateral con la Organización, según fue aprobado por el Consejo durante su 167º período de sesiones;

3. *Insta* a todos los Estados contratantes a brindar pleno apoyo a la OACI aceptando las misiones de auditoría programadas por la Organización, facilitando la labor de los equipos de auditoría y preparando y presentando a la OACI un plan de medidas correctivas apropiadas para subsanar las deficiencias detectadas durante la auditoría;

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

5. *Pide* al Consejo que asegure la sustentabilidad financiera a largo plazo del USAP, integrando progresivamente sus actividades, lo antes posible, en el presupuesto del Programa regular; y

6. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la ejecución general del USAP.

APÉNDICE F

Ayuda a los Estados en la aplicación de medidas técnicas para la protección de la aviación civil internacional

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

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

Considerando que la seguridad de la aviación es de vital importancia para que todos los Estados contratantes puedan explotar debidamente sus líneas aéreas en todo el mundo;

La Asamblea:

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

2. *Invita* a los Estados contratantes a que tengan presentes las posibilidades que ofrece el Mecanismo para aplicar eficazmente las normas y métodos recomendados (SARPS) comprendidos en el Anexo 17, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el de Cooperación Técnica entre Países en Desarrollo, para satisfacer sus requisitos en materia de asistencia técnica dimanantes de la necesidad de proteger a la aviación civil internacional;

3. *Invita* a los Estados contratantes a valerse de la asistencia correctiva a corto plazo disponible en el marco del Mecanismo AVSEC y de los proyectos de asistencia a los Estados a largo plazo en el marco del Programa de cooperación técnica para subsanar las deficiencias observadas en las auditorías;

4. *Insta* a todos los Estados que estén en condición de hacerlo a aumentar la asistencia técnica, financiera y material a los países que la necesiten para poder mejorar la seguridad de la aviación mediante un esfuerzo bilateral y multilateral, de modo especial a través del Mecanismo AVSEC de la OACI;

5. *Insta* a todos los Estados contratantes a aprovechar la disponibilidad de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI, con el objeto de mejorar los niveles de instrucción; y

6. *Insta* a la comunidad internacional a que considere la posibilidad de intensificar la asistencia a los Estados y aumentar la cooperación entre los mismos, a fin de que puedan beneficiarse del logro de

los fines y objetivos del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, en particular mediante la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE).

APÉNDICE G

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

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

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

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

La Asamblea:

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

2. *Recomienda* que el Consejo continúe:

- a) recogiendo los resultados de la experiencia adquirida por los Estados en materia de cooperación para la represión de los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional;
- b) analizando la situación actual por lo que respecta a la lucha contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional en distintas regiones del mundo; y
- c) formulando recomendaciones para fortalecer las medidas encaminadas a reprimir dichos actos de interferencia ilícita.

APÉNDICE H

Cooperación internacional y regional en materia de seguridad de la aviación

Consciente de la necesidad de reforzar las medidas destinadas a prevenir todos los actos de interferencia ilícita en la aviación civil; y

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

La Asamblea:

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

2. *Encarga* al Consejo que tenga en cuenta la Iniciativa internacional de viaje seguro y facilitado (SAFTI) del G8 y colabore con este grupo y otros grupos de Estados pertinentes en su labor relativa a la elaboración de medidas para hacer frente a la amenaza que plantean los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y alentar su aplicación por todos los Estados contratantes; y

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

Cuestión 14: Seguridad de la aviación

Cuestión 14.2: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)

14.2:1 En su tercera sesión, el Comité Ejecutivo examinó el tema del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación basándose en un informe del Consejo (WP/55) y en una nota de información (WP/94).

14.2:2 El Consejo informó en la nota WP/55 sobre el progreso realizado, desde su creación, en la ejecución del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) en relación con el Anexo 17 — *Seguridad al Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. Se proporcionó información sobre el establecimiento y la gestión del USAP, el estado de ejecución del programa, incluyendo auditorías, instrucción y actividades de certificación, y la situación financiera del programa. Asimismo, se hizo referencia al análisis de los resultados de las auditorías que los Estados pueden encontrar en una nota de información de distribución limitada en la ICAO-Net. Se presentó un proyecto de resolución sobre la continuación y financiamiento del USAP, que figuraba en el Apéndice B de la nota WP/55, para incluirla como nuevo Apéndice en la *Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*.

14.2:3 En la nota WP/94, la Comisión Europea presentaba una descripción general de la legislación que se ha elaborado hasta ahora en la Comunidad Europea (CE) en el campo de la seguridad de la aviación civil. La Comisión se refirió al Programa de la CE sobre inspecciones y señaló las similitudes y diferencias con el USAP.

14.2:4 El Comité manifestó su agradecimiento y felicitó a la Secretaría por los importantes logros en el desarrollo y ejecución del USAP y la alentó a continuar sus actividades para desarrollar aún más el programa.

14.2:5 Se tomó nota de que el USAP estaba suministrando ventajas importantes a los Estados, al proporcionar una base para la identificación y solución de problemas de seguridad de la aviación concretos, y al enriquecer el intercambio de ideas y el nivel de cooperación en el ámbito de la seguridad de la aviación dentro de los órganos de la OACI. Se destacó la importancia de seguir dedicándose al programa durante el próximo trienio.

14.2:6 Con respecto a financiamiento, el Comité respaldó enérgicamente la idea de que las actividades del USAP se integraran en el Presupuesto del programa regular para asegurar el mantenimiento y la estabilidad financiera a largo plazo del USAP, y destacó que esta integración debería tener lugar lo antes posible. Entretanto, era esencial que los Estados siguieran contribuyendo voluntariamente para respaldar estas actividades.

14.2:7 Con respecto al análisis de los resultados de las auditorías, al Comité le preocupaba el nivel de aplicación de algunas normas del Anexo 17 y señaló la necesidad de realizar esfuerzos concertadamente para remediar las deficiencias de manera oportuna. El Comité destacó la importancia de que los Estados presentaran sus planes de medidas correctivas a la OACI oportunamente, y la necesidad de que la Organización iniciara las actividades de seguimiento para asegurar la implantación de las medidas propuestas. Se alentó a la OACI a intensificar aún más la coordinación y comunicación entre aquellos de sus órganos que se ocupaban en forma directa de las actividades de seguimiento y correctivas.

14.2:8 Se manifestaron opiniones respecto del carácter confidencial de los resultados de las auditorías de cada Estado. Se convino en que la OACI debería seguir adhiriéndose al principio de mantener en estricta confidencialidad la información de los Estados que se obtenía a partir de las auditorías, señalándose sin embargo que debería fomentarse el intercambio de información entre los Estados según lo consideraran apropiado, de manera bilateral o multilateral, a fin de promover la confianza mutua sobre el nivel de la seguridad de la aviación entre los Estados.

14.2:9 El Comité examinó el proyecto de resolución y respaldó de manera unánime la continuación del USAP. Atendiendo a las deliberaciones, el Comité introdujo algunas enmiendas en el proyecto de resolución, principalmente la adición de una nueva cláusula relativa a compartir los resultados de las auditorías y las medidas correctivas adoptadas por el Estado auditado. El Comité convino en presentar un texto revisado como nuevo Apéndice E de la *Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita* para su adopción por la Plenaria (véase la cuestión 14.1).

— FIN —