



A36-WP/335  
P/45  
25/9/07

## ASAMBLEA — 36° PERÍODO DE SESIONES

### INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 15

(Presentado por el Presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 15 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo. Se recomienda a la Plenaria que adopte las Resoluciones 15/1, 15/2 y 15/3.

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

**Cuestión 15: Programa de seguridad de la aviación**

15.1` En su tercera sesión, el Comité Ejecutivo examinó el asunto del Programa de seguridad de la aviación basándose en un informe del Consejo sobre la marcha de las actividades, en el que se daba cuenta de la evolución del programa desde el 35° período de sesiones de la Asamblea (WP/55) y del nivel de las contribuciones indicativas para el Plan de acción de la OACI para fortalecer la seguridad de la aviación (WP-62) y otros dos informes del Consejo: uno sobre la amenaza que plantean para la aviación civil los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) (WP-26 y Adendo No. 1) y otro sobre actualización 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, Resolución A-35-9 (WP/27). Además, había 19 notas presentadas por Estados y observadores: WPs/81, 83, 84, 86, 87, 92, 118, 121, 127, 171, 173, 174, 180 y Corrigendo No. 1, 212, 252, 255, 272.

15.2 El Consejo, en la nota WP/55, informó sobre las actividades y evolución del Programa de seguridad de la aviación (AVSEC) desde el 35° período de sesiones de la Asamblea. Esto incluía el Programa de asistencia y desarrollo coordinados (CAD) establecido en marzo de 2006 e incorporado a la Subdirección de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) a partir de junio de 2007. El informe hacía referencia también a los adelantos logrados hasta la fecha y enumeraba nuevas actividades para el programa. Se suministró asimismo al Comité un informe trienal sobre actos de interferencia ilícita que incluía una referencia al contexto jurídico de la notificación de los actos de interferencia ilícita y el correspondiente análisis.

15.3 En la nota WP/62, el Consejo explicitó la suma de \$17,9 millones EUA, requerida por el Plan de acción AVSEC para el período 2008-2010. Se explicó que un 48% del costo del Plan de acción AVSEC se incorporará al programa regular. La diferencia de \$9,3 millones EUA tendrá que ser cubierta con el saldo de fondos remanente al final del ejercicio fiscal de 2007. Se prevé que este saldo de fondos al final del ejercicio fiscal será de \$4,7 millones EUA, a base de las contribuciones medias que se han hecho en los últimos dos años. Dado ese saldo de fondos, el déficit se prevé en \$4,6 millones EUA. Por supuesto, esto depende que de la recaudación de fondos alcance por lo menos un 65% del monto presupuestado (actualmente la recaudación de fondos alcanza el 32%).

15.4 En la nota WP/92, Estados Unidos manifestó su apoyo al Programa de asistencia y desarrollo coordinados y recomendó medidas destinadas a aumentar la participación de los Estados miembros para fomentar asociaciones con otros Estados miembros que tengan competencia técnica en seguridad de la aviación. Estados Unidos suministra actualmente asistencia e instrucción en materia de seguridad de la aviación a los Estados miembros de la OACI mediante diversos acuerdos bilaterales y multilaterales concentrados en garantizar que se cumplan y se mantengan las normas internacionales sobre seguridad de la aviación. En un esfuerzo por ampliar el alcance de esa labor, Estados Unidos alienta a otros Estados donantes a compartir información entre sí y con la OACI para reducir la duplicación en las actividades de asistencia a la seguridad de la aviación y ayudar a la OACI a garantizar que las deficiencias en materia de seguridad de la aviación identificadas a través del Programa universal de auditoría de la seguridad (USAP) sean subsanadas de modo tal que permita el pleno cumplimiento del Anexo 17.

15.5 El Reino de Bahrein, en la nota WP/272, presentó en nombre de los Estados miembros de la Comisión Árabe de la Aviación Civil, el concepto de crear un grupo mundial de expertos en materia de seguridad de la aviación y seguridad operacional. Este grupo sería semejante a los de *Médicos sin*

*fronteras y Periodistas sin fronteras*; estaría constituido por expertos que serían sobre todo voluntarios mundiales retirados que desearan continuar utilizando sus talentos y experiencia para ofrecer asistencia a los Estados.

15.6 En la nota WP/66, presentada en nombre de los Estados miembros de la Comunidad Europea y los demás miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), Portugal señaló que en los seis años transcurridos desde el 11 de septiembre de 2001 se habían realizado considerables avances en el ámbito de las normas de seguridad de la aviación civil en todo el mundo. En este contexto, proponía prioridades para proseguir el camino emprendido y continuar elaborando normas mundiales e invitaba a la OACI a adoptar medidas en consecuencia en su programa de trabajo para el próximo trienio. Esas prioridades incluían un desplazamiento de crear nuevas reglas a una mejor aplicación de las existentes, y una urgente búsqueda de una solución tecnológica para detectar los líquidos, geles y aerosoles.

15.7 En la nota WP/26 y Adendo no. 1, el Consejo presentó un proyecto de resolución de la Asamblea con el propósito de reforzar las iniciativas de la comunidad de la aviación destinadas a hacer frente a la grave amenaza que plantean a la aviación civil los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), otros sistemas de misiles tierra-aire, armas ligeras y granadas propulsadas por cohetes. Presentaba propuestas para enmendar la Resolución A35-11 teniendo en cuenta los últimos acontecimientos en las Naciones Unidas, tales como la adopción del instrumento internacional para permitir a los Estados identificar y rastrear, de forma oportuna y fidedigna, las armas pequeñas y ligeras ilícitas y la estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo, así como iniciativas regionales y nacionales.

15.8 En la nota WP/174, China informó que había implantado orientaciones sobre control de la seguridad de la aviación para registrar los líquidos, aerosoles y geles (LAG), como lo recomendaba la OACI, y señalaba que esas medidas no pueden eliminar todas las amenazas de explosivos líquidos para la aviación civil.

15.9 En la nota WP/171 Singapur describía su experiencia y los desafíos que afronta en la aplicación de las restricciones sobre líquidos, aerosoles y geles (LAG). Advirtiendo la necesidad de armonizar mejor esas medidas a nivel internacional, Singapur señalaba a la atención de la Asamblea la necesidad urgente de que la OACI elabore textos de orientación detallados con el fin de asistir más a los Estados en la aplicación de controles de seguridad de la aviación en la inspección de líquidos, aerosoles y geles, lo antes posible.

15.10 En la nota WP/118, el ACI destacaba que las restricciones adicionales en materia de seguridad de la aviación sobre transporte de LAG en los equipajes de mano habían tenido graves efectos sobre la facilitación de los pasajeros y sobre la gestión cotidiana de los aeropuertos. El impacto ha derivado de la necesidad de aplicar medidas adicionales y de la falta de armonización a escala internacional. Manifestaba el reconocimiento de la industria por la buena labor realizada por la OACI, tal como la elaboración de acuerdos marco para una solución mundial. Sin embargo, la industria cree que será necesaria una mayor dirección y medidas urgentes para lograr una solución mundial a los problemas expuestos en la nota.

15.11 En la nota WP/212, Colombia invitó a la Asamblea a enmendar el proyecto de resolución sobre declaración refundida de políticas permanentes de la OACI relativas a la salvaguarda de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, que figuraba en la nota WP/27, con el fin de introducir orientación sobre la elaboración de plataformas tecnológicas que ayuden a sustentar la Red de

puntos de contacto (PoC) sobre seguridad de la aviación, de modo que los Estados cuenten con acceso oportuno y eficaz a la información. Esta evolución debería también contribuir a la construcción de una plataforma que permita la distribución de información sobre seguridad de la aviación relativa a las amenazas a la aviación civil.

15.12 Estados Unidos, en la nota WP/86, consideró que, en épocas de crisis, la red de puntos de contacto sobre seguridad de la aviación ofrece a los Estados el mecanismo necesario para colaborar y a través del cual se puede compartir información crítica antes, durante y después de un incidente que afecte la seguridad de la aviación. Es importante que los Estados puedan alcanzar los elementos dentro de una autoridad apropiada para compartir información que sea crítica para proteger la red aeronáutica mundial y para armonizar sus respuestas ante una amenaza inmediata, en caso necesario. Debería alentarse a los Estados a participar en esta red y garantizar que su propia información se mantenga y esté disponible para brindar acceso a otros Estados. Estados Unidos apoyó la continua elaboración de una base de datos de la red PoC, constituida por contactos clave de todos los Estados miembros y recomendó que la Asamblea inste a todos los Estados a inscribirse en la red PoC y mantener actualizada su información.

15.13 En la nota WP/87, Estados Unidos destacó que siguen aumentando las amenazas a la aviación, en la medida en que los terroristas tratan de soslayar las medidas existentes y crear nuevos métodos para tomar como blanco a las aeronaves, los pasajeros y las instalaciones aeronáuticas. Existen diversas técnicas que pueden ser de ayuda para los Estados miembros con el fin de contrarrestar tales amenazas en continua evolución. Esas técnicas van desde tecnologías refinadas y costosas de inspección de los pasajeros, los equipajes y la carga hasta otras tecnologías menos caras usadas como forma de registro principal o complementario. Los Estados pueden diseñar a la medida sus regímenes de seguridad de la aviación, basándose en la magnitud de su sistema aeronáutico y en sus recursos disponibles, con tal de que satisfagan las normas internacionales. Estados Unidos propuso medidas y tecnologías alternativas que pueden estudiarse al elaborar y ampliar el régimen de seguridad de la aviación de un Estado miembro. Además del despliegue de equipo de alta tecnología para la inspección de los pasajeros, los equipajes y la carga, existen mecanismos menos costosos, como las medidas flexibles basadas en el riesgo, comprendido un elemento de impredecibilidad o azar que puede añadir valor a un régimen de seguridad existente, mejorando de ese modo su eficacia.

15.14 Egipto, en la nota WP/81, consideró que el Estado contratante tiene la obligación de certificar a las personas que llevan a cabo las operaciones de inspección. Destacó la importancia de los factores humanos en las operaciones de seguridad de la aviación civil cuando se aplique la tecnología avanzada, y recomendó algunas prácticas operacionales.

15.15 En la nota WP/93, Tailandia destacó que la amenaza a la seguridad de la aviación es cada vez mayor en el mundo actual. El nivel de las medidas de seguridad debe ser compatible con el nivel de la amenaza y las vulnerabilidades. Consideró que un sistema de gestión estratégica de la seguridad es la única solución y por lo tanto debería integrarse esa gestión estratégica de la seguridad en el plan de actividades estratégicas.

15.16 En la nota WP/255, la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) informó que los Estados árabes, durante su segunda Conferencia internacional sobre seguridad de la aviación árabe, celebrada en Yeddah (Reino de Arabia Saudita) del 26 al 28 de marzo de 2007 había considerado muchas cuestiones y asuntos relativos a la seguridad de la aviación en el nivel árabe regional y su interrelación e interacción con el sistema de seguridad de la aviación civil internacional. Se destacaba que la armonización de las legislaciones y reglamentos de seguridad internacionales, regionales y nacionales es

de máxima importancia. En este contexto, se proponía crear un sistema legal unificado y un mecanismo que debía ser aceptado por todos los Estados contratantes de la OACI para asegurar su consistencia, coherencia y armonía con respecto a las leyes de la aviación civil.

15.17 El Consejo presentó en la nota WP/27 propuestas para revisar la Resolución A35-9 de la Asamblea, *Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*, teniendo en cuenta los acontecimientos en materia de seguridad de la aviación desde el 35º período de sesiones de la Asamblea, sobre todo la amenaza a las operaciones de la aviación civil planteadas por un supuesto plan terrorista contra la aviación civil sobre el Atlántico septentrional, en el cual se llevarían las partes componentes de un artefacto explosivo improvisado, incluyendo un explosivo líquido de fabricación casera, través del puesto de control de los pasajeros y del equipaje de cabina para armarlo durante el vuelo, probablemente en la aeronave; la creación de una red de puntos de contacto (PoC) sobre seguridad de la aviación para comunicar amenazas inminentes a las operaciones de transporte aéreo civil y la creación de la Subdirección de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD). El proyecto de texto incluía también enmiendas que se consideraban necesarias para aclarar el contenido de las políticas actuales.

15.18 La IATA, en la nota WP/83, consideró que el sistema actual de seguridad de la aviación es de un nivel elevado, pero puede ser ineficaz y demasiado tendiente a reaccionar ante los acontecimientos. Sugirió algunos principios clave de un enfoque sobre la seguridad basado en los riesgos, destinado a asegurar energía y eficiencia concentrándose en los riesgos principales.

15.19 Además, en la nota WP/84 se explicaba el enfoque de la IATA para garantizar que todas sus líneas aéreas miembros adopten un enfoque sobre sistemas de gestión de la seguridad de la aviación (SEMS) en sus operaciones. Se informaba que el SEMS es ahora un requisito obligatorio para los miembros de la IATA y que estarán asesorados para el SEMS por la auditoría operacional de seguridad de la IATA (IOSA). La IATA consideraba la función de los sistemas de gestión en el entorno de la seguridad de la aviación e identificaba las ventajas de los SEMS a base del enfoque avalado por todos los participantes con respecto a la regulación de la seguridad y la entrega operacional de controles de seguridad. Se subrayaban luego los beneficios que puede ofrecer ese enfoque para apoyar la elaboración y mantenimiento en curso de un sistema de transporte aeronáutico seguro y eficaz y para satisfacer los requisitos del Anexo 17.

15.20 La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), recomendó en la nota WP/180 y Corrigendo No. 1 que los explotadores de líneas aéreas equipen a los miembros de la tripulación de cabina con dispositivos de comunicaciones discretos, seguros, sin manos e inalámbricos. Esos dispositivos permitirían la comunicación entre la cabina y los miembros de la tripulación de vuelo, el personal disponible de mantenimiento del orden y el personal de apoyo en tierra, minimizando de ese modo las posibilidades de repetición con éxito de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001. En apoyo de una rápida y extendida adopción de este instrumento para evitar el terrorismo, la ITF invitó a la Asamblea a colaborar con representantes del aérea de seguridad en los sindicatos, la industria y los gobiernos para elaborar planes de aplicación técnica y alentar a los Estados contratantes a adoptar esos planes.

15.21 En la nota WP/127, la Organización Mundial del Turismo (OMT) destacó que la seguridad operacional y la seguridad de la aviación y el turismo no son sólo de importancia fundamental en términos de prevención de tragedias humanas, sino que tienen también amplias ramificaciones para la economía mundial. La aviación está estrechamente vinculada con el turismo, que genera un gran aporte de producto interno bruto, empleos e inversiones superiores a los de la mayoría de otras actividades

económicas. Este es particularmente el caso en los países en desarrollo, en los que el turismo es la principal actividad del sector servicios. Como el mandato de la OMT es fomentar un turismo responsable, seguro, protegido y sustentable, con un enfoque actual en la mitigación de la pobreza, a la Organización le preocupa la seguridad, la protección y la facilitación de los viajes, incluso los componentes internacionales y nacionales de todos los modos de transporte. Además, la OMT promueve una cultura de seguridad y protección en los viajes y el turismo a los mayores niveles del gobierno y la industria, en el contexto de su importancia social y económica decisiva. En la nota se mostraba la estrecha relación entre la aviación y el turismo en materia de seguridad, protección y facilitación y se instaba a una estrecha cooperación sobre esas cuestiones entre las comunidades de la aviación y del turismo.

15.22 En una nota de información (WP/121), Australia informó acerca de los principales acontecimientos en la seguridad de la aviación en Australia y cómo continúa elaborando políticas más enérgicas en relación con la seguridad de la aviación, coherentes con las recomendaciones de la OACI. Australia consideró también que los programas de la OACI requieren el continuo apoyo de todos los Estados.

15.23 En una nota de información (WP/173), Indonesia informó sobre su programa de seguridad de la aviación y sobre los esfuerzos de la Dirección General de la Aviación Civil para evitar los actos posibles de interferencia ilícita contra las operaciones de la aviación civil y los esfuerzos que ha realizado la DGAC de Indonesia para conseguir que se levante la veda para los viajes de sus explotadores certificados.

15.24 En la nota WP/152, el Reino de Arabia Saudita informó sobre los resultados de la segunda Conferencia internacional sobre seguridad de la aviación civil árabe, celebrada en Yeddah (Reino de Arabia Saudita) del 26 al 28 de marzo de 2007, que el Reino acogió en cooperación con la OACI y la ACAC. Informó que se habían examinado muchos asuntos y cuestiones relativos a la seguridad de la aviación y que se había emitido una declaración de la Conferencia expresando la visión de la seguridad de la aviación mundial de los Estados árabes y su determinación a apoyar mejoras en la seguridad, la protección de los pasajeros, los aeropuertos y las operaciones aeronáuticas en la región árabe.

15.25 El Comité destacó el continuo y elevado nivel de amenaza a la aviación civil y reconoció que la seguridad de la aviación es un tema profundamente complejo, con elementos técnicos, económicos, jurídicos y políticos. Se subrayó que la OACI, siendo un líder en la seguridad de la aviación, debía ocuparse del entorno de las amenazas con un enfoque totalizador para afrontar las cuestiones que caen bajo su jurisdicción y su competencia.

15.26 El Comité manifestó su reconocimiento a la OACI por la rápida preparación de orientaciones sobre control de seguridad para inspeccionar líquidos, aerosoles y geles (LAG), tras el presunto complot contra una aeronave civil sobre el Atlántico septentrional en agosto de 2006. Sin embargo, se destacó que existe urgente necesidad de armonizar la aplicación de medidas sobre el transporte de LAG a escala internacional, facilitando así la transferencia de pasajeros en los aeropuertos sin comprometer la seguridad. En este contexto, se recomendó que se adoptara un mayor liderazgo y medidas, incluso teniendo en cuenta las propuestas técnicas que figuran en las notas WP/118, 171 y 174.

15.27 Con respecto a las normas de seguridad que figuran en los Anexos de la OACI, se sugirió que el Consejo emprenda un cuidadoso examen de su proceso actual de preparación e informe al próximo período de sesiones de la Asamblea. El Comité recomendó asimismo deberían darse instrucciones al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que examine sus atribuciones y procedimientos

rectores a la brevedad con el objetivo de eliminar las limitaciones que se han advertido en la capacidad del Grupo para considerar la totalidad de las cuestiones que abarca la seguridad de la aviación. Se sugirió además que podrían celebrarse asambleas especiales sobre seguridad de la aviación o reuniones departamentales sobre la seguridad de la aviación para tratar de manera más amplia los desafíos a la seguridad.

15.28 El Comité destacó la importancia de la evaluación de los riesgos en la seguridad de la aviación.

15.29 Un miembro del Comité destacó el punto de que se amplíe la metodología de aprendizaje electrónico para elaborar instrucción dentro de la red ASTC. Se celebrarían deliberaciones adicionales conjuntamente con el Grupo de trabajo sobre instrucción del Grupo de expertos AVSEC.

15.30 El Comité convino en que la Asamblea debía encomendar al Consejo la tarea de estudiar y hacer avanzar los conceptos y propuestas que figuran en los párrafos 15.25 a 15.29.

15.31 El Comité consideró que los proyectos de resoluciones pertinentes debían ser enmendados para que reflejasen la ambición de ver rápidos progresos hacia la plena integración del presupuesto de seguridad de la aviación en el presupuesto del Programa Regular.

15.32 Los miembros del Comité apoyaron todas las actividades emprendidas hasta la fecha para contrarrestar la amenaza a las operaciones de la aviación civil que plantean los MANPADS y manifestaron su unánime apoyo al proyecto de resolución presentado por el Consejo en la nota WP/26 y el Adendo 1.

15.33 Completando su labor sobre esta cuestión del orden del día, el Comité convino en presentar para su adopción por la Plenaria las Resoluciones 15/1/, 15/2 y 15/3, teniendo en cuenta las propuestas del Comité, con excepción del Apéndice E, que se incluye en el informe sobre la cuestión 16.

---

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

**Resolución 15/1**

**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 repercusiones negativas graves para la seguridad operacional, la eficiencia y la 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 operacional de la aviación civil internacional;

*Recordando* su Resolución A35-10;

*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 la Resolución A35-10 de la Asamblea; y

*Tomando nota* de que el Secretario General ha integrado cerca del 50% del Plan de acción de seguridad de la aviación en el Presupuesto regular y que la financiación necesaria para poner en ejecución el programa de trabajo relativo a la seguridad de la aviación no pudo incluirse en su totalidad en el Presupuesto del Programa regular para el trienio 2008-2010 debido a limitaciones presupuestarias y financieras;

*La Asamblea:*

1. *Expresa* su agradecimiento a los Estados contratantes por sus contribuciones voluntarias de recursos humanos y financieros, que se espera sean al menos de \$4,6 millones EUA a fines de 2008, para la ejecución del Plan de acción de seguridad de la aviación durante el trienio 2008-2010;
2. *Insta* a todos los Estados contratantes a hacer, tan pronto como sea posible, y de preferencia como parte de sus cuotas correspondientes a 2008, contribuciones voluntarias para financiar la ejecución



del Plan de acción de seguridad de la aviación; las contribuciones sugeridas se basarán en las escalas de cuotas correspondientes a 2008 aprobadas por la Asamblea para el Presupuesto regular;

3. *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 de 2008, a fin de garantizar una planificación y ejecución adecuadas del Plan de acción de seguridad de la aviación;

4. *Insta* al Consejo a dar su apoyo para que el Plan de acción de seguridad de la aviación sea sostenible a largo plazo mediante la continua incorporación progresiva de las necesidades de financiación en el Presupuesto regular y, por consiguiente, *pide* al Secretario General que elabore propuestas específicas respecto a una integración plena, cuando prepare el proyecto de Presupuesto por programas para 2011-2013; y

5. *Declara* que esta resolución reemplaza a la Resolución A35-10.

## **Resolución 15/2**

### **Amenaza que plantean para la aviación civil los 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 ligeras y granadas propulsadas por cohete;

*Recordando* las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas 61/66 sobre el tráfico ilícito de armas pequeñas y ligeras en todos sus aspectos, 60/77 sobre la prevención de la transferencia ilícita y el empleo no autorizado de sistemas portátiles de defensa antiaérea y del acceso no autorizado a esos sistemas, 61/71 sobre la asistencia a los Estados para detener la circulación ilícita de armas pequeñas y armas ligeras y proceder a su recogida y 60/288 sobre la Estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo;

*Tomando nota* del Instrumento internacional para permitir a los Estados identificar y rastrear, de forma oportuna y fidedigna, las armas pequeñas y ligeras ilícitas (A/60/88) y 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;

*Tomando nota con agrado* de 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; y

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

*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, y para administrar el acopio de MANPADS y sobre la instrucción y tecnología conexas, así como para limitar la transferencia de la capacidad de producción 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 aplicar el Instrumento internacional para permitir a los Estados identificar y rastrear, de forma oportuna y fidedigna, las armas pequeñas y ligeras ilícitas, mencionado en la Resolución 61/66 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;

6. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que siga de cerca permanentemente la amenaza que plantean para la aviación civil los MANPADS, que elabore continuamente medidas apropiadas para contrarrestarla y que pida periódicamente a los Estados contratantes que informen a la Organización acerca del estado de aplicación de la resolución y de las medidas adoptadas para cumplir con sus requisitos; y

7. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A35-11.

**Resolución 15/3**

**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 A35-9 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 A35-9, Apéndices A a H inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 36° 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 36° 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 A35-9.

## **APÉNDICE A**

### **Criterios generales**

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

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

*Considerando* que la amenaza de actos terroristas, incluyendo aquella que plantea el uso de aeronaves como armas de destrucción, las aeronaves como blanco de sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), otros sistemas de misiles tierra-aire, armas ligeras y granadas propulsadas por cohetes, o llevar a bordo líquidos, geles y aerosoles, como componentes de un artefacto explosivo improvisado, el apoderamiento ilícito de aeronaves, el ataque a instalaciones de aviación y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, perjudican seriamente la seguridad, eficacia y regularidad de la aviación civil internacional, poniendo en peligro la vida de las personas que se encuentran a bordo y en tierra y menoscabando la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil internacional;

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

*Recordando* las Resoluciones A33-1 y A35-11 de la Asamblea y las recomendaciones de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en febrero de 2002; y

---

*Tomando nota* de las medidas adoptadas hasta el presente por el Consejo, en particular la adopción en junio de 2002 del Plan de acción de la OACI para fortalecer la seguridad de la aviación, así como las nuevas medidas preventivas y el refuerzo de los medios de que dispone la Organización para hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil;

*La Asamblea:*

1. *Condena enérgicamente* todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, dondequiera que se cometa y quienquiera que sea y por cualquier motivo que lo ejecute;

2. *Toma nota* con repudio de los actos de interferencia ilícita cuyo objetivo es la destrucción en vuelo de aeronaves civiles en servicio comercial, incluido todo uso indebido de las aeronaves civiles como un arma de destrucción, y la muerte de las personas que se encuentren a bordo y en tierra;

3. *Reafirma* que la OACI y sus Estados contratantes deben seguir considerando la seguridad de la aviación como un asunto de máxima prioridad y que deberían proporcionar recursos apropiados al respecto;

4. *Exhorta* a todos los Estados contratantes a confirmar su apoyo decidido a los principios establecidos por la OACI aplicando las medidas de seguridad más efectivas, individualmente y en mutua colaboración, para prevenir los actos de interferencia ilícita y castigar a los perpetradores y planificadores de tales actos, así como a sus patrocinadores y a los financistas de los conspiradores para cometerlos;

5. *Reafirma* la responsabilidad de la OACI para facilitar la resolución sistemática y constante de los problemas que puedan surgir entre Estados contratantes en asuntos referentes a la explotación segura y ordenada de la aviación civil internacional en todo el mundo;

6. *Encarga* al Consejo que como prioridad urgente continúe su intensa labor en relación con las medidas para la prevención de los actos de interferencia ilícita, en particular la ejecución del Plan de acción OACI de seguridad de la aviación, y asegure que esta tarea se lleve a cabo con el más alto grado de eficiencia y capacidad de reacción;

7. *Acoge con satisfacción* la integración del 48% del Plan de acción OACI de seguridad de la aviación en el Presupuesto regular y pide al Consejo que tome su integración total como parámetro esencial de la preparación del presupuesto para el trienio 2011-2013; y

8. *Insta* a todos los Estados contratantes a continuar apoyando el Plan de acción OACI de seguridad de la aviación suscribiendo memorandos de financiamiento internos voluntarios con la Organización, ya que su plena ejecución seguirá dependiendo de contribuciones voluntarias.

## APÉNDICE B

### **Instrumentos jurídicos internacionales, promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados para la represión de actos de interferencia ilícita en la aviación civil**

#### a) *Instrumentos jurídicos internacionales*

*Considerando* que la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita se ha visto mejorada por el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963), por el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (La Haya, 1970), por el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1971), por el *Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1988), 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. La lista de los Estados partes en instrumentos jurídicos de seguridad de la aviación figura en [www.icao.int](http://www.icao.int) bajo “ICAO Treaty Collection” (Colección de Tratados de la OACI);

2. *Exhorta* a los Estados que aún no sean partes en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* a que pongan en práctica, 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. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que continúe recordando a los Estados la importancia de que pasen a ser partes en los Convenios de Tokio, La Haya 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 concertación de acuerdos apropiados*

*Considerando* que la disuasión de cometer actos de interferencia ilícita en la aviación civil puede facilitarse en gran medida mediante la promulgación por parte de los Estados contratantes 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, planifiquen, patrocinen, financien o faciliten actos de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil y, en especial, a incluir en sus legislaciones normas que prevean el castigo severo de tales personas; y

2. *Exhorta* a los Estados contratantes 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 los Documentos de viaje de lectura mecánica fortalecen la seguridad de la aviación al mejorar la integridad de los documentos que verifican la identidad de los pasajeros y las tripulaciones;

*Considerando* que los documentos de viaje de lectura mecánica permiten además la cooperación de alto nivel entre los Estados para combatir las maniobras ilícitas con pasaportes, tales como su falsificación o reproducción ilícita, el uso de pasaportes válidos por impostores, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos por medios ilícitos;

*Considerando* que la 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 prevención de actos de interferencia ilícita, en particular, aquellas exigidas o recomendadas por el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las recomendadas por el Consejo;

4. *Insta* a los Estados contratantes 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 de acceso restringido de la OACI;

5. *Alienta* a los Estados contratantes a que promuevan la seguridad de la aviación como componente fundamental de las prioridades, planificación y operaciones sociales y económicas nacionales;

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

7. *Insta* a los Estados contratantes que aún no lo han hecho, a que comiencen a expedir únicamente pasaportes de lectura mecánica de conformidad con las especificaciones que figuran en el Doc 9303, Parte 1, el 1 de abril de 2010, a más tardar;

8. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que:

- a) asegure que las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad* y del Anexo 9 — *Facilitación* sean compatibles y se complementen, siempre y cuando no se comprometa la eficacia de las medidas de seguridad;
- b) cuando sea pertinente, se incluyan asuntos referentes a la seguridad de la aviación en el orden del día de las reuniones de la OACI;

- c) convoque seminarios regionales sobre seguridad de la aviación, a solicitud de los Estados interesados;
- d) desarrolle y actualice el programa de instrucción de la OACI en materia de seguridad de la aviación y los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP);
- e) supervise 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
- f) continúe analizando las amenazas potenciales para la aviación civil y las medidas preventivas adecuadas, incluyendo entre otras cosas, el acceso del personal a las instalaciones de seguridad restringida, las amenazas a las zonas que no son de seguridad restringida, los MANPADS, la inspección eficaz de pasajeros, equipaje y carga así como la seguridad de la cadena de suministro y de los proveedores de servicios; y

9. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Secretario General para que actualice y enmiende a intervalos apropiados el Manual de seguridad y elabore, según resulte necesario, nuevos textos de orientación, incluidos textos de orientación sobre líquidos, aerosoles y geles, destinados a ayudar a los Estados contratantes a responder a las amenazas emergentes para la aviación y a aplicar las especificaciones y procedimientos relativos a la seguridad de la aviación civil; y

10. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que examine sus atribuciones y procedimientos rectores a la brevedad con el objetivo de eliminar las limitaciones que se adviertan sobre la capacidad del Grupo para estudiar todas las cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación.

## APÉNDICE D

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

#### a) *Actos de interferencia ilícita*

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

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

*Considerando* que la seguridad de los pasajeros y de la tripulación de las aeronaves 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. *Expresa preocupación* por los desafíos que plantean a la seguridad de la aviación civil las amenazas nuevas y emergentes y la diversidad de modus operandi utilizados para cometer actos de interferencia ilícita;

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

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

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

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

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

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

8. *Condena* todo incumplimiento por un Estado contratante 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

9. *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*

*Considerando* que los informes oficiales de los Estados afectados por actos de interferencia ilícita deberían proporcionar información confiable y constituir una base para la evaluación y el análisis de dichos actos;

*La Asamblea:*

1. *Toma nota* con preocupación de que muchos Estados que sufren actos de interferencia ilícita a menudo no proporcionan al Consejo los informes oficiales de tales actos;

2. *Insta* a los Estados a cumplir sus obligaciones en virtud del Artículo 11 del Convenio de La Haya, el Artículo 13 del Convenio de Montreal y el Anexo 17, en el sentido de enviar al Consejo, a la mayor brevedad posible, a raíz de incidentes de interferencia ilícita, toda la información pertinente exigida en dichos artículos y en los SARPS a fin de que la Secretaría pueda conservar información precisa y completa y analizar las tendencias y amenazas emergentes contra la aviación civil;

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

4. *Pide* al Consejo que dé instrucciones al Secretario General para que, conjuntamente con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, supervise, verifique y analice los actos de interferencia ilícita notificados, informe a los Estados sobre las tendencias y las amenazas potenciales y emergentes y elabore orientaciones apropiadas para disuadir amenazas nuevas y emergentes.

## APÉNDICE E

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

---

*Nota editorial.*— El apéndice que trata sobre el Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) se considerará conjuntamente con el informe de la Asamblea sobre los avances en la ejecución del USAP al examinarse la cuestión 16, “Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (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 recursos financieros e instrucción del personal; y

*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;

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Secretario General para que facilite y coordine la asistencia técnica y el apoyo a los Estados que necesitan mejorar su vigilancia de la seguridad de la aviación y la seguridad aeroportuaria según las constataciones consignadas en los informes del Programa universal de auditoría de seguridad de la aviación (USAP);

2. *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 recomendadas 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;

3. *Invita* a los Estados contratantes a que consideren solicitar asistencia de la Subdirección de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD), otras organizaciones internacionales tales como el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el Programa de Cooperación Técnica, para satisfacer sus requisitos en materia de asistencia técnica dimanantes de la necesidad de proteger a la aviación civil internacional;

4. *Invita* a los Estados contratantes a valerse de la asistencia correctiva a corto plazo disponible en el marco del Programa ISD 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;

5. *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 esfuerzos bilaterales y multilaterales, que se coordinen plenamente a través del Programa ISD de la OACI;

6. *Insta* a los Estados contratantes a utilizar los centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI, para la instrucción en seguridad de la aviación; y

7. *Insta* a la comunidad internacional a que considere la posibilidad de intensificar la asistencia a los Estados y aumentar la cooperación entre los mismos, a fin de que puedan beneficiarse del logro de los fines y objetivos del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, en particular mediante la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE).

## APÉNDICE G

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

*Considerando* que los derechos y obligaciones contraídos por los Estados en virtud de los instrumentos jurídicos internacionales sobre seguridad de la aviación y de los SARPS adoptados por el Consejo sobre seguridad de la aviación podrían complementarse y reforzarse mediante la cooperación 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. *Reconoce* que sólo se logrará erradicar las amenazas a la aviación civil mediante el accionar concertado de todos los interesados y una estrecha relación de trabajo entre las dependencias y órganos nacionales de reglamentación de la seguridad de la aviación de todos los Estados contratantes;

2. *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;

3. *Insta* a todos los Estados contratantes que aún no formen parte de la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI a incorporarse a la misma, dado que ha sido establecida para permitir la comunicación de toda amenaza inminente a las operaciones de transporte aéreo civil, proporcionando de este modo una red de contactos internacionales de seguridad de la aviación dentro de cada Estado;

4. *Insta* al Consejo que promueva, a través de las oficinas regionales, iniciativas que permitan establecer plataformas tecnológicas para intercambiar información sobre la seguridad de la aviación entre los Estados contratantes.

5. *Recomienda* que el Consejo continúe:

- a) recogiendo los resultados de la experiencia adquirida por los Estados en materia de cooperación para la prevención de los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional;
- b) analizando las diferentes circunstancias y tendencias en la prevención de las amenazas a la aviación civil internacional en distintas regiones del mundo; y
- c) formulando recomendaciones para fortalecer las medidas encaminadas a disuadir y prevenir dichos actos de interferencia ilícita; y

6. *Encarga* al Consejo que actúe con la urgencia y celeridad necesarias para tratar las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil tratando de mitigar toda perturbación innecesaria de los viajes aéreos como resultado de la confusión o la aplicación o interpretación no uniforme de las medidas requeridas, facilitando una respuesta común y coherente por parte de los Estados y alentándolos a proporcionar comunicaciones claras al público viajero.

## APÉNDICE H

### **Cooperación internacional y regional en materia de seguridad de la aviación**

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

*La Asamblea:*

1. *Invita* a la Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil (CANSO), al Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), a la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC/INTERPOL), a la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), a la 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 otros interesados a que continúen colaborando con la OACI en la mayor medida posible para proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;

2. *Encarga* al Consejo que tenga en cuenta la Iniciativa internacional de viaje seguro y facilitado (SAFTI) del G8 y continúe colaborando con este grupo y otros grupos de Estados pertinentes, como el de la iniciativa de Comercio seguro en la región de Asia y el Pacífico (STAR) del foro de Cooperación económica de Asia-Pacífico, en su labor relativa a la elaboración de medidas para hacer frente a la amenaza que plantean los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y alentar su aplicación por todos los Estados contratantes; y

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