



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS)

Montreal, 12 al 14 de septiembre de 2012

Cuestión 6 del
orden del día:

Asegurar la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación

PRINCIPIOS QUE RIGEN LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN EL CAMPO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por Alemania, Arabia Saudita, Australia, Argentina, Brasil, Canadá, China, España, Federación de Rusia, Francia, Italia, Japón, México, Nigeria, Nueva Zelandia, Qatar, Reino Unido, Senegal, Singapur, Sudáfrica y Suiza)

RESUMEN

La OACI recomienda firmemente la cooperación internacional en el campo de la seguridad de la aviación y cuenta con el apoyo unánime de sus Estados miembros en vista del carácter transfronterizo que caracteriza a las amenazas a la seguridad de la aviación. En esta nota se proponen tres principios para consideración de la OACI y de sus Estados miembros, que tienen como finalidad fomentar la cooperación internacional en el campo de la seguridad de la aviación de manera eficaz, sólida y sostenible, con miras a que las normas y métodos recomendados (SARPS) sobre cooperación internacional en seguridad de la aviación se elaboren basándose en estos tres principios para su incorporación en el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación a que tome las medidas propuestas en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), sus Estados miembros, y varias organizaciones internacionales y regionales, han reconocido sistemáticamente la importancia de fomentar la cooperación internacional entre los Estados miembros y las partes interesadas a fin de acrecentar el nivel de seguridad de la aviación tanto a escala local como mundial. Esto responde también al hecho de que las amenazas a la seguridad de las operaciones de aviación civil son cada vez más complejas y trascienden límites y fronteras. Para poder mitigar de manera satisfactoria las amenazas a la seguridad de la aviación civil y acrecentar la seguridad, teniendo en cuenta los aspectos de facilitación y el apoyo al crecimiento económico del transporte aéreo, es necesario y crucial lograr la colaboración internacional entre los Estados contratantes y entre los Estados contratantes y las partes interesadas.

1.2 La Sección 2.4 (Cooperación internacional) del Capítulo 2 del Anexo 17 — *Seguridad*, al Convenio de Chicago contiene un conjunto de normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados

con la cooperación internacional en materia de seguridad de la aviación, y el Capítulo 5 (Métodos para hacer frente a los actos de interferencia ilícita) contiene otros SARPS que también requieren la cooperación entre Estados contratantes en caso de un acto de interferencia ilícita (véase el Apéndice A).

1.3 La cuestión de la cooperación internacional se ha recalcado regularmente en diversas conferencias de la OACI y en sus Asambleas. La Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación (19-20 de febrero de 2002), declaró su compromiso de “*fomentar la cooperación internacional en la esfera de la seguridad de la aviación y armonizar la aplicación de las medidas de seguridad*”, “*garantizar que las medidas de seguridad se apliquen de la forma más eficaz en función de los costos, a fin de evitar una carga excesiva para la aviación civil*”, así como “*garantizar en la mayor medida posible que las medidas de seguridad no interrumpen o impidan el movimiento de pasajeros, carga, correo o aeronaves*” (véase el [Apéndice B](#)). En el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2010, la Asamblea, en el Apéndice G de su Resolución A-37-17, reconoció que “*sólo se logrará erradicar las amenazas a la aviación civil mediante la actuación concertada 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*”. La Asamblea también “*insta a todos los Estados contratantes a que inserten en sus acuerdos multilaterales y 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 el acuerdo modelo adoptado por el Consejo el 30 de junio de 1989*” (véase el [Apéndice C](#)). En la Declaración sobre seguridad adoptada por el 37º período de sesiones de la Asamblea también se instó a los Estados contratantes a tomar una serie de medidas para aumentar la cooperación internacional a fin de contrarrestar las amenazas a la aviación civil, y en las diversas conferencias regionales de la OACI sobre seguridad de la aviación, celebradas en los últimos dos años, también se ha puesto gran énfasis en la cooperación internacional en el campo de la seguridad de la aviación entre los Estados contratantes y las partes interesadas.

2. PRINCIPIOS PARA LOGRAR LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN EL CAMPO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

2.1 Para que la cooperación internacional entre los Estados contratantes en el campo de la seguridad de la aviación sea eficaz, sólida y sostenible, se recomienda que se consideren algunos principios clave y que los mismos sean adoptados por los Estados contratantes cuando trabajan en colaboración, como en los casos en que un Estado pide a otro que aplique medidas adicionales de seguridad con respecto a amenazas específicas o vuelos específicos entre ambos territorios. Estos principios tienen como finalidad ayudar a orientar a los Estados contratantes y a las partes interesadas en sus actividades de cooperación internacional en el campo de la seguridad de la aviación para que se lleven a cabo de manera práctica a fin de lograr los objetivos propuestos.

2.2 Los principios que se sugieren son los siguientes:

a) **Respetar el espíritu de cooperación establecido en los acuerdos bilaterales y/o multilaterales de servicios aéreos**

En la cláusula sobre seguridad de los acuerdos bilaterales o multilaterales de servicios aéreos (ASA) entre Estados contratantes debería establecerse el espíritu de cooperación entre las partes interesadas, y dicho espíritu debería prevalecer en situaciones tales como cuando se solicita asistencia o se pide a los aeropuertos o explotadores de aeronaves de otro Estado contratante que apliquen medidas de seguridad adicionales o específicas. Esto concuerda con la Resolución adoptada por el Consejo de la OACI el 25 de junio de 1986 relativa a la seguridad de la aviación en los acuerdos bilaterales, en la que el Consejo establece “*que los acuerdos relativos a servicios de transporte aéreo representan la principal base jurídica para el*

transporte internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo”, y “que las disposiciones sobre seguridad de la aviación deberían ser parte integrante de los acuerdos bilaterales relativos a los servicios de transporte aéreo”. Al señalar que los Estados estarían dispuestos a cooperar entre sí para mitigar eficazmente las amenazas a la seguridad de la aviación, las solicitudes de asistencia para que se apliquen medidas de seguridad adicionales o específicas deberían hacer de Estado a Estado, de conformidad con el marco de los ASA.

b) Reconocer las medidas de seguridad equivalentes

El segundo principio es reconocer las medidas de seguridad equivalentes. Los Estados contratantes pueden solicitar a un Estado contratante que los aeropuertos o los explotadores de aeronaves, o ambos, que se encuentran bajo su jurisdicción, apliquen medidas de seguridad adicionales debido a amenazas específicas o en respuesta a incidentes. Al hacerlo, el Estado solicitante debería tener en cuenta, en primer lugar, las medidas de seguridad que el otro Estado ya ha establecido para mitigar la amenaza y manejar el riesgo. Luego, el Estado solicitante debería reconocer las medidas existentes como equivalentes si con ellas se alcanzan los mismos objetivos de seguridad (p. ej., detección de artículos prohibidos en las personas). El Estado solicitante debería abstenerse de prescribir que se apliquen medidas específicas sin tener debidamente en cuenta las medidas de seguridad ya establecidas. Todas las partes deberían adoptar más bien un enfoque basado en los resultados para lograr la máxima eficacia. De no ser así, se crearía confusión entre el público viajero y una innecesaria duplicación de medidas, lo cual conduciría, en última instancia, a un uso poco óptimo de los recursos limitados. Esta reasignación de recursos para satisfacer las demandas de un Estado solicitante puede crear brechas críticas en otras áreas de la seguridad de la aviación, lo que a su vez podría ser explotado por los grupos terroristas. Asimismo, deberían celebrarse consultas previas y constantes entre el Estado solicitante y los demás Estados contratantes a fin de lograr el nivel más práctico y eficaz de cooperación.

c) Centrarse en resultados de seguridad

En estrecha relación con el párrafo 2.2 b) anterior, el tercer principio que se recomienda es que, en sus actividades de cooperación para la aplicación de medidas internacionales de seguridad de la aviación, los Estados contratantes se centren en los resultados de seguridad. La adopción de un enfoque basado en los resultados en lugar de un enfoque sumamente normativo, es razonable y mucho más práctico. En el marco de este principio, los Estados contratantes deberían trabajar mutuamente para responder a las amenazas de seguridad de la aviación en cuestión, adoptando un enfoque con arreglo al cual cada Estado pueda ejercer flexibilidad y determinar por sí mismo las medidas y procedimientos de seguridad más óptimos y factibles para lograr los resultados deseados, teniendo en cuenta los recursos disponibles. Este enfoque permite a los Estados contratantes tener en cuenta factores importantes tales como la evaluación de los riesgos y de las amenazas nacionales; sus operaciones aeroportuarias y de líneas aéreas; los procesos y procedimientos de seguridad y facilitación en cuestión; la disponibilidad de recursos; la geografía local; la legislación; aspectos culturales; y otros factores nacionales pertinentes. Esto coincide con la Norma 2.4.1 del Anexo 17 que establece que *“Cada Estado contratante asegurará que se satisfagan, en la medida de lo posible, los pedidos de otros Estados contratantes de que se apliquen medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de esos otros Estados. El Estado que formula el pedido considerará las medidas alternativas del otro*

Estado que sean equivalentes a las solicitadas”. Este principio también abarcaría el uso de métodos basados en los riesgos en la aplicación de medidas de seguridad de la aviación y el hecho de que los Estados contratantes deberían reconocer mutuamente las medidas y procesos de seguridad en lugar de solicitar que se apliquen medidas de seguridad idénticas. El factor importante es que debe existir un común entendimiento y acuerdo sobre la amenaza en cuestión y las medidas eficaces que han de tomarse para mitigar dicha amenaza y lograr los resultados deseados. Sólo las medidas que se determinen teniendo en cuenta las condiciones locales podrían ser sostenibles.

2.3 En la aplicación de los tres principios antedichos, debería tenerse en cuenta la colaboración con la industria, reconociendo que los participantes de la industria, incluyendo los aeropuertos y los explotadores de aeronaves, son quienes a menudo tienen que tomar decisiones concretas para aplicar medidas de seguridad en tierra. Por consiguiente, los Estados contratantes deberían comprometer a la industria, cuando corresponda, en las actividades de cooperación internacional en el campo de la seguridad de la aviación, especialmente en las iniciativas de reconocimiento mutuo con otros Estados contratantes. Esto se relaciona especialmente con los párrafos 2.2 b) y 2.2 c) de la presente nota, en donde se menciona como objetivo clave procurar evitar la duplicación a fin de utilizar del modo más eficiente posible los recursos y reducir al mínimo los costos que representan para la industria el cumplimiento de las medidas. Además, los Estados deberían colaborar con la industria para determinar las medidas y procesos de seguridad más apropiados a fin de lograr los resultados de seguridad estipulados, teniendo en cuenta las operaciones comerciales y las circunstancias conexas. Esto se debe especialmente al hecho de que muchos explotadores de aeronaves y otras entidades de la industria operan a escala internacional, atravesando fronteras de Estados y en múltiples jurisdicciones.

3. CONCLUSIONES

Se recomienda a la OACI y a sus Estados miembros que adopten los tres principios mencionados en la presente nota con el objetivo de acrecentar la cooperación internacional en el campo de la seguridad de la aviación de forma práctica, sostenible y eficaz. Estos principios concuerdan con el respeto de la soberanía, el cumplimiento del espíritu de los ASA bilaterales y/o multilaterales y el cumplimiento de los SARPS de la OACI. Asimismo, con ellos se persigue el objetivo de evitar la confusión y la duplicación innecesaria, así como la imposición unilateral de medidas de seguridad sin tener debidamente en cuenta las medidas de seguridad ya establecidas para responder a las amenazas a la seguridad en cuestión. Esto facilitará aún más la aplicación de medidas verdaderamente necesarias, la flexibilidad de los métodos y procesos para su aplicación, el uso óptimo de recursos limitados y el logro eficaz de los resultados deseados en materia de seguridad.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS)

4.1 Se invita a la HLCAS a:

- a) considerar los tres principios propuestos en el párrafo 2.2 en relación con la cooperación internacional en el campo de la seguridad de la aviación;
 - b) recomendar que estos principios sean adoptados por la OACI y sus Estados miembros como base para la cooperación internacional en el campo de la seguridad de la aviación; y
 - c) recomendar que las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a la cooperación internacional en materia de seguridad de la aviación que se incorporarían en el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional se elaboren basándose en estos tres principios.
-

APÉNDICE A

EXTRACTOS DE LOS CAPÍTULOS 2 Y 5 DEL ANEXO 17 — *SEGURIDAD* AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL RELACIONADOS CON LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL

2.4 Cooperación internacional

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

2.4.2 Cada Estado contratante cooperará con otros Estados, cuando sea necesario, en la preparación e intercambio de información relativa a programas nacionales de seguridad de la aviación civil, programas de instrucción y programas de control de calidad.

2.4.3 Cada Estado contratante establecerá y aplicará procedimientos para compartir, en la medida de lo posible, con otros Estados contratantes la información sobre amenazas que se relacione con los intereses de seguridad de la aviación de dichos Estados.

2.4.4 Cada Estado contratante establecerá y aplicará procedimientos adecuados para proteger y tratar la información sobre seguridad compartida con otros Estados contratantes o que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados contratantes, a fin de asegurarse de que se evite la utilización o divulgación inapropiada de dicha información.

2.4.5 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería compartir, en la medida que resulte apropiado y acorde con su soberanía, los resultados de la auditoría realizada por la OACI y las medidas correctivas adoptadas por el Estado auditado si otro Estado solicita esa información.*

2.4.6 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería incluir en cada uno de sus acuerdos bilaterales de transporte aéreo una cláusula relativa a la seguridad de la aviación, teniendo en cuenta la cláusula modelo elaborada por la OACI.*

2.4.7 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería poner a disposición de otros Estados contratantes, previa solicitud, una versión por escrito de las partes pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil.*

2.4.8 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería notificar a la OACI los casos en que haya compartido información de conformidad con 2.4.5.*

5.2 Respuesta

5.2.2 Cada Estado contratante encargado de prestar servicios de tránsito aéreo a una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita recabará toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de las dependencias de servicios de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se

tomen medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.

5.2.5 Cada Estado contratante en cuyo territorio haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita notificará dicho aterrizaje por el medio más rápido al Estado de matrícula y al Estado del explotador y notificará igualmente por el medio más rápido toda otra información pertinente de que disponga a:

- a) ambos Estados mencionados;
- b) cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones;
- c) cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes;
- d) cada Estado de cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave; y
- e) la Organización de Aviación Civil Internacional.

5.2.6 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que la información recibida como consecuencia de las medidas tomadas de conformidad con 5.2.2 se distribuya localmente a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas, a las administraciones aeroportuarias apropiadas, al explotador y a otras entidades pertinentes, tan pronto como sea posible.*

5.2.7 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería cooperar con otros Estados a fin de proporcionar una respuesta común en relación con un acto de interferencia ilícita. Al tomar medidas en su territorio para liberar a pasajeros y miembros de la tripulación de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, cada Estado contratante debería utilizar, según corresponda, la experiencia y capacidad del Estado del explotador, del Estado del fabricante y del Estado de matrícula de dicha aeronave.*

5.3 Intercambio de información y notificación

5.3.1 Cada Estado contratante afectado por un acto de interferencia ilícita proporcionará a la OACI toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita, lo antes posible una vez resuelto el caso.

5.3.2 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería intercambiar con otros Estados contratantes la información que considere apropiada sobre cómo responder ante un acto de interferencia ilícita y, al mismo tiempo, debería proporcionar esa información a la OACI.*

ANEXO B

DECLARACIÓN DE LA CONFERENCIA MINISTERIAL DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (19-20 DE FEBRERO DE 2002, MONTREAL)

La Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación, convocada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su Sede de Montreal, los días 19 y 20 de febrero de 2002 y a la que asistieron Ministros y otros funcionarios de alto nivel, en representación de 154 Estados y 24 organizaciones internacionales:

Reafirmando su condena de la utilización de aeronaves civiles como armas de destrucción así como de otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil dondequiera que se cometan, y quienquiera que sea y por cualquier motivo que los efectúe;

Consciente de la necesidad de fortalecer las medidas para prevenir los actos de interferencia ilícita en la aviación civil;

Poniendo de relieve la importante función que desempeña la aviación civil en el desarrollo económico;

Destacando la primacía de la protección y la seguridad de la aviación como elementos fundamentales de la aviación civil que necesitan un enfoque mundial;

Reafirmando la responsabilidad de los Estados respecto a la seguridad y protección de la aviación civil independientemente de que entidades gubernamentales, autónomas o privadas proporcionen el transporte aéreo y los correspondientes servicios;

Tomando nota de las considerable mejoras en la seguridad de la aviación recientemente iniciadas en gran número de Estados;

Reconociendo que en un sistema mundial es indispensable un enfoque uniforme para garantizar la seguridad de la aviación en todo el mundo y que las deficiencias en cualquier parte del sistema constituyen una amenaza a todo el sistema mundial;

Afirmando que un sistema mundial de seguridad de la aviación impone una responsabilidad colectiva a todos los Estados;

Tomando nota de que los recursos adicionales que se necesitarán para cumplir con las medidas de seguridad de la aviación reforzadas pueden crear una carga financiera excesiva sobre los recursos de los países en desarrollo, que ya son limitados;

DECLARA su compromiso de:

— alcanzar la plena aplicación de los convenios multilaterales sobre seguridad de la aviación, las normas y métodos recomendados (SARPS) y los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) de la OACI, así como las resoluciones de la Asamblea y las decisiones del Consejo de la OACI relativas a la seguridad y protección de la aviación;

— aplicar en sus territorios nacionales las medidas de seguridad de la aviación adicionales apropiadas para responder al nivel de amenaza;

- fomentar la cooperación internacional en la esfera de la seguridad de la aviación y armonizar la aplicación de las medidas de seguridad;
- garantizar que las medidas de seguridad se aplican de la forma más eficaz en función de los costos, a fin de evitar una carga excesiva para la aviación civil;
- garantizar en la mayor medida posible que las medidas de seguridad no interrumpen o impiden el movimiento de pasajeros, carga, correo o aeronaves;
- garantizar que las medidas de seguridad se aplican de forma objetiva y sin discriminación, por género, raza, religión o nacionalidad;
- mejorar la calidad del funcionamiento de los recursos humanos en la seguridad de la aviación, incluyendo la educación e instrucción permanentes; y
- restablecer la confianza del público en los viajes por vía aérea y revitalizar la industria del transporte aéreo;

HACE SUYO el establecimiento de un *Plan de acción de seguridad de la aviación* de la OACI, integral, para fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo, incluyendo:

- identificación, análisis y elaboración de una respuesta global eficaz a las amenazas nuevas y emergentes que comprenda las medidas oportunas que deban adoptarse en ámbitos específicos, incluyendo aeropuertos, aeronaves y sistemas de control de tránsito aéreo;
- fortalecimiento de las disposiciones relacionadas con la seguridad de los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, siguiendo procedimientos expeditos cuando se justifiquen, y con sujeción a consideraciones generales de seguridad operacional, en primer lugar para prever la protección del puesto de pilotaje;
- auditorías de seguridad de la aviación regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas para permitir la evaluación de la seguridad existente en todos los Estados contratantes a nivel nacional y, por el método de muestreo, al nivel aeroportuario de cada Estado, en el marco del Mecanismo de seguridad de la aviación de la OACI;
- estrecha coordinación y compatibilidad con los programas de auditoría a nivel regional y subregional;
- tratamiento de los resultados por la OACI de un modo que concilie la confidencialidad y la transparencia; y
- un programa complementario de asistencia, y rectificación de las deficiencias observadas;

PIDE al Consejo de la OACI que elabore este *Plan de acción*, para su adopción a más tardar el 14 de junio de 2002 (fecha de clausura del 166° período de sesiones del Consejo), y que su aplicación comience inmediatamente después;

PIDE la participación plena y activa de todos los Estados miembros de la OACI y, cuando corresponda, de las organizaciones internacionales pertinentes en la ejecución del *Plan de acción* a fin de lograr resultados concretos lo antes posible; y

EXHORTA a los Estados, a las organizaciones internacionales y a la industria de la aviación civil a aportar voluntariamente y solicitar financiación apropiada o ayuda en especie, o ambas, para la ejecución del *Plan de acción*, tanto para las actividades de la OACI como para que todos los Estados del mundo puedan cumplir continuamente con los requisitos de las medidas de seguridad reforzadas.

APÉNDICE C

RESOLUCIÓN ADOPTADA POR EL CONSEJO DE LA OACI EL 25 DE JUNIO DE 1986 SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN EN LOS ACUERDOS BILATERALES RELATIVOS A SERVICIOS AÉREOS

EL CONSEJO DE LA OACI

CONSIDERANDO que la constante amenaza de actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional exige la urgente y continua atención de la Organización y la plena cooperación de todos los Estados contratantes a fin de promover la seguridad de la aviación civil internacional,

CONSIDERANDO que los derechos y obligaciones contraídos por los Estados en virtud de los convenios internacionales sobre seguridad de la aviación y de las normas y métodos recomendados adoptados por el Consejo de la OACI 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, correo,

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

CONSIDERANDO que en el Anexo 17 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* se recomienda que cada Estado contratante incluya en sus acuerdos bilaterales de transporte aéreo una cláusula sobre seguridad aeronáutica,

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, y

RECOMIENDA a los Estados contratantes que tengan en cuenta la cláusula modelo que se adjunta a la presente resolución.

(Adjunto a la Resolución del Consejo del 25 de junio de 1986)

CLÁUSULA MODELO SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Nota.— Esta cláusula modelo se ha redactado con miras a su posible inserción en los acuerdos bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo; está destinada únicamente a servir de orientación a los Estados, no es obligatoria y no limita en modo alguno la libertad contractual que éstos tienen de ampliar o restringir su alcance, o de seguir un procedimiento distinto.

ARTÍCULO “X”

(a) De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente acuerdo. Sin limitar la validez general de sus

derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Doc 8364), firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Doc 8920), firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Doc 8966), firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

Nota.— La disposición indicada en la segunda oración del apartado a) que precede sería solamente aplicable si los Estados interesados son Partes en estos Convenios y Protocolos.

(b) Las Partes contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

(c) Las Partes contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las normas de seguridad de la aviación y, en la medida en que sean aplicables a las Partes, los métodos recomendados establecidos por la OACI y que se denominan Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*; las Partes contratantes exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

(d) Cada Parte contratante conviene en que puede exigirse a sus explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo c), exigidas por la otra Parte contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte contratante. Cada Parte contratante se asegurará de que en su territorio se aplican estrictamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

(e) Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.