



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

AIM/TF/7 — NE/03
26/07/24

**Séptima Reunión del Grupo de Tarea para la Implementación de la Gestión de la Información Aeronáutica
del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/WG/AIM/TF/7)**

(Willemstad, Curazao, 30 de julio – 2 de agosto de 2024)

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Revisión del programa de trabajo de AIM, Términos de referencia (ToR) relacionados con la implementación de AIM y la Gestión de la información de todo el sistema (SWIM)

PLAN DE TRABAJO Y ToRs AIM 2024 - 2025

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta actualizaciones importantes del Programa de Trabajo del AIM TF, relacionadas con la Gestión de Información Aeronáutica Digital (DAIM) y la nueva Hoja de Ruta para el DAIM publicada el 2021, hacia la implementación de la Gestión de la información de todo el sistema (SWIM).

Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 4.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Objetivo estratégico 1 – Seguridad Operacional• Objetivo estratégico 2 – Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Asamblea 41 de la OACI, Resoluciones vigentes, Doc. 10184• Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) – 7ª Edición• Marco de los Elementos Constitutivos Básicos /BBB), GANP Portal• Hoja de ruta de la OACI para el DAIM Ed. 2021

1. Introducción

1.1 De acuerdo con sus Términos de referencia (ToRs) y Programa de Trabajo (**ver Apéndice A**), se espera que el AIM TF supervise y aborde los desarrollos globales y regionales relevantes. Esta nota de estudio proporciona información sobre la Asamblea 41 de la OACI (<https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/default.aspx>) y la 7ª. Ed. del Plan Mundial de Navegación Aérea – **GANP**, que también fue aprobada por la Asamblea 41 de la OACI, Doc 10184, *Resoluciones vigentes de la Asamblea* (**ver Apéndice B**), cuyos principales objetivos del GANP están en el Nivel 2, Técnico Mundial, en el enlace: <https://www4.icao.int/ganpportal/>

1.2 El Sistema mundial de navegación aérea promueve alinear los programas regionales de investigación y desarrollo, apoyando la implementación al Nivel 2 - Técnico Mundial - con el Sistema de navegación aérea, apoyado en los Bloques Constitutivos Básicos (**BBB**) para optimizar la asignación y el uso de recursos para la navegación aérea a través del método de toma de decisiones basado en la performance con los 4 niveles del GANP a considerar:

Estratégico Global	incluye el desempeño global ambicioso y la nueva hoja de ruta de ruta AIM (2021)
Técnico Global	incluye BBB, ASBU y el método de toma de decisiones basado en desempeño
Regional	incluye Planes Regionales de Navegación Aérea y Programas Regionales de Información y Datos
Nivel Nacional	incluye Planes Nacionales y su despliegue

2. Discusión

2.1 Con el marco de los BBB: en el nivel técnico mundial, se describe la base de cualquier sistema sólido de navegación aérea, y se consideran un marco independiente del ASBU. Se trata de la identificación de los servicios esenciales que se prestarán para la aviación civil internacional de conformidad con las Normas (**SARPS**) de la OACI. Estos servicios esenciales para los servicios de información aeronáutica, y se definen en AIM en el Anexo 15 y Anexo 4. El marco BBB identifica a los usuarios finales de los servicios esenciales, así como los activos de la infraestructura de Comunicación y Navegación que son necesarios para su provisión.

2.2 La siguiente tabla se describen los ASBU en la 7ª edición del GANP con los detalles sobre la séptima edición que se pueden encontrar en: <https://www4.icao.int/ganpportal>.

DAIM Gestión de Información Aeronáutica Digital	B0 2013-18	B1 2019-24	B2 2025-30	B3 2031-36	B4 2036+
			X (Nuevo)	X (Nuevo)	

2.3 Tal como se ha definido, el SWIM consiste en estándares, infraestructura y gobernanza que permiten la gestión de información para ATM y su intercambio entre partes calificadas a través de servicios interoperables.

2.4 Se informa sobre el material preliminar en proceso por parte de la OACI para las Disposiciones SWIM en los nuevos Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Gestión de la información (PANS-IM Doc. 10199) y el Manual SWIM (DOC 10039). Además, recientemente en la conferencia Mundial 2024 de la Federación Internacional de Asociaciones de Gestión de Información Aeronáutica (**IFAIMA 2024**) se dieron recomendaciones importantes contenidas en el **Apéndice C**.

3. Conclusión

3.1 Realizando una evaluación de la información de esta Nota se obtendrán ajustes al Programa de trabajo del Grupo AIM y/o se adicionarán otras actividades al periodo siguiente hasta la siguiente Reunión (AIM/TF 08) en 2025, por lo que se pudiesen modificar las prioridades en nuestra materia dentro de los procesos de implementación de los Servicios de Navegación Aérea (ANS):

- Se asegure que la implementación AIM en la Región CAR sea coherente y compatible con los desarrollos en las regiones adyacentes, y esté en consonancia con el Plan mundial de navegación aérea (GANP), el marco de Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) y el Programa aéreo de la Región CAR estrategia de navegación;
- Supervisar el estado de implementación de los subprocesos ASBU relacionados con AIM de la región CAR elementos incluidos en el Plan Colaborativo AIM, así como identificar las dificultades y deficiencias asociadas y proporcionar informes de progreso, según sea necesario;
- Mantener bajo revisión las prioridades de AIM de la Región CAR, desarrollar planes de acción para lograr los objetivos de desempeño acordados y proponer prioridades AIM de la Región CAR;
- Monitorear y revisar los últimos desarrollos en el área de AIM y cuestiones del nuevo Doc 8126, proponer soluciones para cumplir con los requisitos operacionales de la ATM;
- Proporcionar informes de progreso al GREPECAS con respecto al programa AIM; y

f) Revisar periódicamente sus Términos de Referencia (ToRs), según sea necesario.

Id.	Principales dificultades identificadas para la Transición de AIS a la AIM
1	Implementación de la Fase 1 (consolidación), la implementación del Paso 17 (QMS) es una prioridad aun en Estados y Territorios con una estructura básica del AIS (AIM) con solo un Oficial
2	Los plazos actualizados para la implementación de las Fases 2 y 3, serian entre 2026 y 2030, respectivamente
3	Restricciones financieras
4	Falta de disponibilidad de recursos los humanos con la experiencia necesaria y formación y desarrollo de competencias necesarias para las posiciones expertas para las tareas de la AIM
5	Falta de material de orientación detallada de la OACI; documentación AIM con las descripciones detalladas de las medidas para ayudar a los Estados con los procesos de implementación, y el requisito de actualizar los Anexos 15 y 4 de la OACI, Documentos y Manuales que incluyen los requisitos de AIM
6	Falta de cartas de acuerdo de los originadores de datos y la AIM (Reglamentos Nacionales)
7	Falta de capacitación en el Modelo de intercambio de la información aeronáutica (AIXM 5.1 o superior)
8	Falta de guías para el desarrollo e implementación de los DDS (PANS AIM)

3.2 Para cumplir con los Términos de Referencia, el AIM TF deberá considerar las siguientes acciones:

1.	monitorear el estado de implementación de las instalaciones, productos y servicios AIM requeridos en la Región CAR;
2.	asistir a los Estados en el desarrollo de Planes AIM Nacionales a través del desarrollo y actualización continua de la Hoja de Ruta DAIM 2021 (ver Apéndice D Roadmap for the Transition to Digital AIM 1^a. Ed [disponible únicamente en inglés]) identificando las prioridades y plazos para la implementación, en particular para la implementación de Conjuntos de Datos Digitales (DDS);
3.	evaluar y proporcionar informes de progreso sobre la transición de AIS a AIM en la Región CAR;
4.	proporcionar la asistencia necesaria a los Estados para garantizar la estandarización y la interoperabilidad de conformidad con el CAR ANP y el marco ASBU;
5.	proporcionar el seguimiento de los indicadores clave de desempeño acordados en AIM;
6.	identificar y revisar las deficiencias y problemas para la provisión eficiente de servicios AIM, y recomendar las acciones correctivas necesarias;
7.	elaborar enmiendas de las partes pertinentes AIM del CAR ANP, según se considere necesario;
8.	mejora integral de los servicios AIM a través de la adecuada capacitación y calificación del personal AIM; y
9.	Coordinar con los órganos relevantes de GREPECAS y RASG-PA de interés común en seguridad operacional.

3.3 Solo para recordar hay que mencionar que nada cambiará con respecto a los cronogramas del sistema AIRAC cuando tengamos los DDS:

- AIRAC sigue siendo muy necesario e importante.
- Los datos son clave
- Aún no existe la automatización total
- Todas las partes interesadas dependen unas de otras y necesitan comunicarse/cooperar entre sí.

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la reunión a:

- a) considerar los cambios en el programa de trabajo AIM y ToRs;
- b) en ese sentido la Secretaría del AIM/TF y la Relatoría del AIM/TF invitan a la Reunión a revisar y discutir los **Apéndices A, B, C y D**; y
- c) sugerir algunas otras acciones adicionales.

APPENDIX A / APÉNDICE A

TASK FORCE FOR THE IMPLEMENTATION OF AERONAUTICAL INFORMATION MANAGEMENT (AIM)

1. Background

During the first meeting of the ANI/WG, it was agreed to activate a group working for the AIM implementation formed to support and make more efficient the implementation activities AIM in accordance with the road map for the transition from AIS to AIM. This task group will have to improve processes and coordination among States, Territories and international organizations, as well as offer to the regional planning groups and States, practical guidance and advice for the development of implementation strategies of aeronautical information management. On the other hand, propose the tasks that have to be done and corresponding implementation schedule, as well as update and report its progress to the ANI/WG based on the plan of action for these tasks

2. Responsibilities

The Task Force is responsible for:

- a) Management of the work programme based on the latest GANP version
- b) Support States to complete the transition to the AIM
- c) Assisting States with the implementation of Phase 2 and Phase 3 of the ICAO Roadmap, in preparation for the establishment of the System Wide Information Management (SWIM), in consideration of the AIM based on performance
- d) Periodically ask States for data which allows producing statistics to monitor their status of AIM implementation
- e) Create a standardized Training curriculum for the AIM Community/Employees, so that on a international/Regional level all AIM personnel are correctly & uniformly trained on basic and skilled related AIM products & supportive tasks.

3. Work Methods

The Task Force:

- a) It shall submit its work programme containing activities in terms of: objectives, responsibilities, deliverables results and times
- b) Prevent duplication of work within the ANI/WG and will maintain close coordination between existing entities and other TFs within the NACC/WG in accordance with the GANP, in order to optimize the use of available resources and expertise
- c) Designate if so deemed Ad hoc groups to work on specific activities and issues and organize tasks and clearly defined activities
- d) Coordinate tasks to maximize efficiency and reduce

costs through electronic media including emails, phone and teleconferencing, and convene meetings where necessary

- e) It will be notified and will coordinate the progress of the tasks assigned to the ANI/WG

GRUPO DE TAREA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA GESTIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIM)

1. Antecedentes

Durante la primera reunión del ANI/WG, se acordó activar un Grupo de Trabajo para la Implementación AIM formado con el fin de apoyar y hacer más eficientes las actividades de implementación AIM de acuerdo con la Hoja de ruta para la transición del AIS al AIM. Este Grupo de Tarea habrá de mejorar los procesos y la coordinación entre los Estados, Territorios y organizaciones internacionales, así como, ofrecer a los grupos de planificación regionales y a los Estados, orientación práctica y asesoramiento para el desarrollo de las estrategias de implantación de la gestión de información aeronáutica. Por otra parte, proponer las tareas que han de realizarse y el calendario de implantación correspondiente, así como actualizar y notificar su avance al ANI/WG con base en el plan de acción para estas tareas.

2. Responsabilidades

El Grupo de Tarea es responsable de:

- a) Gestión del Programa de Trabajo basada en la última versión del GANP.
- b) Apoyar a los Estados para finalicen la transición a la AIM
- c) Apoyar a los Estados con la implementación de la Fase 2 y Fase 3 de la Hoja de Ruta de OACI, en preparación para el establecimiento de Gestión de la información de todo el sistema (SWIM), en consideración de AIM basada en performance
- d) Solicitar periódicamente a los Estados datos que permitan elaborar estadísticas para monitorear su estado de implementación AIM
- e) Crear un plan de estudios de capacitación estandarizado básicos y especializados para la comunidad / empleados de AIM, de modo que a nivel internacional / regional todo el personal de AIM esté capacitado de manera correcta y uniforme en productos de AIM y tareas de apoyo.

3. Métodos de trabajo

El Grupo de Tarea:

- a) Presentará su programa de trabajo conteniendo actividades en términos de: objetivos, responsabilidades, resultados entregables y tiempos
- b) Evitará duplicación de trabajo dentro del ANI/WG y

mantendrá estrecha coordinación entre las entidades existentes y otros grupos de tareas dentro del NACC/WG de acuerdo con el GANP, para optimizar el uso de recursos y experiencia disponibles

- c) Designará si así lo considera Grupos Ad hoc para trabajar en temas y actividades específicas y organizar las tareas y actividades claramente definidas
- d) Coordinará las tareas para maximizar eficiencia y reducir costos a través de medios electrónicos incluyendo emails, teléfono y teleconferencias, y convocará reuniones cuando sea necesario
- e) Notificará y coordinará el avance de las tareas asignadas al ANI/WG

4. Work Programme / Programa de trabajo

AIM TASKFORCE (AIM/TF) / GRUPO DE TAREA AIM
2020-2025

No	Activity Actividad	Objective Objetivo	Responsible Responsable	Deliverable Entregable	Date Fecha	Status Estado
1						Finished Finalizado
2						Finished Finalizado
3	<p>Follow-up progress of amendments of ICAO Annexes 2, 4 and 15, existing and new ICAO Manuals (PANS AIM Doc 10066, Doc 8126, Doc 4444, etc.) to support digital requirements as eAIP, SWIM, eCharts, using GIS, etc.</p> <p>Seguimiento a los avances de enmiendas de los Anexos 2, 4 y 15 de OACI, Manuales existentes (PANS AIM Doc 10066, Doc 8126, Doc 4444, etc.) y nuevos de OACI para soportar los requerimientos digitales como eAIP, cartas aeronáuticas electrónicas, usando GIS, etc.</p>	<p>Comply with the process of introducing and implementing Amendments to Annexes 4 and 15 of the Chicago Convention and related Manuals</p> <p>Cumplir con el proceso de introducción e implementar enmiendas a los Anexos 4 y 15 del Convenio de Chicago y Manuales relacionados</p>	<p>ICAO States/Territories</p> <p>OACI Estados/Territorios</p>	<p>Report to ANIWG</p> <p>Informe al ANIWG</p>	<p>CP</p> <p>Proceso Continuo</p>	<p>Valid</p> <p>Valido</p>
4						Finished Finalizado

No	Activity Actividad	Objective Objetivo	Responsible Responsable	Deliverable Entregable	Date Fecha	Status Estado
5	<p>Implementation of QMS processes and quality management of the electronic automation in States, Territories and International Organizations that do not have QMS in place yet, to ensure the quality, safety and effectiveness related to the production and distribution of electronic information</p> <p>Implementar los procesos QMS y gestión de la calidad en la automatización electrónica en los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales que no tengan el QMS implementado aún, para poder asegurar la calidad, la seguridad operacional y la efectividad relacionada con la producción y distribución electrónica de la información</p>	<p>Ensure the quality in the aeronautical information management according to requirements of QMS standards Doc 9839 for proper execution of tasks and publications of AIM related products.</p> <p>Asegurar la calidad en la gestión de información aeronáutica de acuerdo a los requerimientos de los usuarios de normas de QMS Doc. 9839, para la correcta ejecución de tareas y publicaciones de productos relacionados con AIM.</p>	<p>ICAO AIM/TF</p> <p>OACI AIM/TF</p>	<p>Consultation to States that have QMS, by reference RO NACC ICAO</p> <p>Realizar consulta a Estados que cuentan con QMS, mediante referencia de la Oficina Regional NACC OACI</p>	<p>2022</p>	<p>Valid</p> <p>Valido</p>
6	<p>Advising States in collaboration and coordination of information requirements through a system of domains allowing wide information management in preparation for the implementation of the SWIM, with the contribution of other States and Organizations sharing the experience in taking decisions and progress of its programmes.</p> <p>Consult the experience of States in the acquisition of integrated solutions to provide guidance and assistance to the States to implement a performance-based approach</p> <p>Asesorar a los Estados en la colaboración y coordinación de los requerimientos de información a través de un sistema de dominios permitiendo amplia gestión de información en preparación para la implementación del SWIM, con la contribución de otros Estados y Organizaciones compartiendo la experiencia para la toma de decisiones y avance de sus programas. Consultar la experiencia de los Estados en la adquisición de soluciones integradas para brindar orientación y ayuda a los Estados para implementar un enfoque basado en performance</p>	<p>Assist States, Territories and International Organizations in making appropriate decisions related to current aeronautical information services towards transition to the AIM and define acceptable levels of safety and performance.</p> <p>Ensure that AIM solutions should be harmonized and integrated at a regional and international level, in preparation for the SWIM implementation Doc 10039</p> <p>Asistir a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales con la toma de decisiones apropiadas relacionada con los servicios actuales de información aeronáutica hacia la transición a la AIM y definir los niveles aceptables de seguridad y performance. Asegurar que las soluciones AIM se armonicen e integren a nivel regional e internacional, en preparación para la implementación del SWIM Doc 10039</p>	<p>ICAO AIM/TF OACI</p> <p>AIM/TF</p>	<p>TBD.</p> <p>Make consult through reference OR NACC ICAO</p> <p>Para ser decidido. Realizar consulta mediante referencia de OR NACC OACI</p>	<p>CP</p> <p>Proceso de continuación</p> <p>2020</p>	<p>Valid</p> <p>Valido</p>

No	Activity Actividad	Objective Objetivo	Responsible Responsable	Deliverable Entregable	Date Fecha	Status Estado
7	<p>Coordinate activities such as Workshops and Seminars to train human resources in the interpretation and application of new SARPS and technological advances that provide the framework for an interoperable Global System.</p> <p>Coordinar actividades como Talleres y Seminarios para capacitar al Recurso Humano en la interpretación y aplicación de nuevos SARPS y avances tecnológicos que proporcionen el marco para un sistema Global interoperable</p>	<p>Assist States, Territories and International Organizations with the process of transition to AIM, in order to implement ICAO standards to establish a harmonized operating environment performance-based</p> <p>Asistir a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales con el proceso de transición a AIM, con el fin de implementar las Normas de la OACI para establecer un entorno operativo armonizado basado en el performance</p>	<p>ICAO AIM/TF States/Territories OACI AIM/TF Estados/Territorios</p>	<p>Perform a Seminar or Workshop Realizar Seminario o Taller</p>	<p>CP Proceso de continuación</p>	<p>Valid Valido</p>
8						<p>Finished Finalizado</p>
Moved to #6						<p>Finished Finalizado</p>
9						<p>Finished Finalizado</p>

No	Activity Actividad	Objective Objetivo	Responsible Responsable	Deliverable Entregable	Date Fecha	Status Estado
						Finished Finalizado
						Finished Finalizado
						Finished Finalizado

INCLUDE NEW TASKS AND ACTIVITIES PERIOD 2024 – 2025 BY THE AIM TF 07 MEETING

INCLUIR NUEVAS TAREAS Y ACTIVIDADES PERIODO 2024 – 2025 POR LA REUNIÓN AIM TF 07



OACI

Doc 10184

Resoluciones vigentes de la Asamblea
(al 7 de octubre de 2022)



Publicado bajo la autoridad del Secretario General

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL



OACI

Doc 10184

Resoluciones vigentes de la Asamblea
(al 7 de octubre de 2022)

Publicado bajo la autoridad del Secretario General

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso,
por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canadá H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes de ventas
y librerías pueden obtenerse en el sitio web de la OACI: www.icao.int.

Doc 10184, Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022)

Número de pedido: 10184

ISBN 978-92-9265-977-6 (versión impresa)

ISBN 978-92-9275-060-2 (versión electrónica que incorpora la corrigenda núm. 1)

© OACI 2023

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción de ninguna parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su transmisión, de ninguna forma ni por ningún medio sin la autorización previa y por escrito de la Organización de Aviación Civil Internacional.

PREFACIO

El presente documento contiene los textos de todas las resoluciones de la Asamblea de la OACI vigentes al clausurarse su 41° período de sesiones (septiembre/octubre de 2022).

El documento está dividido en diez Partes y dentro de siete de estas Partes hay varios subtítulos (la lista de Partes y subtítulos figura en el Índice). El texto de cada resolución aparece bajo la Parte o subtítulo apropiado. Cuando una resolución o parte de una resolución corresponde a más de una Parte o subtítulo, el texto completo de la resolución figura en el lugar que se considera más adecuado y solamente su número y el título son mencionados bajo las otras Partes o subtítulos.

Además del texto de las resoluciones vigentes (Partes I a X inclusive), este documento contiene:

- las reservas manifestadas por algunas delegaciones respecto de determinadas resoluciones adoptadas por la Asamblea que permanecen en vigor (Apéndice A);
- una lista de resoluciones resultantes de consolidaciones, con indicación de sus orígenes (Apéndice B);
- una lista de resoluciones que han sido consolidadas, con indicación de la resolución resultante (Apéndice C);
- un índice de materias de las resoluciones vigentes (Apéndice D); y
- un índice de las resoluciones vigentes (Apéndice E).

Las resoluciones o partes de las mismas que ya no están vigentes pueden encontrarse en el siguiente sitio web <https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions.aspx>.

La primera vez que se adoptaron resoluciones de la Asamblea en ruso fue en el 19° período de sesiones (extraordinario), en 1973. Por consiguiente, las resoluciones en vigor adoptadas en dicho período de sesiones y en los subsiguientes son textos rusos auténticos. En la versión rusa del presente documento, se dan las traducciones hechas por la Secretaría de las resoluciones en vigor adoptadas por todos los períodos de sesiones de la Asamblea desde el 1° al 18°.

Las resoluciones de la Asamblea se adoptaron por primera vez en árabe en el 24° período de sesiones de la Asamblea. Todas las resoluciones adoptadas por el 24° y subsiguientes períodos de sesiones son textos árabes auténticos.

Las resoluciones de la Asamblea se adoptaron por primera vez en chino en el 33° período de sesiones de la Asamblea. Todas las resoluciones adoptadas por el 33° y subsiguientes períodos de sesiones son textos chinos auténticos.

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Parte I — Asuntos constitucionales y de política general	I-1
El Convenio sobre Aviación Civil Internacional	I-1
Miembros de la OACI	I-15
La Organización y sus órganos	I-16
Reglamento interno permanente de la Asamblea	I-31
Relaciones con los Estados contratantes	I-41
Relaciones con organizaciones internacionales y otros organismos	I-55
Política general relativa a programas especiales	I-64
Parte II — Navegación aérea	II-1
Comisión de Aeronavegación, sus órganos subsidiarios, reuniones técnicas y participación de los Estados	II-1
Secretaría técnica	II-2
Criterios permanentes y prácticas correspondientes relacionados con la navegación aérea	II-2
Anexos, PANS y manuales	II-24
Planes regionales	II-24
Ejecución de los planes regionales	II-24
Programas especiales	II-31
Aeronavegabilidad y operación de aeronaves	II-43
Licencias del personal e instrucción	II-45
Investigación de accidentes de aviación	II-53
Unidades de medida	II-53
Instalaciones, servicios y personal terrestres	II-54
Medidas técnicas contra los actos de interferencia ilícita	II-55
Parte III — Transporte aéreo	III-1
Políticas permanentes en la esfera del transporte aéreo	III-1
Parte IV — Financiamiento colectivo	IV-1
Parte V — Cuestiones jurídicas	V-1
Parte VI — Cooperación técnica	VI-1
Parte VII — Interferencia ilícita	VII-1
Cuestiones generales	VII-1
Continuidad de la política de la OACI relativa a la interferencia ilícita	VII-4
Otras cuestiones relativas a la interferencia ilícita	VII-22
Parte VIII — Organización y personal	VIII-1
Cuestiones de organización	VIII-1
Política general sobre el personal	VIII-1
Contratación y asignación	VIII-3
Nombramientos y ascensos	VIII-8
Asuntos varios	VIII-9

Parte IX — Servicios de idiomas y administrativos.....	IX-1
Idiomas.....	IX-1
Servicios administrativos.....	IX-5
Parte X — Finanzas	X-1
Reglamento financiero	X-1
Cuotas.....	X-17
Presupuestos	X-37
Fondo de capital circulante.....	X-49
Cuotas atrasadas	X-52
Cuentas e informes de auditoría	X-56
Asuntos varios.....	X-63
Apéndice A.....	A-1
Reservas respecto de las resoluciones adoptadas por la Asamblea de la OACI	
Apéndice B.....	B-1
Lista de resoluciones resultantes de consolidaciones, con indicación de sus orígenes	
Apéndice C.....	C-1
Lista de resoluciones que han sido consolidadas, con indicación de la resolución resultante	
Apéndice D.....	D-1
Índice de materias de las resoluciones vigentes	
Apéndice E.....	E-1
Índice de resoluciones vigentes	

PARTE I. ASUNTOS CONSTITUCIONALES Y DE POLÍTICA GENERAL

EL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A29-1: Celebraciones del cincuentenario de la OACI (1994)
--

Considerando que el 7 de diciembre de 1994 se conmemorará el 50° aniversario de la firma en Chicago del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Considerando que en el preámbulo al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* se expresa que “el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo...” y que el Artículo 44 del mismo Convenio dispone que la OACI debería “... desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para ... satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”;

Considerando que la Organización de Aviación Civil Internacional, establecida en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, ha cumplido con éxito desde 1944 los fines y objetivos anteriormente citados;

Considerando que es conveniente que se reconozca plenamente la importante contribución de la aviación civil internacional al bienestar social y económico de los pueblos del mundo;

Considerando que la OACI continúa colaborando con los Estados y a través de sus organismos regionales e internacionales para lograr que el desarrollo de la aviación civil internacional siga contribuyendo a la paz y al desarrollo internacionales;

La Asamblea:

1. *Aprueba* la elaboración por el Consejo de un programa de actividades que incluirá una importante conferencia/reunión en la Sede de la OACI el 7 de diciembre de 1994, junto con publicaciones apropiadas;
2. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan un centro nacional y pongan en marcha un programa de actividades a nivel nacional, financiado por recursos locales, a fin de celebrar el aniversario de manera apropiada;
3. *Insta* a los Estados miembros a que cooperen con las Oficinas regionales de la OACI para preparar un programa de actividades para el cual podría recurrirse a fuentes regionales de financiamiento;
4. *Autoriza* al Consejo a que trabaje con las Naciones Unidas y sus organismos para desarrollar actividades con el objeto de destacar la función de la aviación civil en su labor; y
5. *Declara* el 7 de diciembre de cada año, a partir de 1994, como Día de la aviación civil internacional, y encarga al Secretario General que informe en consecuencia al Secretario General de las Naciones Unidas.

A4-3: Criterio y programa a seguir en relación con la enmienda del Convenio
--

Considerando que en su segundo período de sesiones, la Asamblea dispuso que el Consejo estudiara el Convenio y sometiera propuestas para la enmienda del mismo a la Asamblea de 1950, y que preparara un plan y fijara plazos para llevar a cabo dicho estudio;

Considerando que después de estudiar detenidamente el asunto, el Consejo y sus diversos órganos subsidiarios han llegado a la conclusión de que muchas de las enmiendas propuestas no están listas para ocuparse de ellas inmediatamente, y que ninguna requiere medidas por parte de la Asamblea en 1950;

Considerando que el Consejo decidió no recomendar enmienda alguna a la Asamblea de 1950, y opinó que la Asamblea de 1950 no debía adoptar ninguna enmienda del Convenio;

Considerando que el Consejo pidió la opinión de la Asamblea sobre ciertas cuestiones de principio, método y procedimiento, que se consignan en la Parte V del Informe del Consejo sobre enmiendas al Convenio de Chicago (A4-WP/20, P/7);

Por lo tanto resuelve:

1. Que la Asamblea opina que sería adecuada una enmienda del Convenio, cuando se satisfaga cualquiera de las siguientes condiciones, o ambas:
 - i) cuando la experiencia demuestre que es necesario;
 - ii) cuando se pueda demostrar que es conveniente o útil;
2. Que en el futuro inmediato no deben iniciarse planes para hacer una revisión general del Convenio;
3. Que la modificación del Convenio debe llevarse a cabo únicamente mediante medidas específicas;
4. Que el Artículo 94 del Convenio debe permanecer en su forma actual;
5. Que esta Asamblea no debe adoptar ningún procedimiento especial para incorporarlo a los protocolos de enmienda;
6. Que esta resolución no afecta la responsabilidad del Consejo de examinar, de acuerdo con la presente resolución, todas las enmiendas concretas dimanantes de resoluciones anteriores de la Asamblea, o propuestas por algún Estado contratante o por cualquier órgano de la OACI, incluso las enmiendas (pero no las referentes al Artículo 94) presentadas al Consejo con anterioridad al cuarto período de sesiones de la Asamblea de conformidad con la Resolución A2-5 de la Asamblea, y formular propuestas al respecto a la Asamblea;
7. Que el Consejo no debe iniciar por sí mismo ninguna propuesta de enmienda al Convenio para presentarla a la Asamblea, a menos que en opinión del Consejo tal enmienda sea de carácter urgente; y
8. Que cualquier Estado contratante que desee proponer una enmienda al Convenio debe presentarla por escrito al Consejo por lo menos seis meses antes de la fecha de apertura de la Asamblea a la cual vaya a someterse. El Consejo examinará cualquier propuesta de esta clase y la transmitirá a los Estados contratantes, junto con sus opiniones o recomendaciones al respecto, por lo menos tres meses antes de la fecha de apertura de la Asamblea.

A1-3: Nuevo Artículo 93 bis

A8-1: Enmienda de los Artículos 48 a), 49 e) y 61

A8-4: Enmienda del Artículo 45

A13-1: Enmienda del Artículo 50 a)

A14-5: Enmienda del Artículo 48 a)

A17A-1: Enmienda del Artículo 50 a)

A18-2: Enmienda del Artículo 56

A21-2: Enmienda del Artículo 50 a)

A22-2: Enmienda del Convenio de Chicago relativa al texto ruso auténtico de dicho Convenio

A23-2: Nuevo Artículo 83 bis

A25-1: Nuevo Artículo 3 bis

A27-2: Enmienda del Artículo 56 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*

A28-1: Enmienda del Artículo 50 a) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*

A32-2: Enmienda del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* relativa al texto chino auténtico

A16-16: Textos en español y en francés del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*

Considerando que la Resolución A3-2 invitaba al Consejo a tomar medidas a fin de facilitar a la Organización los textos en español y en francés del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, debiendo utilizarse los mismos únicamente para fines internos de la Organización;

Considerando que el Consejo, en cumplimiento de dicha resolución, y para dichos fines, adoptó los textos en español y en francés del Convenio que aparecen en el Doc 7300/3;

Considerando que la Conferencia Internacional sobre el texto trilingüe auténtico del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944) adoptó, el 20 de septiembre de 1968, en Buenos Aires, y declaró abierto a la firma el 24 de septiembre de 1968, un Protocolo (que en adelante se denominará "Protocolo de Buenos Aires"), al que se adjunta un texto de dicho Convenio en los idiomas español y francés; y

Considerando que es de desear que los textos en los idiomas español y francés del Convenio adjuntos al Protocolo de Buenos Aires sean utilizados lo antes posible;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a que acepten el Protocolo de Buenos Aires lo antes posible;
2. *Resuelve* que el texto del Convenio en los idiomas español y francés, adjunto al Protocolo de Buenos Aires, sea el utilizado en adelante por la Organización;
3. *Recomienda* a los Estados contratantes que, a los fines de referencia en sus relaciones con la Organización o con otros Estados contratantes, utilicen únicamente, en sus comunicaciones en los idiomas español o francés, el texto del Convenio en dichos idiomas que se adjunta al Protocolo de Buenos Aires; y
4. *Rescinde* la Resolución A3-2.

A22-2: Enmienda del Convenio de Chicago relativa al texto ruso auténtico de dicho Convenio

La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional:

Habiéndose reunido en su vigésimo segundo período de sesiones, en Montreal, el 30 de septiembre de 1977;

Habiéndose tomado nota de la Resolución A21-13 relativa al texto ruso auténtico del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Habiéndose tomado nota de que es el sentir general de los Estados contratantes formular una disposición destinada a dar existencia a un texto ruso auténtico del mencionado Convenio;

Habiéndose considerado necesario enmendar, para dicho propósito, el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944;

1. *Aprueba*, de conformidad con lo previsto en el Artículo 94 a) del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda de dicho Convenio:

sustitúyase el texto actual del párrafo final del Convenio por:

“Hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944, en el idioma inglés. Los textos del presente Convenio, redactados en los idiomas español, francés, inglés y ruso, tendrán igual autenticidad. Dichos textos serán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que firmen o se adhieran a él. El presente Convenio quedará abierto para la firma en Washington, D.C”.

2. *Específica*, de acuerdo con las disposiciones del mencionado Artículo 94 a) de dicho Convenio, como noventa y cuatro el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que la enmienda propuesta entre en vigor; y

3. *Resuelve* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un protocolo en los idiomas español, francés, inglés y ruso, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, y en el que se incorporen la enmienda propuesta anteriormente mencionada y las cuestiones que se enumeran a continuación:

- a) El Protocolo será firmado por el Presidente de la Asamblea y su Secretario General.
- b) El Protocolo quedará abierto a la ratificación por parte de todo Estado que haya ratificado o se haya adherido al mencionado *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*.
- c) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.
- d) El Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se haya depositado el 94° instrumento de ratificación.
- e) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada ratificación del Protocolo.
- f) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados partes en el mencionado Convenio la fecha en que el Protocolo entre en vigor.
- g) El Protocolo entrará en vigor, con respecto a todo Estado contratante que ratifique el Protocolo después de la fecha anteriormente mencionada, cuando éste deposite su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A22-3: Ratificación del Protocolo destinado a enmendar la disposición final del Convenio

Considerando que la Asamblea ha decidido enmendar la disposición final del Convenio para incluir el texto auténtico del Convenio en idioma ruso; y

Considerando que la Asamblea estima que es sumamente conveniente que la enmienda arriba mencionada entre en vigor a la mayor brevedad posible;

La Asamblea:

1. *Recomienda* a todos los Estados contratantes que ratifiquen la enmienda a la disposición final del Convenio a la mayor brevedad posible;

2. *Encarga* al Secretario General que señale a la atención de los Estados contratantes la presente resolución con el propósito arriba mencionado.

A24-3: Ratificación del Protocolo de enmienda de la disposición final del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*

Recordando la Resolución A22-3 de la Asamblea, relativa a la ratificación del Protocolo de enmienda de la disposición final del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, para tener en cuenta el texto auténtico en idioma ruso del Convenio; y

Considerando que es sumamente conveniente que dicha enmienda entre en vigor lo antes posible;

La Asamblea:

Insta a todos los Estados contratantes a que ratifiquen a la mayor brevedad posible la enmienda de la disposición final del Convenio.

A31-29: Ratificación del Protocolo destinado a enmendar la cláusula final del Convenio

Considerando que la Asamblea ha decidido enmendar la cláusula final del Convenio para incluir el texto auténtico del Convenio en idioma árabe; y

Considerando que la Asamblea estima que es sumamente conveniente que la enmienda arriba mencionada entre en vigor a la mayor brevedad posible;

La Asamblea:

1. *Recomienda* a todos los Estados contratantes que ratifiquen lo antes posible la enmienda de la cláusula final del Convenio;

2. *Encarga* al Secretario General que señale inmediatamente a la atención de los Estados contratantes la presente resolución con el propósito arriba mencionado.

A32-2: Enmienda del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* relativa al texto chino auténtico

La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional;

Habiéndose reunido en su trigésimo segundo período de sesiones, en Montreal, el 22 de septiembre de 1998;

Habiéndose tomado nota de que es el sentir general de los Estados contratantes adoptar medidas para asegurar que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944 exista como texto chino auténtico;

Habiéndose considerado necesario enmendar, para dicho propósito, el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944;

1. *Aprueba*, de conformidad con lo previsto en el Artículo 94 a) del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda de dicho Convenio:

sustitúyase el texto actual del párrafo final del Convenio por:

“Hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944 en el idioma inglés. Los textos del presente Convenio, redactados en los idiomas español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, tendrán igual autenticidad. Dichos textos serán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que firmen el presente Convenio o se adhieran a él. El presente Convenio quedará abierto para la firma en Washington, D.C”.

2. *Específica*, de acuerdo con las disposiciones del mencionado Artículo 94, a), de dicho Convenio, que ciento veinticuatro (124) es el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que la enmienda propuesta entre en vigor; y

3. *Resuelve* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo en los idiomas español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, y en el que se incorporen la enmienda propuesta anteriormente mencionada y las cuestiones que se enumeran a continuación:

- a) El Protocolo será firmado por el Presidente de la Asamblea y su Secretario General.
- b) El Protocolo quedará abierto a la ratificación por parte de todo Estado que haya ratificado o se haya adherido al mencionado *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*.
- c) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.
- d) El Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se haya depositado el 124º instrumento de ratificación.
- e) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados partes en dicho Convenio de la fecha de depósito de cada ratificación del Protocolo.
- f) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados partes en el mencionado Convenio la fecha en que el Protocolo entre en vigor.
- g) El Protocolo entrará en vigor, con respecto a todo Estado contratante que ratifique el Protocolo después de la fecha anteriormente mencionada, cuando éste deposite su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A32-3: Ratificación del Protocolo destinado a enmendar la cláusula final del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*

Considerando que la Asamblea ha decidido enmendar la cláusula final del Convenio para incluir el texto auténtico del Convenio en idioma chino; y

Considerando que la Asamblea estima que es sumamente conveniente que la enmienda antes mencionada entre en vigor lo antes posible;

La Asamblea:

1. *Recomienda* a todos los Estados contratantes que ratifiquen la enmienda de la cláusula final del Convenio lo antes posible; y
2. *Encarga* al Secretario General que señale inmediatamente a la atención de los Estados contratantes la presente resolución con el propósito antes mencionado.

A23-2: Enmienda del Convenio de Chicago en lo relativo a la transferencia de ciertas funciones y obligaciones
--

La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional:

Reunida en su 23° período de sesiones en Montreal el 6 de octubre de 1980;

Habiendo tomado nota de las Resoluciones A21-22 y A22-28 sobre el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales;

Habiendo tomado nota del proyecto de enmienda del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* preparado por el 23° período de sesiones del Comité Jurídico;

Habiendo tomado nota de que es deseo general de los Estados contratantes contar con una disposición sobre la transferencia de ciertas funciones y obligaciones del Estado de matrícula al Estado del explotador de la aeronave en caso de arrendamiento, fletamento o intercambio o cualquier arreglo similar relativo a dichas aeronaves;

Habiendo considerado necesario enmendar, para los efectos señalados, el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944;

1. *Aprueba*, de conformidad con las disposiciones del Artículo 94 a) del referido Convenio, la siguiente enmienda propuesta del mismo:

Insértese, a continuación del Artículo 83, el siguiente nuevo Artículo 83 *bis*:

"Artículo 83 *bis*

Transferencia de ciertas funciones y obligaciones

- a) No obstante lo dispuesto en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los Artículos 12, 30, 31 y 32 a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.

- b) La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo y hecho público de conformidad con el Artículo 83 o de que un Estado parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados.
 - c) Las disposiciones de a) y b) anteriores también serán aplicables en los casos previstos por el Artículo 77".
2. *Prescribe*, de conformidad con las disposiciones del Artículo 94 a) del mencionado Convenio, que el número de Estados contratantes cuya ratificación se requerirá para que la enmienda propuesta anteriormente entre en vigor será de noventa y ocho.
3. *Resuelve* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo, en los idiomas español, francés, inglés y ruso teniendo cada texto igual autenticidad, en el que se incorpore la enmienda propuesta mencionada, así como lo expuesto a continuación:
- a) El Protocolo ostentará las firmas del Presidente de la Asamblea y de su Secretario General.
 - b) El Protocolo quedará abierto a la ratificación de todo Estado que haya ratificado el citado *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* o se haya adherido al mismo.
 - c) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.
 - d) El Protocolo entrará en vigor, para los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el nonagésimo octavo instrumento de ratificación.
 - e) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada ratificación del Protocolo.
 - f) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados partes en dicho Convenio la fecha de entrada en vigor del Protocolo.
 - g) Con respecto a cualquier Estado que ratifique el Protocolo después de la fecha anteriormente referida, el Protocolo entrará en vigor a partir del depósito de su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A23-3: Ratificación del Protocolo que incorpora el Artículo 83 bis al Convenio de Chicago

La Asamblea:

Habiendo adoptado la Resolución A23-2 por la que se enmienda el Convenio de Chicago mediante la inserción de un nuevo Artículo 83 *bis*:

Insta a todos los Estados contratantes a introducir las modificaciones necesarias en sus leyes nacionales y a ratificar la enmienda cuanto antes.

A25-1: Enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Artículo 3 bis)

La Asamblea de la Organización de la Aviación Civil Internacional:

Habiéndose reunido en su 25° período de sesiones (extraordinario) en Montreal el 10 de mayo de 1984;

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

Habiendo tomado nota de que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

Habiendo tomado nota de que es necesario que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada;

Habiendo tomado nota de que, con arreglo a consideraciones humanitarias elementales, debe garantizarse la seguridad y la vida de las personas a bordo de las aeronaves civiles;

Habiendo tomado nota de que en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944, los Estados contratantes:

- reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio,
- se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado, y
- convienen en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del Convenio;

Habiendo tomado nota de que los Estados contratantes han resuelto tomar medidas apropiadas para evitar que se viole el espacio aéreo de otros Estados y que la aviación civil se emplee para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio, así como para intensificar aún más la seguridad de la aviación civil internacional;

Habiendo tomado nota de que es el deseo general de los Estados contratantes ratificar el principio de no recurrir a las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo;

1. *Decide* que, en consecuencia, es conveniente enmendar el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944;

2. *Aprueba*, de conformidad con las disposiciones del Artículo 94 a) del referido Convenio, la siguiente enmienda propuesta al mismo:

Insértese, después del Artículo 3, un nuevo Artículo 3 bis del tenor siguiente:

“Artículo 3 bis

- a) Los Estados contratantes reconocen que todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y que, en caso de interceptación, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de éstas. La presente disposición no se

interpretará en el sentido de que modifica en modo alguno los derechos y las obligaciones de los Estados estipulados en la Carta de las Naciones Unidas.

- b) Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene derecho, en el ejercicio de su soberanía, a exigir el aterrizaje en un aeropuerto designado de una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si tiene motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio; asimismo puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin a este acto de violación. A tales efectos, los Estados contratantes podrán recurrir a todos los medios apropiados compatibles con los preceptos pertinentes del derecho internacional, comprendidas las disposiciones pertinentes del presente Convenio y, específicamente, con a) del presente Artículo. Cada Estado contratante conviene en publicar sus reglamentos vigentes en materia de interceptación de aeronaves civiles.
 - c) Toda aeronave civil acatará una orden dada de conformidad con b) del presente Artículo. A este fin, cada Estado contratante incorporará en su legislación o reglamentación todas las disposiciones necesarias para que toda aeronave civil matriculada en él o explotada por un explotador cuya oficina principal o residencia permanente se encuentre en su territorio, tenga la obligación de acatar dicha orden. Cada Estado contratante tomará las disposiciones necesarias para que toda violación de esas leyes o reglamentos aplicables se castigue con sanciones severas, y someterá el caso a sus autoridades competentes de conformidad con las leyes nacionales.
 - d) Cada Estado contratante tomará medidas apropiadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves civiles matriculadas en dicho Estado o explotadas por un explotador que tenga su oficina principal o su residencia permanente en dicho Estado, para cualquier propósito incompatible con los fines del presente Convenio. Esta disposición no afectará a) ni derogará b) y c) del presente Artículo".
3. *Prescribe*, de conformidad con la disposición de dicho Artículo 94 a) del mencionado Convenio, que el número de Estados contratantes cuya ratificación se requerirá para que la enmienda propuesta anteriormente entre en vigor será de ciento dos; y
4. *Resuelve* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo en los idiomas español, francés, inglés y ruso, teniendo cada texto igual autenticidad, en el que se incorpore la enmienda propuesta mencionada, así como lo expuesto a continuación:
- a) El Protocolo ostentará las firmas del Presidente de la Asamblea y de su Secretario General.
 - b) El Protocolo quedará abierto a la ratificación de todo Estado que haya ratificado el citado *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* o se haya adherido al mismo.
 - c) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.
 - d) El Protocolo entrará en vigor para los Estados que lo hayan ratificado en la fecha en que se deposite el centésimo segundo instrumento de ratificación.
 - e) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada ratificación del Protocolo.
 - f) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados partes en dicho Convenio de la fecha de entrada en vigor del Protocolo.

- g) Con respecto a cualquier Estado contratante que ratifique el Protocolo después de la fecha anteriormente referida, el Protocolo entrará en vigor a partir del depósito de su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A25-2: Ratificación del Protocolo por el que se incorpora el Artículo 3 bis al Convenio de Chicago

La Asamblea en su 25° período de sesiones (extraordinario):

Habiendo aprobado por unanimidad la enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en virtud de la cual se incorpora a este instrumento un nuevo Artículo 3 bis;

Insta a todos los Estados contratantes a ratificar lo antes posible el Protocolo por el que se incorpora el Artículo 3 bis al Convenio sobre Aviación Civil Internacional; y

Pide al Secretario General que haga presente esta Resolución a todos los Estados contratantes.

A27-1: Ratificación del Protocolo que incorpora el Artículo 3 bis al Convenio de Chicago

Considerando que la Asamblea en su 25° período de sesiones (extraordinario) de 1984 aprobó por unanimidad una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional que incorporaba un nuevo Artículo 3 bis a dicho Convenio;

Considerando que en las Resoluciones A25-2 y A26-2 de la Asamblea, así como en las Resoluciones del Consejo del 14 de julio y 7 de diciembre de 1988, se instaba a todos los Estados que no lo hubieran hecho a ratificar cuanto antes el Protocolo por el cual se incorporaba el nuevo Artículo 3 bis al Convenio;

Considerando que en la Resolución A26-2 la Asamblea tomaba nota del lento avance de la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago;

Considerando que el nuevo Artículo 3 bis incorpora principios fundamentales e indispensables para el desarrollo seguro de la aviación civil internacional; y

Considerando que es conveniente que ese artículo entre en vigor lo antes posible;

La Asamblea:

Hace un llamamiento con carácter urgente a todos los Estados contratantes que no lo hayan hecho todavía para que ratifiquen, lo antes posible, el Protocolo que incorpora el Artículo 3 bis al Convenio de Chicago.

A25-3: Colaboración entre los Estados contratantes para garantizar la seguridad de la aviación civil internacional y el logro de los objetivos del Convenio de Chicago

La Asamblea:

Tomando nota de la Resolución A25-1 que ha adoptado por unanimidad en el día de hoy;

Reconociendo que la seguridad de la aviación civil internacional exige que todos los Estados admitan la importancia que revisten la protección y la vida de las personas a bordo de las aeronaves civiles y que dicha seguridad se intensificaría mediante medidas de coordinación efectivas con respecto a las cuestiones relacionadas con la navegación aérea;

Convencida de que las medidas prácticas de cooperación entre los Estados contratantes son indispensables para garantizar la seguridad de la aviación civil internacional y el logro de los objetivos del Convenio de Chicago;

Consciente de la conveniencia de mejorar la coordinación entre los sistemas militares y civiles de comunicaciones y los organismos de control de tránsito aéreo, a fin de intensificar la seguridad de la aviación civil durante la identificación e interceptación de aeronaves civiles;

Reconociendo la importancia de alentar a los Estados a uniformar los procedimientos de interceptación de aeronaves civiles cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado;

1. *Insta* a los Estados contratantes:

- a) a colaborar en la mayor medida posible para reducir la necesidad de interceptar aeronaves civiles;
- b) a colaborar en la mayor medida posible para mejorar la coordinación entre los sistemas militares y civiles de comunicaciones y organismos de control de tránsito aéreo, a fin de intensificar la seguridad de la aviación civil internacional durante la identificación e interceptación de aeronaves civiles;
- c) a tratar en la medida de lo posible de uniformar los procedimientos de interceptación de aeronaves civiles cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado;
- d) a tratar en la medida de lo posible de que las tripulaciones de vuelo de las aeronaves civiles se atengan a procedimientos operacionales uniformes de navegación y de vuelo;

2. *Pide* al Consejo que tome las medidas necesarias para que no se interrumpa la labor emprendida en sus órganos competentes, entre ellos la Comisión de Aeronavegación y el Comité Jurídico.

A29-19: Aspectos jurídicos de las comunicaciones aeroterrestres mundiales

Considerando que en su 28° período de sesiones el Comité Jurídico examinó la cuestión “aspectos jurídicos de las comunicaciones aeroterrestres mundiales”;

Considerando que, según la interpretación del Comité Jurídico, en el párrafo a) del Artículo 30 del Convenio de Chicago se reconoce la soberanía de los Estados en el espacio aéreo situado sobre su territorio y que la correspondencia pública está sometida a las disposiciones del Estado que se sobrevuela;

Considerando que el Comité Jurídico recomendó al Consejo que debería invitar a la presente Asamblea a adoptar una resolución donde se tuviera en cuenta la recomendación del Comité Jurídico;

La Asamblea resuelve:

1. que no hay nada en el párrafo b) del Artículo 30 del Convenio de Chicago que se interprete como que impide el uso de los aparatos radiotransmisores instalados en una aeronave por parte de personas que carezcan de licencia, cuando dicho uso esté destinado a radiotransmisiones aeroterrestres que no estén relacionadas con la seguridad;
2. que todos los Estados miembros deberían asegurarse de que dicho uso de los aparatos mencionados no se prohíba en su espacio aéreo; y
3. que dicho uso de tales aparatos quedará supeditado a las condiciones establecidas en el anexo a la presente.

Anexo

Cuando un Estado miembro sea el Estado de matrícula de la aeronave (o el Estado del explotador de la aeronave en virtud del Artículo 83 *bis* del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, en el momento en que dicho artículo entre en vigor y se aplique a un caso concreto), el aparato radiotransmisor instalado a bordo de la aeronave podrá ser utilizado, mientras se encuentre en o sobre el territorio de otro Estado miembro, para las radiotransmisiones aeroterrestres que no estén relacionadas con la seguridad, con sujeción a las siguientes condiciones:

- (i) el cumplimiento de las condiciones de la licencia para la instalación y la operación del aparato en cuestión expedida por el Estado de matrícula (o el Estado del explotador) de la aeronave;
- (ii) cualquier persona podrá utilizar dicho aparato para radiotransmisiones aeroterrestres que no sean de seguridad, siempre que el radiotransmisor esté bajo control de un operador que sea titular de una licencia debidamente expedida por el Estado de matrícula (o el Estado del explotador) de la aeronave;
- (iii) el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Convenio Internacional de Telecomunicaciones y el Reglamento de Radiocomunicaciones adoptado en virtud de dicho convenio, con las enmiendas de que sean objeto ocasionalmente, inclusive las radiofrecuencias aplicables, la obligación de evitar las interferencias con otros servicios y la prioridad de las comunicaciones aeronáuticas relativas a situaciones de socorro, seguridad y regularidad de los vuelos; y
- (iv) el cumplimiento de todas las condiciones técnicas y de explotación establecidas en los reglamentos aplicables del Estado miembro en o sobre cuyo territorio está efectuando operaciones la aeronave.

MIEMBROS DE LA OACI**A1-3: Enmienda al Convenio (Artículo 93 bis)**

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas ha recomendado que se excluya al Gobierno franquista de España como miembro de las agencias especializadas establecidas por las Naciones Unidas o que entre en relaciones con ellas, y que no se le permita participar en las conferencias u otras actividades que puedan ser organizadas por las Naciones Unidas o por dichas agencias, hasta que un gobierno nuevo y aceptable se establezca en España; y

Considerando que la Asamblea General, al aprobar el acuerdo entre las Naciones Unidas y la OACI, puso como condición para conceder su aprobación que la OACI cumpliera con cualquier decisión de la Asamblea General relativa a la España de Franco;

Por lo tanto, la Asamblea de la OACI, deseando aceptar la recomendación de la Asamblea General y cumplir con la condición de dicha Asamblea para la aprobación del proyecto de convenio entre las Naciones Unidas y la OACI, aprueba la siguiente propuesta de enmienda al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, de acuerdo con el Artículo 94 del mismo:

“Artículo 93 bis

- a) No obstante las disposiciones de los Artículos 91, 92 y 93 que anteceden:
 1. Un Estado cuyo gobierno la Asamblea General de las Naciones Unidas haya recomendado que se excluya de los organismos internacionales establecidos por las Naciones Unidas o vinculados en relaciones con ellas, dejará, *ipso facto*, de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional.
 2. Un Estado que haya sido eliminado de las Naciones Unidas dejará, *ipso facto*, de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, a menos que la Asamblea General de las Naciones Unidas incluya en su acta de exclusión una recomendación en sentido contrario.
- b) Un Estado que deje de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional como resultado de las disposiciones de a) que antecede podrá, previa aprobación de la Asamblea General de las Naciones Unidas, ser readmitido en la Organización de Aviación Civil Internacional previa solicitud y con la aprobación del Consejo por mayoría de votos.
- c) Los miembros de la Organización que sean suspendidos en el ejercicio de sus derechos y privilegios como miembros de las Naciones Unidas, deberán a petición de esta última, ser suspendidos en el ejercicio de sus derechos y privilegios como miembros de esta Organización”.

A1-9: Estudio de las solicitudes de ingreso a la OACI

Considerando que es de desear que exista una participación universal en la Organización de Aviación Civil Internacional, para lograr su utilidad máxima en promover la seguridad en el aire y el desarrollo eficiente y ordenado del transporte aéreo;

Considerando que es conveniente apresurar el estudio de las solicitudes de ingreso;

Considerando que los Artículos 92 a) y 93 del Convenio contienen disposiciones relativas a las solicitudes de ingreso de ciertos Estados;

Considerando que después de haberse firmado el Convenio en diciembre de 1944 se han creado las Naciones Unidas;

Considerando que el acuerdo estableciendo relaciones entre esta Organización y las Naciones Unidas ha sido aprobado en esta Asamblea y que este acuerdo dispone que la Organización transmita inmediatamente a las Naciones Unidas las solicitudes de ingreso de aquellos Estados que no se hallen comprendidos en el Artículo 92 a) del Convenio; y

Considerando que las solicitudes de ingreso a esta Organización puedan recibirse mientras la Asamblea no esté en sesión, cuando provengan de un Estado que no sean aquéllos mencionados en el Artículo 92 a) del Convenio;

Por lo tanto la Asamblea resuelve:

Que en caso de recibirse una solicitud de ingreso a esta Organización mientras la Asamblea no esté en sesión, que provenga de un Estado no incluido en el Artículo 92 a) del Convenio, el Consejo podrá, de conformidad con el Artículo 93 del Convenio y hasta tanto se someta la solicitud a la próxima Asamblea conforme al Artículo mencionado, consultar al Estado o Estados invadidos o atacados durante la guerra de 1939-1945 por el Estado que solicite ser admitido.

LA ORGANIZACIÓN Y SUS ÓRGANOS**A13-1: Enmienda del Artículo 50 a) del Convenio con miras a aumentar a 27 el número de miembros del Consejo**

La Asamblea:

Habiéndose reunido en su 13º período de sesiones (extraordinario), en Montreal, el 19 de junio de 1961;

Teniendo en cuenta el deseo general de los Estados contratantes de aumentar el número de miembros del Consejo;

Considerando que es procedente crear seis puestos más en el Consejo y, en consecuencia, que el número de puestos se aumente de veintiuno a veintisiete; y

Considerando que, a tal fin, es necesario modificar el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

1. *Aprueba*, de conformidad con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda a dicho Convenio:

“Que en a) del Artículo 50 del Convenio se sustituya la palabra “veintiún”, por “veintisiete”.

2. *Fija*, de acuerdo con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, en 56 el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha enmienda entre en vigor; y

3. *Decide* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un protocolo en los idiomas español, inglés y francés, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, que contenga la propuesta de enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación:

- a) El Protocolo será firmado por el Presidente y el Secretario General de la Asamblea.
- b) El Protocolo quedará abierto a la ratificación de todos los Estados que hayan ratificado el mencionado *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* o se hayan adherido al mismo.
- c) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.
- d) El Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el 56° instrumento de ratificación.
- e) El Secretario General comunicará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada una de las ratificaciones del presente Protocolo.
- f) El Secretario General notificará inmediatamente la fecha de entrada en vigor del Protocolo a todos los Estados partes en dicho Convenio.
- g) El presente Protocolo entrará en vigor, respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada, a partir del momento en que se deposite su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A17A-1: Enmienda del Artículo 50 a) del Convenio con miras a aumentar a 30 el número de miembros del Consejo

La Asamblea:

Habiéndose reunido en período de sesiones extraordinario en Nueva York, el 11 de marzo de 1971;

Habiendo tomado nota del deseo general de los Estados contratantes de aumentar el número de miembros del Consejo;

Habiendo considerado que es procedente crear tres puestos más en el Consejo y, en consecuencia, que el número de puestos se aumente de 27 a 30; y

Habiendo considerado que, a tal fin, es necesario modificar el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

1. *Aprueba*, de conformidad con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda a dicho Convenio:

“Que en a) del Artículo 50 del Convenio, se sustituya la segunda frase por ‘Se compondrá de 30 Estados contratantes elegidos por la Asamblea’ ”.

2. *Fija*, de acuerdo con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, en 80 el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha enmienda entre en vigor; y

3. *Decide* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, que contenga la propuesta de enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación:

- a) El Protocolo será firmado por el Presidente y el Secretario General de la Asamblea.
- b) El Protocolo quedará abierto a la ratificación de todos los Estados que hayan ratificado el mencionado *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* o se hayan adherido al mismo.
- c) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.
- d) El Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el 80º instrumento de ratificación.
- e) El Secretario General comunicará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada una de las ratificaciones del Protocolo.
- f) El Secretario General notificará inmediatamente la fecha de entrada en vigor del Protocolo a todos los Estados partes en dicho Convenio.
- g) El Protocolo entrará en vigor, respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada, a partir del momento en que se deposite su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A21-2: Enmienda del Artículo 50 a) del Convenio con miras a aumentar a 33 el número de miembros del Consejo

La Asamblea:

Habiéndose reunido en su 21º período de sesiones en Montreal el 14 de octubre de 1974;

Habiendo tomado nota del deseo general de los Estados contratantes de aumentar el número de miembros del Consejo;

Habiendo considerado que es procedente crear tres puestos más en el Consejo y, en consecuencia, que el número de puestos se aumente de 30 a 33, a fin de permitir que se incremente la representación de los Estados que se eligen en la segunda, y en particular, en la tercera parte de la elección; y

Habiendo considerado que, a tal fin, es necesario modificar el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

1. *Aprueba*, de conformidad con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda a dicho Convenio:

“Que en a) del Artículo 50 del Convenio, se enmiende la segunda frase sustituyendo ‘treinta’ por ‘treinta y tres’ ”.

2. *Fija*, de acuerdo con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, en 86 el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha enmienda entre en vigor; y

3. *Decide* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo en los idiomas inglés, francés y español, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, que contenga la propuesta de enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación:

- a) El Protocolo será firmado por el Presidente y el Secretario General de la Asamblea.
- b) El Protocolo quedará abierto a la ratificación de todos los Estados que hayan ratificado el mencionado *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* o se hayan adherido al mismo.
- c) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.
- d) El Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el 86° instrumento de ratificación.
- e) El Secretario General comunicará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada una de las ratificaciones del Protocolo.
- f) El Secretario General notificará inmediatamente la fecha de entrada en vigor del Protocolo a todos los Estados partes en dicho Convenio.
- g) El Protocolo entrará en vigor, respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada, a partir del momento en que se deposite su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A28-1: Enmienda del Artículo 50 a) del <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i>
--

Habiéndose reunido en su 28 período de sesiones (extraordinario) en Montreal, el 25 de octubre de 1990;

Habiendo tomado nota del deseo de una gran proporción de Estados contratantes de aumentar el número de miembros del Consejo, a fin de asegurar una mayor representación de los Estados contratantes;

Habiendo considerado conveniente que el número de puestos en el Consejo se aumentara de 33 a 36;

Habiendo considerado necesario enmendar, a tal fin, el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

La Asamblea:

1. *Aprueba*, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 94 a) del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda de dicho Convenio:

“Que en el Artículo 50 a) del Convenio se sustituyan en la segunda oración las palabras ‘treinta y tres’ por ‘treinta y seis’ ”.

2. *Fija*, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 94 a) del mencionado Convenio, en ciento ocho el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha propuesta de enmienda entre en vigor;

3. *Resuelve* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo, en los idiomas español, francés, inglés y ruso, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, donde figure la enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación:

- a) El Protocolo será firmado por el Presidente de la Asamblea y por el Secretario General de la Asamblea.
- b) El Protocolo quedará abierto a la ratificación de todos los Estados contratantes que hayan ratificado el mencionado *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* o se hayan adherido al mismo.
- c) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.
- d) El Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el ciento ocho instrumento de ratificación.
- e) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada una de las ratificaciones del Protocolo.
- f) El Secretario General notificará inmediatamente la fecha de entrada en vigor del Protocolo a todos los Estados Partes en dicho Convenio.
- g) El Protocolo entrará en vigor, respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada, a partir del momento en que se deposite su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A28-2: Ratificación del Protocolo por el que se enmienda el Artículo 50 a) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*

Considerando que la Asamblea, en su 28° período de sesiones (extraordinario), ha decidido enmendar el Artículo 50 a) del Convenio con miras a aumentar el número de miembros del Consejo; y

Considerando que la Asamblea opina que es muy conveniente que la enmienda mencionada entre en vigor lo antes posible;

La Asamblea:

1. *Recomienda* a todos los Estados contratantes que ratifiquen urgentemente la enmienda del Artículo 50 a) del Convenio; y
2. *Encarga* al Secretario General que señale esta resolución a la atención de los Estados contratantes, lo antes posible.

A39-4: Enmienda al Artículo 50 a) del <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i>

Habiéndose reunido en su trigésimo noveno período de sesiones en Montreal el 1 de octubre de 2016;

Habiendo tomado nota del deseo general de los Estados contratantes de aumentar el número de miembros del Consejo;

Habiendo considerado que es procedente crear cuatro puestos más en el Consejo y, en consecuencia, que el número de miembros se aumente de treinta y seis a cuarenta; y

Habiendo considerado necesario a tal fin modificar el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, hecho en Chicago el siete de diciembre de 1944;

La Asamblea:

1. *Aprueba*, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 94 a) del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda de dicho Convenio:

“Que en el Artículo 50 a) del Convenio, en la segunda oración se sustituya la expresión “treinta y seis” por “cuarenta”;

2. *Fija*, de acuerdo con lo dispuesto en el citado Artículo 94 a) del mencionado Convenio, en ciento veintiocho el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha enmienda entre en vigor; y

Resuelve que la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo en los idiomas español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, que contenga la propuesta de enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación:

- a) el Protocolo será firmado por el Presidente y la Secretaria General de la Asamblea;
- b) el Protocolo quedará abierto a la ratificación de todos los Estados que hayan ratificado el mencionado *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* o se hayan adherido al mismo;
- c) los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional;
- d) el Protocolo entrará en vigor con respecto a los Estados que lo hayan ratificado en la fecha en que se deposite el 128° instrumento de ratificación;
- e) la Secretaria General comunicará inmediatamente a todos los Estados partes en el citado Convenio la fecha de depósito de cada una de las ratificaciones del Protocolo;

- f) la Secretaria General notificará inmediatamente la fecha de entrada en vigor del Protocolo a todos los Estados partes en dicho Convenio; y
- g) el Protocolo entrará en vigor respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada a partir del momento en que se deposite su instrumento de ratificación ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

**A39-5: Ratificación del protocolo por el que se
enmienda el Artículo 50 a) del Convenio sobre
Aviación Civil Internacional**

Considerando que la Asamblea ha decidido enmendar el Artículo 50 a) del Convenio para aumentar el número de miembros del Consejo; y

Considerando que la Asamblea opina que es muy conveniente que la enmienda mencionada entre en vigor lo antes posible;

La Asamblea:

1. *Recomienda* a todos los Estados contratantes que ratifiquen con la mayor urgencia la enmienda del Artículo 50 a) del Convenio; y
2. *Encarga* a la Secretaria General que señale esta resolución a la atención de los Estados contratantes lo antes posible.

**A4-1: Obligaciones de los Estados miembros del
Consejo**

Considerando que los Estados contratantes elegidos en 1947 para formar parte del Consejo aceptaron la responsabilidad de participar plenamente en el trabajo de la Organización;

Considerando que algunos de los Estados elegidos en estas condiciones se vieron imposibilitados de asumir esta responsabilidad, como se esperaba al tiempo de su elección, y dejaron de participar en las labores del Consejo que les correspondían; y

Considerando que, a pesar de estas dificultades, se admite que la elección al Consejo trae consigo la obligación del Estado contratante elegido para él de participar plenamente en las labores de la Organización;

Por lo tanto la Asamblea resuelve:

1. Que un Estado contratante que, de acuerdo con el Artículo 45* del Reglamento interno de esta Asamblea, notifique su intención de presentarse como candidato para su elección al Consejo, se sobreentiende que se propone, de resultar elegido, nombrar y mantener una representación permanente donde se encuentre la Sede de la Organización, a fin de asegurar la participación de los Estados miembros del Consejo en las labores de ésta; y

* Ahora Artículo 55.

2. Ordenar al Consejo que informe en cada período de sesiones de la Asamblea el caso de cualquier Estado miembro del Consejo que haya dejado de cumplir, a partir del período de sesiones anterior, las obligaciones aceptadas en virtud del párrafo anterior.

A18-2: Enmienda del Artículo 56 del Convenio por el que se eleva a 15 el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación

La Asamblea:

Reunida en su 18º período de sesiones, en Viena;

Habiendo tomado nota del deseo general de los Estados contratantes de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación;

Habiendo considerado conveniente elevar de 12 a 15 el número de miembros de ese órgano; y

Habiendo considerado necesario enmendar, a los fines precitados, el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944;

1. *Aprueba*, de conformidad con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda del mismo:

“En el Artículo 56 del Convenio, sustituir la expresión ‘doce miembros’ por la expresión ‘quince miembros’ ”.

2. *Fija*, de acuerdo con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, en 80 el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha propuesta de enmienda entre en vigor; y

3. *Resuelve* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo, en los idiomas inglés, francés y español, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, que contenga la propuesta de enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación:

- a) el Protocolo será firmado por el Presidente y el Secretario General de la Asamblea;
- b) el Protocolo quedará abierto a la ratificación por cualquier Estado que haya ratificado el mencionado *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* o se haya adherido al mismo;
- c) los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional;
- d) el Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el 80 instrumento de ratificación;
- e) el Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada una de las ratificaciones del Protocolo;
- f) el Secretario General notificará inmediatamente la fecha de entrada en vigor del Protocolo a todos los Estados partes en dicho Convenio;

- g) el Protocolo entrará en vigor, respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada, a partir del momento en que se deposite el instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

**A38-13: Composición de la Comisión de Aeronavegación
y participación en sus trabajos**

Considerando que el Artículo 56 del Convenio dispone que la Comisión de Aeronavegación se compondrá de 19 miembros nombrados por el Consejo de entre las personas designadas por los Estados miembros, pero no establece distinción alguna de nacionalidad ni especifica si dichas designaciones deben hacerse por Estados miembros del Consejo o por Estados que no sean miembros del Consejo;

Considerando que es esencial que dichos miembros no sólo estén capacitados profesionalmente, sino que también puedan dedicarse por entero al desempeño de sus cometidos;

Considerando que la Asamblea desea que se tomen las medidas necesarias para lograr la máxima participación posible de todos los Estados miembros interesados en la labor de la Comisión de Aeronavegación; y

Considerando que todos estos objetivos pueden lograrse, sin apartarse de los requisitos del Convenio, mediante el establecimiento, por el Consejo, de procedimientos adecuados;

La Asamblea:

1. *Resuelve* encargar al Consejo que, cada vez que tengan que efectuarse nuevos nombramientos en la Comisión de Aeronavegación, procure obtener de todos los Estados miembros candidaturas de entre las cuales se puedan seleccionar los 19 miembros de la Comisión;
2. *Insta* a todos los Estados miembros, especialmente a aquéllos que no estén representados en el Consejo, a que continúen haciendo todo lo posible para designar candidatos para formar parte de la Comisión;
3. *Recomienda* que el Consejo no designe a más de uno de entre los candidatos presentados por cada Estado miembro, y que tenga debidamente en cuenta el hecho de que es conveniente que todas las regiones del mundo estén representadas;
4. *Recomienda* que el Consejo tome todas las medidas necesarias para procurar y alentar la mayor participación posible de todos los Estados miembros en la labor de la Comisión; y
5. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A22-4.

**A27-2: Enmienda del Artículo 56 del Convenio sobre Aviación
Civil Internacional**

La Asamblea:

Habiendo tomado nota del deseo general de los Estados contratantes de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación;

Habiendo considerado conveniente elevar de quince a diecinueve el número de miembros de ese órgano; y

Habiendo considerado necesario enmendar, a los fines precitados, el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944;

1. *Aprueba*, de conformidad con lo dispuesto en el inciso a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda del mismo:

“En el Artículo 56 del Convenio, sustituir la expresión ‘quince miembros’ por la expresión ‘diecinueve miembros’”.

2. *Fija*, de acuerdo con lo dispuesto en el inciso a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, en 108 el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha propuesta de enmienda entre en vigor; y

3. *Resuelve* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo, en los idiomas español, francés, inglés y ruso, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, que contenga la propuesta de enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación:

- a) el Protocolo será firmado por el Presidente y el Secretario General de la Asamblea;
- b) el Protocolo quedará abierto a la ratificación por cualquier Estado que haya ratificado el mencionado *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* o se haya adherido al mismo;
- c) los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional;
- d) el Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el 108° instrumento de ratificación;
- e) el Secretario General comunicará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada una de las ratificaciones del Protocolo;
- f) el Secretario General notificará inmediatamente la fecha de entrada en vigor del Protocolo a todos los Estados partes en dicho Convenio;
- g) el Protocolo entrará en vigor, respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada, a partir del momento en que se deposite el instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A39-6: Enmienda del Artículo 56 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*

Habiéndose reunido en su trigésimo noveno período de sesiones en Montreal el 1 de octubre de 2016;

Habiendo tomado nota del deseo general de los Estados contratantes de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación;

Habiendo considerado conveniente aumentar de diecinueve a veintiuno el número de miembros de ese órgano, y

Habiendo considerado necesario enmendar, para dicho propósito, el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* hecho en Chicago el día siete de diciembre de 1944;

La Asamblea:

1. *Aprueba*, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 94 a) del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda del mismo:

“En el Artículo 56 del Convenio, sustituir la expresión 'diecinueve miembros' por 'veintiún miembros' ”;

2. *Específica*, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 94 a) del mencionado Convenio, en ciento veintiocho el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha enmienda entre en vigor; y

3. *Resuelve* que la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, que contenga la enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación:

- a) el Protocolo será firmado por el Presidente y la Secretaria General de la Asamblea;
- b) el Protocolo quedará abierto a la ratificación por cualquier Estado que haya ratificado el mencionado *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* o se haya adherido al mismo;
- c) los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional;
- d) el Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el 128º instrumento de ratificación;
- e) la Secretaria General comunicará inmediatamente a todos los Estados partes en dicho Convenio la fecha de depósito de cada una de las ratificaciones del Protocolo;
- f) la Secretaria General comunicará inmediatamente a todos los Estados partes en dicho Convenio la fecha de entrada en vigor del Protocolo; y
- g) el Protocolo entrará en vigor, respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada, a partir del momento en que se deposite su instrumento de ratificación ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

A39-7: Ratificación del Protocolo por el que se enmienda el Artículo 56 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*

Considerando que la Asamblea ha decidido enmendar el Artículo 56 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* con miras a aumentar el número de miembros de la ANC; y

Considerando que la Asamblea opina que es muy conveniente que la enmienda mencionada entre en vigor lo antes posible;

La Asamblea:

1. *Recomienda* a todos los Estados contratantes que ratifiquen urgentemente la enmienda del Artículo 56 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*; y

2. *Encarga* a la Secretaria General que señale esta resolución a la atención de los Estados contratantes, lo antes posible.

A7-5: Constitución revisada del Comité Jurídico

La Asamblea resuelve:

Aprobar por la presente la Constitución del Comité Jurídico que figura a continuación para que remplace a la Constitución aprobada por la Asamblea en su primer período de sesiones (Resolución A1-46).

Comité Jurídico — Constitución

- “1. El Comité Jurídico (denominado en adelante “el Comité”) será un Comité permanente de la Organización constituido por la Asamblea, y responsable ante el Consejo, excepto cuando aquí se especifique lo contrario.
2. Las obligaciones y funciones del Comité serán:
 - a) asesorar al Consejo sobre los asuntos que éste le traslade, relativos a la interpretación y enmienda del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;
 - b) estudiar otros asuntos relativos a derecho aéreo internacional público que le transmita el Consejo o la Asamblea y formular recomendaciones al respecto;
 - c) por orden de la Asamblea o del Consejo, o por iniciativa del propio Comité, y con sujeción a la aprobación previa del Consejo, estudiar problemas de derecho aéreo privado que afecten a la aviación civil internacional, preparar proyectos de convenio de derecho aéreo internacional y presentar informes y recomendaciones al respecto;
 - d) hacer recomendaciones al Consejo en cuanto a la representación de Estados no contratantes y otros organismos internacionales en las conferencias del Comité, en cuanto a la coordinación de la labor del Comité con la de otros órganos representativos de la Organización y de la Secretaría, y también en cuanto a otros asuntos que contribuyan a la eficacia del trabajo de la Organización.
3. El Comité estará integrado por peritos jurídicos designados por los Estados contratantes como sus representantes, y podrán participar en él todos los Estados contratantes.
4. Cada uno de los Estados contratantes representado en las conferencias del Comité tendrá un voto.
5. El Comité determinará, con sujeción a la aprobación del Consejo, su programa general de trabajo y el orden del día provisional de cada sesión, pero el Comité podrá modificar el orden del día provisional durante una sesión, a fin de facilitar su labor, siempre que dicha modificación sea compatible con lo dispuesto en esta Constitución. Las sesiones del Comité tendrán lugar en las fechas y lugares que determine o apruebe el Consejo.
6. El Comité adoptará su reglamento interno. Tal reglamento, y toda enmienda del mismo que afecte a la relación del Comité con otros órganos de la Organización, o con los Estados u otros organismos, estará sujeto a la aprobación del Consejo.
7. El Comité elegirá su propia mesa directiva.
8. El Comité podrá nombrar subcomités, ya sea para que se reúnan al mismo tiempo que el Comité, o previa aprobación del Consejo, en otras fechas y lugares que pueda estimar conveniente”.

A41-5: 75º aniversario del Comité Jurídico de la OACI

Considerando que en 2022 se cumplen 75 años del establecimiento del Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por la Asamblea de la OACI durante su primer período de sesiones en 1947;

Recordando que el Comité Jurídico de la OACI se creó sobre la base del Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (CITEJA);

Tomando nota de que, desde su creación, el Comité Jurídico de la OACI ha redactado proyectos de instrumentos que culminaron con la adopción de 24 tratados de derecho aeronáutico internacional en materia de responsabilidad de los transportistas aéreos y las aeronaves, financiación de aeronaves y seguridad operacional y seguridad de la aviación;

Tomando nota asimismo de que el Comité Jurídico de la OACI participó en la preparación de estudios sobre cuestiones específicas relativas al derecho aeronáutico internacional, así como en la elaboración de textos de orientación que ayudan a los Estados miembros de la OACI y a las organizaciones internacionales a aplicar los tratados de derecho aeronáutico y las normas y métodos recomendados (SARPS);

Reconociendo la importante contribución del Comité Jurídico de la OACI al desarrollo y la codificación del derecho aeronáutico internacional, con la sólida asistencia de la Secretaría de la OACI y en particular de su Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (LEB); *Reconociendo* además que los beneficios de la unificación de las normas internacionales que contienen los tratados de derecho aeronáutico internacional únicamente pueden expandirse y potenciarse con una participación universal en dichos tratados; y

Decidida a que el Comité Jurídico de la OACI siga desempeñando un papel importante a la hora de dar respuesta a los problemas que interesan a la comunidad del derecho aeronáutico internacional;

La Asamblea, con motivo del 75º aniversario de la creación del Comité Jurídico de la OACI:

1. *Rinde* homenaje al liderazgo y la visión del CITEJA, que redactó la primera serie de tratados de derecho aeronáutico internacional;
2. *Destaca* el papel esencial que ha desempeñado el Comité Jurídico de la OACI en el desarrollo y la codificación del derecho aeronáutico internacional desde su creación en 1947;
3. *Reconoce* las numerosas contribuciones al trabajo del Comité Jurídico de la OACI, tanto de representantes de Estados miembros de la OACI que han ejercido las presidencias y vicepresidencias del cuerpo como de quienes han actuado en sus subcomités y grupos de trabajo y en los grupos de estudio y grupos de trabajo de la Secretaría ejerciendo sus presidencias, vicepresidencias, relatorías o en calidad de personas miembros, así como de representantes de las organizaciones internacionales observadoras acreditadas por el Comité Jurídico de la OACI y la función de apoyo de la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores;
4. *Reitera* la necesidad de que el Comité Jurídico de la OACI siga desempeñando un papel de liderazgo para estudiar las cuestiones nuevas y emergentes que afectan al derecho aeronáutico y promover el desarrollo y la codificación del derecho aeronáutico internacional, reforzando así el marco jurídico que rige la aviación civil internacional;
5. *Insta* a todos los Estados miembros de la OACI a fomentar la participación universal en los tratados de derecho aeronáutico internacional y el cumplimiento efectivo de sus disposiciones con miras a consolidar el estado de derecho; y

6. *Invita* a todas las partes interesadas, incluidos los Estados miembros y las organizaciones pertinentes de la comunidad de la aviación civil mundial, a seguir colaborando a través del Comité Jurídico de la OACI para contribuir al desarrollo y la codificación del derecho aeronáutico internacional en beneficio de todas las naciones y pueblos del mundo.

A8-1: Enmienda de los Artículos 48 a), 49 e) y 61 del Convenio (Frecuencia de los períodos de sesiones de la Asamblea)

Considerando que el Artículo 48 a) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, dispone que la Asamblea se reúna cada año;

Considerando que es conveniente que la Organización esté en condiciones de disponer su programa de períodos de sesiones de la Asamblea a intervalos menos frecuentes de un año, si se considera deseable;

Considerando que es necesario enmendar dicho Convenio con el fin antes mencionado;

Considerando que, en virtud del Artículo 94 a) de dicho Convenio, toda enmienda que se proponga, después de ser aprobada por las dos terceras partes de los votos de la Asamblea, entrará en vigor respecto a los Estados que hayan ratificado tal enmienda, cuando la ratifique el número de Estados contratantes fijado por la Asamblea, y que este número no podrá ser inferior a las dos terceras partes del número total de Estados contratantes;

La Asamblea, en virtud del Artículo 94 a) de dicho Convenio, *aprueba* las siguientes enmiendas propuestas a dicho Convenio:

1. En el Artículo 48 a), sustituir “cada año” por “por lo menos una vez cada tres años”;
2. En el Artículo 49 e), sustituir la expresión “un presupuesto anual” por “presupuestos anuales”; y
3. En el Artículo 61, sustituir las expresiones “un presupuesto... por el período de un año” y “aprobará el presupuesto” por “presupuestos,... por períodos anuales” y “aprobará los presupuestos”, respectivamente;

Fija en 42 el número de Estados contratantes con cuya ratificación entrarán en vigor las enmiendas propuestas antes mencionadas;

Resuelve:

1. Que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo que incluya las enmiendas antes mencionadas en los idiomas español, inglés y francés, cada uno de los cuales será igualmente fehaciente;
2. Que el Protocolo sea firmado por el Presidente de esta Asamblea y su Secretario General;
3. Que el Protocolo quede abierto a la ratificación de todo Estado que haya ratificado o se haya adherido a dicho *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;
4. Que se envíen copias certificadas del Protocolo a todos los Estados partes o signatarios de dicho Convenio;
5. Que los instrumentos de ratificación se depositen en la Organización de Aviación Civil Internacional;

6. Que el Protocolo entre en vigor, entre los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el 42° instrumento de ratificación;
7. Que el Secretario General notifique inmediatamente a todos los Estados contratantes cada ratificación que se haga del Protocolo;
8. Que el Secretario General notifique inmediatamente a todos los Estados partes o signatarios de dicho Convenio la fecha en que entrará en vigor el Protocolo;
9. Que, respecto a todo Estado contratante que ratifique el Protocolo después de la fecha mencionada, el Protocolo entre en vigor al depositar su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional;

Recomienda que todos los Estados contratantes tomen urgentemente medidas a fin de ratificar las enmiendas antes mencionadas.

A14-5: Protocolo relativo a la enmienda del Artículo 48 a) del <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i>
--

La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional:

Reunida en su 14° período de sesiones, en Roma, el 21 de agosto de 1962;

Teniendo en cuenta el deseo general de los Estados contratantes de que el número mínimo de peticiones de Estados contratantes para la celebración de una reunión extraordinaria de la Asamblea sea superior a la cifra actual de diez;

Considerando que es procedente aumentar dicho número a la quinta parte del número total de Estados contratantes; y

Considerando que, a tal fin, es necesario modificar el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Aprobó, el 14 de septiembre de 1962, de conformidad con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda del mismo:

"Que en a) del Artículo 48 se suprima la segunda frase y se sustituya por 'La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de no menos de la quinta parte del número total de Estados contratantes dirigida al Secretario General' ".

Fijó, de acuerdo con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, en 66 el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha propuesta de enmienda entre en vigor; y

Resolvió que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un protocolo en los idiomas español, inglés y francés, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, que contenga la propuesta de enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación.

Por lo tanto, de acuerdo con la mencionada decisión de la Asamblea,

El presente Protocolo ha sido preparado por el Secretario General de la Organización;

El presente Protocolo quedará abierto a la ratificación de todos los Estados que hayan ratificado el mencionado *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* o se hayan adherido al mismo;

Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional;

El presente Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el 66° instrumento de ratificación;

El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada una de las ratificaciones del presente Protocolo;

El Secretario General notificará inmediatamente la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo a todos los Estados partes en dicho Convenio o signatarios del mismo;

El presente Protocolo entrará en vigor, respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada a partir del momento en que se deposite su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

En *testimonio de lo cual*, el Presidente y el Secretario General del 14° período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, debidamente autorizados por la Asamblea, firman el presente Protocolo.

Hecho en Roma, el 15 de septiembre de 1962, en un documento único, redactado en los idiomas español, inglés y francés, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad. El presente Protocolo quedará depositado en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, y el Secretario General de la Organización transmitirá copias legalizadas del mismo a todos los Estados partes en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* ya mencionado.

REGLAMENTO INTERNO PERMANENTE DE LA ASAMBLEA

- Resoluciones A6-12, A12-4 y A14-1
- Decisiones del 12°, 16°, 18°, 21°, 22°, 25° y 36° períodos de sesiones de la Asamblea (véanse los Informes del Comité Ejecutivo de cada uno de dichos períodos de sesiones)

Nota.— En esta publicación no figura el texto de este Reglamento interno ni el de las enmiendas correspondientes. La actual versión del Reglamento interno permanente de la Asamblea aparece en el Doc 7600.

A22 Decisión: Texto en idioma ruso del Reglamento interno permanente de la Asamblea

(véase Doc 9210 A22-EX, página 37, párrafo 13:1)

A25 Decisión: Texto árabe del Reglamento interno permanente de la Asamblea

(véase Doc 9437 A25-Res., P-Min., página 22, párrafo 9)

A16-13: Frecuencia y lugar de los períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea

Considerando que la Asamblea ha examinado las Resoluciones A4-6 (segunda oración de la Cláusula resolutive 4) y A14-4, y ha decidido que, de conformidad con A15-2, deben ser consolidadas y luego canceladas;

La Asamblea resuelve que la celebración trienal de períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea se considere como práctica normal de la Organización, en la inteligencia de que podrían convocarse períodos de sesiones ordinarios intermedios, por decisión de la Asamblea o del Consejo. El Consejo debiera considerar con la debida atención las sugerencias o las invitaciones hechas por los Estados contratantes para celebrar períodos de sesiones trienales ordinarios de la Asamblea fuera de la Sede de la Organización, teniendo en cuenta los beneficios que obtendrían la Organización y los Estados contratantes, la naturaleza de las ofertas para sufragar, total o parcialmente, los gastos adicionales de la Organización, y todas las circunstancias pertinentes.

A22 Decisión: Factibilidad de establecer un sistema de rotación para que los períodos ordinarios de la Asamblea se celebren en las distintas regiones de la OACI

(véase Doc 9210 A22-EX, página 12, párrafo 7:11)

A1-23: Autorización al Consejo para que actúe como organismo de arbitraje

Considerando que el acuerdo provisional de Aviación Civil Internacional dispone en su Artículo III, Sección 6(8), que una de las funciones del Consejo será:

“A solicitud de todas las partes interesadas, actuar como organismo de arbitraje en las diferencias que surjan entre los Estados miembros, en relación con cuestiones de aviación civil internacional que éstos sometan a su consideración. El Consejo podrá rendir un informe recomendatorio, pero si las partes interesadas así lo expresan específicamente, pueden obligarse por adelantado a aceptar la decisión del Consejo. El procedimiento que regirá para los fallos arbitrales, será determinado por acuerdo entre el Consejo y todas las partes interesadas”.

Considerando que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* no contiene una disposición de naturaleza similar, y que la facultad de que dispone el Consejo para la resolución de disputas de acuerdo con el Artículo 84 del Convenio, se limita a decisiones en relación con desacuerdos concernientes a la interpretación o aplicación del Convenio y sus Anexos;

Por lo tanto, la Primera Asamblea resuelve:

1. Que mientras se estudia más detenidamente el asunto, y la Organización acuerda los métodos que deban seguirse en relación con los desacuerdos de carácter internacional en el campo de la aviación civil, se autorice al Consejo para que actúe como cuerpo arbitral en aquellos desacuerdos que surjan entre los Estados contratantes en asuntos de aviación civil que se le sometan, cuando se lo pidan expresamente todos los interesados;

2. Que el Consejo, en tales ocasiones, está autorizado para presentar un informe recomendatorio o fallar con carácter obligatorio para las partes, si éstas se han obligado expresamente de antemano a aceptar como obligatoria la decisión del Consejo; y

3. Que el procedimiento que haya de regir el procedimiento de arbitraje será determinado por acuerdo mutuo entre el Consejo y todas las partes interesadas.

A5-3: Delegación de autoridad al Consejo para que extienda invitaciones a Estados no contratantes y Organizaciones Internacionales, a fin de que participen en los futuros periodos de sesiones de la Asamblea

La Asamblea, en su 5º período de sesiones, resuelve:

Que, por la presente, se delega en el Consejo la facultad de invitar a los Estados no contratantes y a los organismos internacionales públicos y privados para concurrir a futuros períodos de sesiones de la Asamblea, el cual a su vez podrá delegar dicha facultad, a su discreción.

A8-4: Enmienda del Artículo 45 (Sede permanente de la Organización)

Considerando que el Artículo 45 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, dispone que “La Organización tendrá su Sede permanente en el lugar que determine en su última reunión la Asamblea interina de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional”;

Considerando que, de conformidad con lo anterior, la Asamblea interina mencionada tomó una decisión al respecto el 6 de junio de 1946, determinando que la Sede permanente fuese Montreal;

Considerando que la Asamblea opina que las circunstancias pueden plantear la conveniencia de trasladar con carácter permanente la Sede de la Organización; y

Considerando que tal traslado no puede llevarse a cabo sin modificar el Convenio;

La Asamblea, considerando que el Convenio debe ser reformado para permitir que, en el caso de que sea necesario llevar a cabo tal traslado de la Sede permanente, éste pueda realizarse sin retrasos innecesarios;

Aprueba la siguiente propuesta de enmienda del Convenio: Al final del Artículo 45 del Convenio se *sustituye* el punto final por una coma, *añadiéndose* lo siguiente: “y no siendo con carácter provisional por decisión de la Asamblea. Para tomar tal decisión será necesario el número de votos que determine la Asamblea. El número de votos así determinado no podrá ser inferior a las tres quintas partes del total de los Estados contratantes”.

Establece en 42 el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha enmienda propuesta pueda entrar en vigor;

Resuelve:

1. Que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo con la enmienda anteriormente mencionada en los idiomas español, inglés y francés, cada uno de los cuales será igualmente fehaciente;
2. Que el Protocolo sea firmado por el Presidente de esta Asamblea y su Secretario General;
3. Que el Protocolo quede abierto a la ratificación de todo Estado que haya ratificado o se haya adherido a dicho *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;
4. Que se transmita copia certificada del Protocolo a todos los Estados que sean partes o signatarios del mencionado Convenio;
5. Que los instrumentos de ratificación sean depositados en la Organización de Aviación Civil Internacional;
6. Que el Protocolo entre en vigor entre los Estados que lo hayan ratificado en la fecha de depósito del 42º instrumento de ratificación;
7. Que el Secretario General notifique a cada uno de los Estados contratantes inmediatamente después de cada ratificación del Protocolo;
8. Que el Secretario General notifique inmediatamente a todos los Estados partes o signatarios del Convenio la fecha en que el Protocolo entre en vigor;
9. Que, por lo que se refiere a los Estados contratantes que ratifiquen el Protocolo después de la fecha anteriormente mencionada, el Protocolo entrará en vigor al depositarse el instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional;

Recomienda a todos los Estados contratantes que tomen urgentemente medidas a fin de ratificar la enmienda anteriormente mencionada.

A8-5: Examen de propuestas para trasladar la Sede permanente

Considerando que en este período de sesiones de la Asamblea se ha adoptado una enmienda del Artículo 45 del Convenio, en virtud de la cual, después de haberse ratificado ésta, será posible trasladar la Sede permanente de la Organización por decisión de la Asamblea, debiendo tomarse tal decisión por un número de votos especificado por la Asamblea; y que el número de votos especificado no puede ser inferior a las tres quintas partes del número total de Estados contratantes;

Considerando que se estima de la mayor importancia que todos los Estados contratantes tengan plena oportunidad de considerar adecuadamente cualquier propuesta para trasladar la Sede de la Organización;

La Asamblea resuelve:

que ningún período de sesiones futuro de la Asamblea examine propuesta alguna para trasladar la Sede permanente de la Organización, a no ser que se haya despachado a todos los Estados contratantes la correspondiente notificación, con toda la información pertinente, con 120 días de anticipación, por lo menos, a la fecha de inauguración del período de sesiones en cuestión.

A41-23: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI

Considerando que la OACI ha desempeñado sus funciones con eficacia y eficiencia conforme a lo establecido en la segunda parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (el Convenio de Chicago);

Considerando que los objetivos fundamentales de la Organización expresados en el Artículo 44 del Convenio de Chicago y las funciones del Consejo expresadas en los Artículos 54 y 55 continúan teniendo suma importancia;

Considerando que la Organización se enfrenta con nuevos retos en rápida evolución de carácter tecnológico, económico, medioambiental, social y jurídico;

Considerando que es necesario que la Organización responda con eficiencia y eficacia a esos retos;

Considerando que la OACI necesita contratar, cultivar, y retener una fuerza laboral altamente calificada, flexible, motivada y de alto desempeño para poder hacer frente a problemas tradicionales y emergentes y satisfacer las cambiantes necesidades de los Estados;

Considerando que la OACI necesita alianzas nuevas e innovadoras con partes interesadas que puedan aplicar información, conocimientos especializados, puntos de vista y recursos complementarios en pro de los objetivos estratégicos de la Organización;

Considerando que el desempeño institucional de la OACI y su capacidad para tener acceso a fondos adicionales de fuentes públicas y privadas son factores clave que afectan su ejecución de programas, la instrucción, la creación de capacidad y la asistencia a los Estados;

Considerando que los Estados, las partes interesadas y las organizaciones de financiamiento requieren de información oportuna, precisa y completa sobre las iniciativas, las políticas y el desempeño de la OACI;

La Asamblea:

1. *Expresa su agradecimiento* al Consejo y al Secretario General por los progresos efectuados en la elaboración del Plan de Actividades 2023-2025 de la OACI siguiendo los principios de gestión basada en los resultados y en las medidas adoptadas para mejorar el marco de seguimiento e información sobre el desempeño;
2. *Hace suyas* las decisiones ya adoptadas por el Consejo de elaborar un Plan de Actividades trienal, a fin de continuar trabajando en la transición de la OACI para convertirla en una organización de gestión basada en los resultados (RBM) y establecer un mecanismo de supervisión que incluya un examen anual del progreso realizado;
3. *Encarga* al Consejo y al Secretario General que, en el marco de sus respectivas competencias:
 - a) elaboren un marco de rendición de cuentas sólido, así como mecanismos para su implementación y supervisión, teniendo en cuenta la necesidad de velar por la congruencia entre los diversos elementos constitutivos de un sistema de rendición de cuentas, incluidos el marco estratégico y la gestión del desempeño, los controles internos, las normas éticas y la integridad, así como las funciones de supervisión;
 - b) elaboren un Plan de Actividades para cada trienio con un proceso de planificación sistemática y un enfoque RBM que mejore la eficacia, la transparencia y la rendición de cuentas y que impulse el desarrollo del presupuesto del Programa Regular;

- c) formulen un proceso de examen del Plan de Actividades a fin de tener en cuenta las novedades que se produzcan durante el trienio;
 - d) pongan el Plan de Actividades a disposición de los Estados contratantes y presenten una versión actualizada del mismo, durante el trienio correspondiente, a cada período de sesiones ordinario de la Asamblea;
 - e) tomen las medidas ulteriores necesarias para aumentar la transparencia, mejorar el ambiente de trabajo, forjar alianzas nuevas e innovadoras con partes interesadas externas, aumentar la eficacia institucional y asegurarse de que los resultados basados en el consenso sigan siendo un valor y un objetivo fundamentales de la OACI y sus órganos expertos, así como para movilizar recursos adicionales para producir mejores resultados; y
 - f) eviten todo posible conflicto de intereses real, potencial o percibido al establecer asociaciones y acceder a financiación voluntaria.
4. *Encarga* al Consejo que:
- a) siga simplificando los métodos de trabajo y procedimientos de la Asamblea con miras a alcanzar una mayor rendición de cuentas, transparencia, simplificación y eficiencia;
 - b) se cerciore de la eficacia del mecanismo de supervisión, con un procedimiento independiente para informar al Consejo, a fin de dotar a los programas de eficacia, transparencia, confianza, participación y rendición de cuentas; y
 - c) continúe examinando la estructura de gobernanza de la OACI y su capacidad para una toma de decisiones más efectiva, responsable y transparente, incluyendo la delineación y asignación de responsabilidades entre la Secretaría y el Consejo, y entre la Secretaria/el Secretario General y la Presidenta/el Presidente del Consejo, y que examine también cómo el ciclo trienal de la Asamblea y el presupuesto de la Organización pueden contribuir a esta mejora de la toma de decisiones.
5. *Invita* al Secretario General a que, en el ámbito de su competencia, siga tomando iniciativas para mejorar la eficacia y eficiencia de la Organización mediante reformas de procedimiento, gestión y administración, y dé cuenta de las mismas al Consejo;
6. *Invita* al Consejo y al Secretario General a que, al aplicar las cláusulas 3 a 5 anteriores, tengan debidamente en cuenta la lista de consideraciones, que no es exhaustiva, del apéndice de esta resolución; y
7. *Declara* que esta resolución sustituye la resolución A40-20 sobre el acrecentamiento de la eficacia de la OACI.

APÉNDICE

Lista de consideraciones para que la OACI sea más eficiente y eficaz

Proceso de planificación sistemática [cláusula 3, apartado b), de esta resolución]

- a) establecer vinculación directa y transparente entre el Plan de Actividades y el presupuesto del Programa Regular;

- b) establecer procedimientos de elaboración del presupuesto del Programa Regular que se centren en la asignación de recursos con criterio estratégico y según los resultados buscados, más que en los detalles administrativos (“de arriba a abajo” y no “de abajo a arriba”);
- c) establecer procedimientos para la presentación de informes centrados en resultados cónsonos con los objetivos estratégicos y productos basados en indicadores de desempeño, hitos y metas de acuerdo con lo definido en el Plan de Actividades;
- d) elaborar, dentro del marco del Plan de Actividades, otros planes más específicos por objetivo estratégico y velar por la coordinación y las acciones conjuntas en todos los objetivos estratégicos, las direcciones y las oficinas regionales;
- e) examinar de forma permanente en el seno de la Secretaría los progresos realizados en la aplicación del Plan de Actividades, y periódicamente en el Consejo y los órganos subsidiarios; y
- f) actualizar y extender el Plan de Actividades propiamente dicho, por lo menos cada tres años;
- g) simplificar el orden del día y reducir la documentación, centrándose en los aspectos de estrategia y política de alto nivel, áreas prioritarias principales y asignación de recursos;
- h) facilitar los procedimientos para presentar informes, cuidando en particular de evitar repetir innecesariamente la presentación y consideración de los mismos documentos en diferentes órganos;

Proceso de examen del Plan de Actividades (cláusula 3, apartado c), de esta resolución)

El examen del Plan de Actividades tras su aprobación debe tener en cuenta:

- a) qué elementos del Plan de Actividades están sujetos a examen y quién puede proponerlos y aceptarlos; y
- b) los elementos desencadenantes necesarios para justificar el examen y el modo en que deben registrarse y monitorearse las mejoras.

Mecanismo de supervisión (cláusula 4, apartado c), de esta resolución)

El énfasis en este caso debe recaer en un **procedimiento** firme para informar **independiente y directamente** al Consejo sobre la eficacia, transparencia y rendición de cuentas en todos los programas de la OACI. De acuerdo con las prácticas ordinarias de auditoría, el Secretario General tendría la oportunidad de formular comentarios sobre los informes independientes, pero no de modificarlos.

Otras medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de la Organización (cláusula 5 de esta resolución)

- a) introducir procedimientos para elaborar o enmendar, según corresponda, más oportunamente los instrumentos de derecho aeronáutico, las normas y métodos recomendados de la OACI y los planes regionales de navegación aérea;
- b) alentar más la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico en el ámbito nacional, así como la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI en todo el mundo y en la mayor medida posible;
- c) mejorar y acelerar las comunicaciones con los Estados contratantes, particularmente en lo que atañe a las normas y métodos recomendados, incluso con una utilización más generalizada de las transmisiones electrónicas;

- d) reforzar el grado de autonomía que se otorga al proceso de planificación regional y a la autoridad y recursos correspondientes que reciben las oficinas regionales de la OACI, asegurando al mismo tiempo una coordinación adecuada a escala mundial;
- e) examinar la relación que existe entre la OACI y otros organismos (tanto en la esfera de la aviación como en otros sectores pertinentes ajenos a la aviación, a escala mundial y regional), con miras a definir las respectivas áreas de responsabilidad, eliminar redundancias y establecer programas mixtos cuando corresponda;
- f) lograr que todas las partes interesadas de la comunidad aeronáutica, incluidos los proveedores de servicios, la industria y los familiares de las víctimas de accidentes de aviación, participen adecuadamente en las actividades de la OACI;
- g) simplificar el calendario y la documentación y reducir la duración de las reuniones de la OACI en general; y
- h) considerar la conveniencia y posibilidad de recurrir a expertos externos, cuando sea necesario para prestar asistencia respecto a cualquiera de las medidas precedentes.

A32-1: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI (Medidas para seguir mejorando en el trienio 1999-2001 y posteriormente)

Considerando que la OACI ha desempeñado sus funciones con eficacia y eficiencia durante más de 50 años, conforme a lo establecido en la segunda parte del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (el Convenio de Chicago);

Considerando que los objetivos fundamentales de la Organización expresados en el Artículo 44 del Convenio de Chicago y las funciones del Consejo expresadas en el Convenio, particularmente en los Artículos 54 y 55, continúan teniendo suma importancia;

Considerando que la Organización enfrenta nuevos retos, en rápida evolución y de carácter tecnológico, económico, social y jurídico;

Considerando que la respuesta a esos retos afecta a la seguridad de la aviación civil internacional; y

Considerando que es necesario que la Organización responda con eficacia a esos retos dentro de las limitaciones con que funciona;

La Asamblea:

1. *Expresa su agradecimiento* al Consejo y al Secretario General por el progreso realizado en el cumplimiento de la Resolución A31-2, Acrecentamiento de la eficacia de la OACI;
2. *Hace suyas* las decisiones ya adoptadas por el Consejo en este sentido;
3. *Encarga* al Consejo y al Secretario General, en el ámbito de sus respectivas competencias y los límites del presupuesto aprobado por la Asamblea, sin debilitar a la Organización ni comprometer su funcionamiento, que:
 - a) prosigan la labor que garantizará que la OACI responda eficazmente a los retos de un sector aeronáutico en rápida evolución y promueva la seguridad y protección de los vuelos en el mundo entero;
 - b) aseguren que los programas de alta prioridad que afectan a la seguridad del público viajero tengan los fondos y el personal necesarios;

- c) aseguren que la Oficina de evaluación de programas, auditoría y examen administrativo (EAO) funcione de la manera prevista, es decir, para mejorar la gestión, transparencia y rendición de cuentas de los programas;
 - d) examinen críticamente los programas de la OACI para determinar las prioridades y la validez contemporánea, eliminar o reducir aquellas actividades de los programas que ya no sean prioridades para la labor de la OACI o que puedan ser realizadas por otras organizaciones o por contrato;
 - e) simplifiquen los grupos de expertos y consoliden su trabajo cuando sea posible; y
 - f) concentren sus esfuerzos en:
 - 1) mejorar el proceso de preparación y adopción de SARPS, prestando especial atención a las necesidades mundiales, funcionales y operacionales;
 - 2) evaluar periódicamente los resultados de los programas de cooperación técnica a fin de identificar sus repercusiones para una mejor aplicación de los SARPS;
4. *Encarga* al Consejo que:
- a) continúe simplificando el proceso de la Asamblea concentrándolo en principios orientadores y desarrollo del programa de trabajo, eliminando duplicaciones en el orden del día;
 - b) de conformidad con los Artículos 54 y 55 del Convenio, ponga mayor énfasis en su programa de trabajo sobre decisiones de principios de la OACI, en aspectos como la ejecución de las decisiones de la Asamblea, la administración de finanzas, la adopción de SARPS, los informes de infracciones a la Asamblea y la preparación de conferencias diplomáticas en el marco de la OACI;
 - c) continúe la evaluación del carácter, los métodos de trabajo y los procedimientos de la OACI, particularmente de sus órganos rectores, incluyendo una comparación con otros organismos similares de las Naciones Unidas, recurriendo a la ayuda de un órgano externo, por ejemplo la Dependencia Común de Inspección de las Naciones Unidas, de ser necesario y conveniente;
 - d) considere si una reducción del número de sesiones del Consejo y de sus órganos subordinados podría aumentar la eficacia de la supervisión de la Organización por el Consejo y reducir asimismo el costo de los servicios a este órgano; y
 - e) determine las posibles economías de costos en la Secretaría;
5. *Invita* al Consejo y al Secretario General, en el ámbito de sus respectivas competencias, a:
- a) proseguir la labor dimanante de la Resolución A31-2 de la Asamblea;
 - b) ampliar dicha labor a fin de comprender el examen de los medios para suprimir los obstáculos que se oponen a una mayor eficiencia dentro de la Secretaría; y
 - c) una vez determinado lo que se entiende en la OACI por gastos administrativos y gastos de apoyo para los programas, estudiar las posibilidades de reducir considerablemente los gastos administrativos del presupuesto del programa ordinario en el curso de los dos próximos ciclos presupuestarios trienales, teniendo presente los trabajos que se realizan en las Naciones Unidas y otros organismos;

6. *Invita* al Secretario General a:

- a) considerar si es conveniente y eficaz en función del costo implantar un programa de recompensas e incentivos para el personal;
- b) mejorar el rendimiento de las oficinas regionales; y
- c) considerar la posibilidad de consolidar oficinas regionales y funciones para mejorar la ejecución de los programas. Este procedimiento debería considerarse teniendo en cuenta nuevas tecnologías y nuevos enfoques para los problemas de las diversas regiones;

7. *Invita* al Consejo a informar a los Estados sobre el progreso en el cumplimiento de las cláusulas 3 a 6 de esta resolución, a más tardar el 1 de mayo del año 2000, y a presentar un informe completo al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

**A33-3: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI
(para enfrentar nuevos retos)**

Considerando que la situación actual originada por los trágicos sucesos del 11 de septiembre de 2001 exige que la OACI responda con celeridad y sin dilación alguna a las nuevas amenazas y demandas a fin de asegurar su contribución eficaz a la seguridad, protección y eficiencia de los vuelos en todo el mundo;

Considerando que la OACI dispone de órganos de expertos que tratan continuamente las cuestiones relacionadas con la protección y seguridad, asesorando al Consejo y trabajando en estrecha relación con dicho órgano;

Considerando que la Organización tiene en el Consejo a un órgano deliberativo elegido con carácter residente que representa a todas las regiones del mundo, un hecho que refuerza aún más su legitimidad;

Considerando que el Consejo de la OACI es un órgano político de reconocida legitimidad internacional para tratar asuntos relacionados con la aviación civil internacional; y

Considerando que los Estados contratantes pueden ejercer su soberanía en virtud de la autoridad del Consejo por medio de un mecanismo que les permita solicitar la revisión de los SARPS introducidos recientemente;

La Asamblea:

Encarga al Consejo que explore los medios de abreviar el proceso de aprobación y adopción de los SARPS considerados de importancia clave para la seguridad y protección de la aviación civil, cuando se considere necesario.

A11-16: Preparación y marcha de las conferencias

La Asamblea, preocupada por la carga cada vez mayor que pesa sobre los Estados, tanto en el aspecto financiero como en el de personal, solicita al Consejo:

1. *Que continúe* su estudio tendiente a lograr la mayor eficacia en la preparación y marcha de las conferencias de la Organización, por ejemplo, haciendo más coherente y concisa la documentación, mediante limitaciones en el orden del día y reducciones razonables en la duración de las conferencias; y

2. Que procure a este respecto lograr la cooperación de los Estados contratantes.

A31-1: Emblema y sello oficiales de la OACI

La Asamblea:

Habiendo considerado la recomendación del Consejo referente al emblema y sello de la OACI;

Resuelve que los dibujos reproducidos a continuación constituirán el emblema y el sello oficiales de la Organización de Aviación Civil Internacional; y

Declara que la presente resolución sustituye y anula la Resolución A21-4.

Emblema oficial



Sello oficial



RELACIONES CON LOS ESTADOS CONTRATANTES

A1-14: Mejoramiento de los métodos de enlace con los Estados contratantes

Considerando que es esencial mejorar las relaciones entre la Organización y los Estados contratantes, para lograr la realización de los fines de la Organización;

Considerando que el Consejo Interino ha llamado la atención de la Primera Asamblea de la Organización sobre ciertas medidas que pueden tomarse para mejorar las actuales condiciones del servicio de enlace; y

Considerando que tales mejoras pueden realizarse únicamente por medio de la cooperación de todos los Estados contratantes, tomando cada uno de ellos las medidas adecuadas dentro de su propio territorio;

Por lo tanto, la Primera Asamblea recomienda:

1. Que todos los Estados contratantes remitan informes completos sobre las medidas adoptadas hasta el presente para establecer medios de enlace con la Organización;
2. Que los Estados contratantes, utilizando sus servicios de administración interior, designen a un funcionario o funcionarios a quienes se encargue directamente de establecer, cuando sea necesario, y coordinar los medios de enlace con la Organización;

3. Que los Estados contratantes proporcionen al Consejo en las fechas e intervalos que éste determine, informes sobre el progreso hecho para poner en práctica las Normas, Métodos y Procedimientos adoptados por la Organización, o las razones que se han tenido para no hacerlo;
4. Que los Estados contratantes proporcionen a la Organización los informes, documentos y publicaciones que ésta pida, de acuerdo con lo estipulado en el Convenio, sin demoras innecesarias; y
5. Que los Estados contratantes, mediante arreglos hechos con la Organización envíen empleados suyos a la oficina principal o a las oficinas regionales de la Organización, para adiestrarse y aprender los métodos empleados por la Organización.

A2-26: Convención general sobre prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados y Anexo al mismo relativo a la OACI

Considerando que en la Sección 37 de la *Convención general sobre prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados* aprobada por la Segunda Asamblea General de las Naciones Unidas se dispone que:

“La presente Convención será aplicable a cada organismo especializado cuando éste haya transmitido al Secretario General de las Naciones Unidas el texto definitivo del anexo correspondiente y le haya informado que acepta las cláusulas tipo, modificadas por dicho anexo, y se compromete a dar efectividad a las Secciones 8, 18, 22, 23, 24, 31, 32, 42 y 45, y todas las disposiciones del Anexo”;

Considerando que en cumplimiento de la Sección 35 de dicha Convención el Proyecto de Anexo III a esta Convención relativo a la Organización de Aviación Civil Internacional ha sido recomendado a esta Organización; y

Considerando que los privilegios e inmunidades que se definen en la Convención general, y en la forma que aparecen modificados en el Anexo relativo a la OACI, son esenciales al desempeño eficaz de las funciones de la Organización;

La Asamblea:

1. *Aprueba* como texto definitivo del Anexo correspondiente a la OACI el texto recomendado por la Segunda Asamblea General de las Naciones Unidas, que aparece como Anexo III a dicha Convención general;
2. *Acepta* las “cláusulas normales” de dicha *Convención general sobre prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados*, en la forma que quedan modificados por dicho Anexo;
3. *Se compromete* a poner en vigor las Secciones 8, 18, 22, 23, 24, 31, 32, 42 y 45, y la Sección 2 (iii) de dicho Anexo;
4. *Da instrucciones* al Secretario General a fin de que:
 - a) el texto del Anexo aprobado en cumplimiento del párrafo 1 sea comunicado al Secretario General de las Naciones Unidas;
 - b) se notifique al Secretario General de las Naciones Unidas que:
 - la Organización acepta las “cláusulas normales” en la forma en que están modificadas en el Anexo; y
 - la Organización se compromete a poner en vigor las Secciones 8, 18, 22, 23, 24, 31, 32, 42 y 45, y la Sección 2 (iii) de dicho Anexo; y

5. *Da instrucciones* al Secretario General para que, de acuerdo con la Sección 42 de las “cláusulas normales”, se comunique el texto de la Convención general conjuntamente con el Anexo relativo a la OACI a los Estados contratantes, que no son miembros de las Naciones Unidas, y que se invite a dichos Estados para que acepten la mencionada Convención en lo que respecta a la OACI, depositando un instrumento de adhesión a la Convención ya sea en manos del Secretario General de las Naciones Unidas o en poder del Secretario General de la OACI.

A2-27: Recomendación a los Estados contratantes para que concedan a la OACI las prerrogativas e inmunidades que se disponen en la *Convención general sobre prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados* y el Anexo III del mismo, a reserva de su aprobación formal de la Convención y Anexo

Considerando que la Segunda Asamblea General de las Naciones Unidas reconoció la necesidad de que los organismos especializados disfrutaran lo antes posible de prerrogativas e inmunidades esenciales al eficaz desempeño de sus funciones;

Considerando que deberá transcurrir un período de tiempo considerable antes de que la Convención entre en vigor en el caso de dichos organismos; y

Considerando que la Segunda Asamblea General de las Naciones Unidas ha recomendado a los miembros de dicha Organización que, a reserva de su adhesión formal a la Convención general relativa a las prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados, incluyendo los anexos relativos a cada organismo, concedan inmediatamente a los organismos especializados el beneficio de las prerrogativas e inmunidades que se disponen en dicho Convenio general y en el anexo al mismo, “entendiéndose que los organismos especializados pueden tomar medidas similares con respecto a aquellos de sus miembros que no son miembros de las Naciones Unidas”;

La Asamblea:

Recomienda a los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional que, hasta que aprueben definitivamente la Convención general relativa a las prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados, y el anexo relativo a la OACI, concedan a esta Organización, en todo cuanto sea posible, el beneficio de las prerrogativas e inmunidades que se disponen en dicha Convención general y en su Anexo.

A26-3: *Convención sobre prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados*

Considerando que en la Resolución A2-26 la Asamblea aceptó la *Convención sobre prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados*;

Considerando que en la Resolución A2-27 la Asamblea recomendó a los Estados contratantes que concedieran a la OACI, en todo cuanto fuera posible, el beneficio de los privilegios e inmunidades que se disponen en dicha Convención;

Considerando que algunos Estados contratantes todavía no han pasado a ser Partes en la Convención;

Considerando que la Asamblea de las Naciones Unidas, en la Resolución 39/27, adoptada el 30 de noviembre de 1984, reitera el pedido, que formuló anteriormente en su resolución 239C (III) del 18 de noviembre de 1948, a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho, de que adopten las medidas necesarias para eximir del impuesto nacional sobre

la renta a sus nacionales empleados por las Naciones Unidas, en lo que respecta a los sueldos y emolumentos a ellos pagados por las Naciones Unidas;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes que no lo hayan hecho a que realicen las gestiones necesarias para pasar a ser Parte en la *Convención sobre prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados*;
2. *Insta* a todos los Estados contratantes a que tomen las medidas a su alcance para aplicar los principios de dicha Convención;
3. *Pide* al Secretario General que señale esta Resolución a la atención de todos los Estados contratantes; y
4. *Pide* al Consejo que en el próximo período ordinario de sesiones de la Asamblea rinda informe sobre la aplicación de la presente Resolución.

A33-5: Confirmación de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y organizaciones internacionales o entre organizaciones internacionales*

Considerando que la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y organizaciones internacionales o entre organizaciones internacionales* fue adoptada el 21 de marzo de 1986 por una conferencia convocada por la Asamblea General de las Naciones Unidas;

Considerando que en el Artículo 83 de dicha Convención se estipula que está sujeta a ratificación por los Estados y a actos de confirmación formal por las organizaciones internacionales;

Considerando que la Convención fue firmada en nombre de la OACI por el Presidente del Consejo el 29 de junio de 1987;

Considerando que en la Resolución 53/100 (*Decenio de las Naciones Unidas para el Derecho Internacional*) la Asamblea General de las Naciones Unidas, entre otras cosas, alentó a los Estados a que examinaran la posibilidad de ratificar la Convención o de adherirse a ella, a las organizaciones internacionales que habían firmado la Convención a que depositaran un acto de confirmación formal y a otras organizaciones habilitadas para ello a que se adhirieran a la misma a la brevedad posible; y

Considerando que esta Asamblea estima que la Convención daría más claridad y certidumbre al régimen jurídico que rige las relaciones establecidas por tratados entre la OACI y los Estados o entre la OACI y otras organizaciones internacionales que son parte en la Convención, y por lo tanto mejoraría el funcionamiento de la Organización;

La Asamblea:

1. *Decide* que la OACI debería confirmar formalmente la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y organizaciones internacionales o entre organizaciones internacionales* (1986);
2. *Autoriza* al Presidente del Consejo a firmar un acto de confirmación formal de dicha Convención para depositarla en nombre de la OACI; y
3. *Insta* a los Estados que aún no lo hayan hecho a ratificar la Convención de modo que entre en vigor lo antes posible.

A1-15: Política de información pública de la OACI

Considerando que se reconoce que la Organización de Aviación Civil Internacional depende, para la continuación de su existencia, de la participación activa de los Estados contratantes, y que ésta a su vez depende en gran parte del apoyo de la opinión pública de los Estados contratantes;

Considerando que la creación de un grupo especial de información para la diseminación mundial de noticias e información relativas a las actividades de la Organización, como lo recomendara la Primera Asamblea Interina de la Organización Provisional en su Resolución Núm. XIV, no se ha puesto ampliamente en vigor por el Consejo Interino;

Considerando que la Primera Asamblea de la Organización aprobó un acuerdo con las Naciones Unidas, conforme al cual se espera que las Naciones Unidas ayuden a poner en vigor todo programa autorizado de información de la Organización; y

Considerando que con este propósito las Naciones Unidas necesitarán toda la ayuda posible del grupo de información de esta Organización;

Por lo tanto, la Asamblea resuelve:

- a) Que la política de información al público, por parte de la Organización, debería dirigirse primariamente a asegurar que se mantenga informados a los individuos y grupos directamente interesados en la aviación civil internacional, respecto a las actividades y propósitos de la Organización; y en segundo lugar, debería dirigirse al público en general de los Estados contratantes en su totalidad, dentro de los límites del presupuesto y en la medida en que sea factible, en cooperación con la organización de relaciones con el público de las Naciones Unidas, a fin de obtener la más amplia publicidad para las actividades de la Organización;
- b) Que las Oficinas regionales deberían participar en el programa de información en la medida en que sea factible, sin perjudicar la ejecución de sus deberes primordiales relacionados con los asuntos de navegación aérea y sin aumentar su personal;
- c) Que, al poner en vigor a) y b), deberán utilizarse al máximo los servicios prestados por los funcionarios que ya tienen a su cargo la publicidad, en el campo de la aviación civil, en los distintos Estados contratantes.

A19-1: Aeronave civil libia derribada el 21 de febrero de 1973 por cazas israelíes

La Asamblea:

Habiendo examinado la cuestión referente a la aeronave civil libia derribada el 21 de febrero de 1973 por cazas israelíes sobre el territorio egipcio ocupado de Sinaí;

Condenando el acto israelí que dio por resultado la pérdida de 106 vidas inocentes;

Convencida de que este acto afecta y pone en peligro la seguridad de la aviación civil internacional y destacando por lo tanto la urgencia de emprender una investigación inmediata de dicho acto;

1. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Secretario General para que efectúe una investigación para determinar los hechos y para que informe al Consejo en la fecha más temprana posible;
2. *Exhorta* a todas las partes interesadas a que cooperen plenamente en la investigación.

A20-1: Desviación y apoderamiento de un avión civil libanés por parte de aviones militares israelíes

La Asamblea:

Habiendo examinado el asunto relativo a la desviación forzada y apoderamiento por aviones militares israelíes de un avión civil libanés, fletado por Iraqi Airways, el 10 de agosto de 1973;

Considerando que Israel, por estos actos, violó el espacio aéreo libanés, puso en peligro el tráfico aéreo del aeropuerto civil de Beirut y cometió un grave acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional;

Observando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en su Resolución 337 (1973) adoptada el 15 de agosto de 1973, condenó a Israel por su violación de la soberanía del Líbano y por la desviación forzada y el apoderamiento de una aeronave civil libanesa, e invitó a la OACI a que tuviese en cuenta dicha resolución cuando considerase medidas adecuadas para defender a la aviación civil internacional;

Observando que el Consejo de la OACI, con fecha 20 de agosto de 1973, condenó a Israel por estas acciones;

Recordando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en su Resolución 262 de 1968, condenó a Israel por su acto premeditado contra el aeropuerto civil de Beirut que resultó en la destrucción de 13 aeronaves comerciales y civiles, y recordando que la Asamblea de la OACI, en su Resolución A19-1, condenó el acto israelí que dio por resultado la pérdida de 108 vidas inocentes, y que el Consejo, en su Resolución del 4 de junio de 1973, condenó enérgicamente ese acto israelí y le instó a cumplir con los fines y objetivos del Convenio de Chicago;

1. *Enérgicamente condena* a Israel por su violación de la soberanía del Líbano y por la desviación forzada y apoderamiento de un avión civil libanés y por violar el Convenio de Chicago;
2. *Urgentemente exhorta* a Israel a que desista de la comisión de actos de interferencia ilícita en el transporte aéreo civil internacional y aeropuertos y otras instalaciones que sirvan a tal transporte;
3. *Solemnemente advierte* a Israel que, si continúa cometiendo tales actos, la Asamblea tomará otras medidas contra Israel a fin de proteger la aviación civil internacional.

A24-5: Período de sesiones extraordinario del Consejo

La Asamblea:

Habiendo considerado el informe del Presidente del Consejo (A24-WP/49) sobre el período de sesiones extraordinario del Consejo celebrado los días 15 y 16 de septiembre de 1983, con respecto al trágico incidente ocurrido el 1 de septiembre de 1983 al Vuelo 007 de la Korean Airlines;

Apoya las resoluciones adoptadas y las decisiones tomadas en dicho período de sesiones*; e

Insta a todos los Estados miembros a que cooperen plenamente en la aplicación de las mismas.

A21-7: El aeropuerto de Jerusalén

Considerando que el aeropuerto de Jerusalén se encuentra situado en los territorios árabes ocupados y que se encuentra inscrito bajo la jurisdicción de Jordania en el Plan de Navegación Aérea del Oriente Medio de la OACI;

Recordando que los Artículos 1, 5 y 6 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* disponen que los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio, y que ningún servicio aéreo internacional regular o no regular con fines de embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo, podrá explotarse sobrevolando o penetrando en el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado;

La Asamblea resuelve que todos los Estados contratantes deberían, en ejecución de los Artículos pertinentes del Convenio antes mencionados, tomar todas las medidas necesarias a fin de abstenerse de explotar, o conceder permiso a cualquier línea aérea para explotar cualquier servicio aéreo, sea éste regular o no regular, hacia el aeropuerto de Jerusalén o desde el mismo, a menos que se haya concedido permiso previo de conformidad con las disposiciones de dichos Artículos.

A23-5: Aeropuerto de Jerusalén

Considerando que Israel ha promulgado leyes que alteran el carácter geográfico, demográfico e histórico de Jerusalén, así como su condición;

Considerando que el aeropuerto de Jerusalén es parte integrante de Jerusalén y está emplazado en los territorios árabes ocupados;

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en su Resolución Núm. 478, del 20 de agosto de 1980, consideró que este acto de Israel era nulo y sin efecto alguno;

Considerando que el Artículo 5 del Acuerdo concluido entre las Naciones Unidas y la OACI, que figura en el Doc 7970, afirma la obligación de la OACI de coadyuvar al logro de los fines de las Naciones Unidas;

Considerando que la Resolución A21-7 de la Asamblea de la OACI de 1974 reconoce la soberanía árabe sobre el aeropuerto de Jerusalén;

Considerando que el Consejo, en su 86° período de sesiones (diciembre de 1975), deploró profundamente el hecho de que Israel hiciera caso omiso de la citada resolución de la Asamblea;

Considerando que las medidas adoptadas por Israel son contrarias a la Resolución A21-7 de la Asamblea de la OACI de 1974 y a la decisión del Consejo adoptada en su 86° período de sesiones, el 17 de diciembre de 1975;

Considerando que Israel persiste en su actitud de no respetar y contravenir las resoluciones de la OACI;

* Reproducidas en las Decisiones del Consejo (período de sesiones extraordinario), Doc 9428-C/1079, páginas 21-25.

La Asamblea:

1. *Reafirma* su Resolución A21-7 (1974) y la decisión adoptada el 17 de diciembre de 1975 por el 86° período de sesiones del Consejo.
2. *Considera* nula y sin efecto alguno la alteración del carácter geográfico, demográfico e histórico de Jerusalén, así como de su condición.
3. *Deplora profundamente* el proceder de Israel al anexarse oficialmente a Jerusalén, comprendido su aeropuerto.
4. *Insta* a Israel a que deje sin efecto tales medidas y se atenga a las resoluciones de la Asamblea de la OACI.
5. *Encarga* al Consejo que adopte las medidas necesarias para dar cumplimiento a la Resolución A21-7 de la Asamblea y a la decisión del Consejo adoptada el 17 de diciembre de 1975 en su 86° período de sesiones.

A22-5: Sabotaje y destrucción de una aeronave civil cubana en servicio regular por el Caribe con la muerte de 73 pasajeros y tripulantes

La Asamblea:

Considerando que el criminal sabotaje llevado a cabo el día 6 de octubre de 1976 contra un avión cubano de transporte aéreo regular se encuentra entre los actos de agresión individual contra una aeronave que mayor número de víctimas han causado, al perecer todos los tripulantes y pasajeros, con un total de 73 personas;

Considerando que en la Resolución A20-2 la Organización de Aviación Civil Internacional ha condenado todos los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil;

Considerando además que es conveniente y ejemplarizante que un hecho de esta gravedad sirva para demostrar la efectiva disposición de los Estados a perseguir y reprimir sin vacilaciones cualquier atentado contra la seguridad del transporte aéreo y la vida de los tripulantes y pasajeros;

1. *Condena* en forma particular el criminal sabotaje de que fuera objeto la aeronave cubana CU-T 1201, que ocasionó la muerte de 73 personas.
2. *Exhorta* a los Estados a cuyo alcance esté el hacerlo, a que persigan y castiguen con la mayor severidad a los criminales que han llevado a cabo este acto para que la sanción se corresponda con la magnitud del crimen y constituya un ejemplo disuasivo para casos futuros.
3. *Expresa* su más profundo pesar y sinceras condolencias a las familias de las víctimas de este trágico suceso y de todas las tragedias provocadas por actos criminales contra la aviación civil.

A28-7: Repercusiones de la invasión iraquí de Kuwait en la aeronáutica

La Asamblea:

Recordando que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* está basado en la creencia de que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general; y que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

Teniendo presentes las disposiciones y los principios contenidos en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*; *Tomando nota* de la condena por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de la invasión de Kuwait y de la Resolución 662 del Consejo de Seguridad, en la que se decidió que la anexión de Kuwait por Iraq no tenía validez jurídica y se consideraba nula y sin valor, y en la que exhortaba a todos los Estados, organizaciones internacionales y organismos especializados a que no reconocieran dicha anexión y a que se abstuvieran de cualquier acción o transacción que pudiera interpretarse como un reconocimiento indirecto de dicha anexión;

Tomando nota además de la Resolución 661 del Consejo de Seguridad, en la que se exhorta a todos los Estados a adoptar las medidas apropiadas para proteger los bienes del Gobierno legítimo de Kuwait y de sus organismos;

Tomando nota además de la Resolución 670 del Consejo de Seguridad, en la que se afirma que los organismos especializados deberán adoptar las medidas necesarias para poner en práctica las disposiciones de la Resolución 661;

Tomando nota además de que en la Resolución 670 del Consejo de Seguridad se afirma que el Decreto Núm. 377 del Consejo de Mando de la Revolución, de fecha 16 de septiembre de 1990, decreto por el que entre otras cosas se pretendía embargar los bienes de compañías extranjeras, es nulo y sin valor;

1. *Condena* la transgresión de la soberanía del espacio aéreo de Kuwait y el pillaje del aeropuerto internacional de Kuwait por las fuerzas armadas iraquíes, incluido el apoderamiento de 15 aeronaves de Kuwait Airways y su traslado a Iraq, y su pretendido registro como aeronaves de matrícula iraquí;
2. *Exhorta* a Iraq a que facilite la pronta recuperación por sus propietarios de las aeronaves de matrícula extranjera detenidas en el aeropuerto internacional de Kuwait;
3. *Declara* que el registro unilateral de aeronaves con matrícula de Kuwait Airways como aeronaves con matrícula iraquí es nulo y sin valor, y exhorta al Gobierno iraquí a que devuelva las aeronaves kuwaitíes al legítimo Gobierno de Kuwait;
4. *Pide* a todos los Estados en cuyo territorio se hallen cualesquiera de dichas aeronaves que éstas sean entregadas al legítimo Gobierno de Kuwait;
5. *Pide* a todos los Estados que no proporcionen a Iraq, a sus compañías o a sus nacionales, ya sea directa o indirectamente, ningún repuesto, equipo o suministros o servicios que permitan a Iraq la utilización de dichas aeronaves;
6. *Pide* al Consejo que siga ocupándose de este asunto con los Estados contratantes en lo que atañe a las medidas que se adoptarán para poner en ejecución la presente resolución, de modo que dicho asunto pueda seguir siendo objeto de examen constante.

A32-6: Seguridad operacional de la navegación

Habiendo considerado que el 31 de agosto de 1998 un objeto propulsado por cohetes fue lanzado por cierto Estado contratante y que parte del objeto cayó al mar en el océano Pacífico frente a la costa de Sanriku en Japón nororiental;

Habiendo considerado que la zona de impacto del objeto estaba en la vecindad de la aerovía internacional A590 que es conocida por componer el sistema de rutas NOPAC, vía troncal que enlaza Asia y América del Norte y por la que transitan diariamente unos 180 vuelos de diversos países;

Habiendo considerado que el lanzamiento de dicho vehículo propulsor se efectuó de manera incompatible con los principios fundamentales, normas y métodos recomendados del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*; y

Observando que es necesario que la aviación internacional se desarrolle de manera segura y ordenada, y que los Estados contratantes tomarán medidas apropiadas para aumentar más la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a reafirmar que la seguridad operacional del tránsito aéreo es de máxima importancia para el desarrollo sano de la aviación civil internacional;
2. *Insta* a todos los Estados contratantes a cumplir estrictamente con las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, sus Anexos y procedimientos conexos a fin de prevenir la repetición de tales actividades potencialmente peligrosas; y
3. *Encarga* al Secretario General que señale inmediatamente esta resolución a la atención de todos los Estados contratantes.

A35-1: 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 civiles rusas en vuelos regulares de pasajeros representan, en principio, una nueva forma de terrorismo que utiliza perpetradores suicidas que portan en sus cuerpos artefactos 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 artefactos explosivos en el cuerpo humano;

Convencida de la necesidad de adoptar medidas adecuadas para contrarrestar tales actos de terrorismo;

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 ocasionaron la pérdida de numerosas vidas humanas;
2. *Expresa* su más sentido pésame y hace llegar sus condolencias a las familias de todos aquellos 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 artefactos explosivos en el cuerpo humano.

A41-1: Infracción del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por parte de la República de Belarús

Recordando la decisión del Consejo de la OACI del 27 de mayo de 2021 relativa al incidente en torno del vuelo FR4978 de Ryanair en el espacio aéreo de Belarús el 23 de mayo de 2021;

Habiendo examinado el informe del Equipo de Investigación de los Hechos (FFIT) instituido por el Secretario General en virtud de dicha decisión del Consejo de la OACI;

Teniendo en cuenta las disposiciones y los principios contenidos en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo entero;

Considerando la importancia capital de preservar la seguridad operacional de la aviación civil internacional que se consagra en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos;

Tomando nota de que el 18 de julio de 2022 el Consejo de la OACI determinó, sobre la base de los hechos constatados por el FFIT, que personas de alto rango del Gobierno de la República de Belarús habían participado a sabiendas o tomado intervención en la comunicación de una falsa amenaza de bomba contra el vuelo FR4978 de Ryanair que llevó a su desvío y aterrizaje en el Aeropuerto Nacional de Minsk;

Tomando nota además de que el Consejo de la OACI llegó a la grave conclusión, sobre la base de los hechos constatados por el FFIT, de que la seguridad operacional del vuelo FR4978 de Ryanair se había puesto en peligro cuando se comunicó una falsa amenaza de bomba a la tripulación de vuelo siguiendo instrucciones de personas de alto rango del Gobierno de la República de Belarús, y que las acciones del Gobierno de la República de Belarús al cometer un acto de interferencia ilícita que puso deliberadamente en peligro la seguridad del vuelo FR 4978 de Ryanair y las vidas de todas las personas a bordo constituyen una violación flagrante y grave del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Recordando que la utilización de la aviación civil por parte de cualquier Estado para cualquier fin incompatible con los objetivos del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* es contraria al espíritu de dicho Convenio, su preámbulo y su Artículo 4;

Considerando que el Consejo de la OACI decidió además someter el asunto a la consideración del 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, de conformidad con el Artículo 54 k) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

La Asamblea:

1. *Hace suya* la determinación del Consejo de la OACI, sobre la base de las conclusiones del FFIT, de que las acciones del Gobierno de la República de Belarús al participar o tomar intervención a sabiendas en la comunicación de una falsa amenaza de bomba contra el vuelo FR4978 de Ryanair que llevó a su desvío y aterrizaje en el Aeropuerto Nacional de Minsk, poniendo así en peligro deliberadamente la seguridad de una aeronave comercial de pasajeros y las vidas de todas las personas que iban a bordo, configuran una utilización de la aviación civil por parte de la República de Belarús con un fin incompatible con los objetivos del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, lo que constituye una violación flagrante y grave de su Artículo 4;
2. *Condena* el accionar del Gobierno de la República de Belarús al cometer un acto de interferencia ilícita que puso deliberadamente en peligro la seguridad del vuelo FR4978 de Ryanair y las vidas de todas las personas a bordo;
3. *Lamenta* que, a pesar de la notificación de la infracción del artículo 4 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, la República de Belarús no haya tomado las medidas adecuadas en un plazo razonable tras la notificación de dicha infracción;
4. *Pide urgentemente* a la República de Belarús que tome las medidas adecuadas para remediar esta infracción;
5. *Pide* al Consejo que siga ocupándose de este asunto e informe a la Asamblea según proceda; y
6. *Encarga* al Secretario General que señale inmediatamente esta Resolución a la atención de todos los Estados contratantes.

A41-2: Infracciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional cometidas por la Federación de Rusia

Habiendo examinado la cuestión relativa a las infracciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional cometidas por la Federación de Rusia;

Recordando que la Asamblea General de las Naciones Unidas, al adoptar la Resolución A/ES-11/L.1 sobre la agresión contra Ucrania reafirmó su compromiso con la soberanía, la independencia, la unidad y la integridad territorial de Ucrania y deploró en los términos más enérgicos la agresión cometida por la Federación de Rusia contra Ucrania, en contravención de la Carta de las Naciones Unidas;

Teniendo en cuenta las disposiciones y principios del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y considerando que el objetivo primordial de la OACI continúa siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando la importancia capital de preservar la seguridad operacional de la aviación civil internacional, y que una vez que un Estado contratante matricula una aeronave, le corresponden una serie de obligaciones relacionadas con la seguridad operacional en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos;

Tomando nota de que el Consejo de la OACI, el 25 de febrero de 2022, condenó la violación de la integridad territorial y la soberanía de Ucrania, incluido su espacio aéreo, por ser contraria al Artículo 1 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* e instó a la Federación de Rusia a que cesara sus actividades ilícitas con objeto de mantener la seguridad

operacional y la seguridad de la aviación en todas las zonas afectadas, y a que respetara las obligaciones que le incumben en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Tomando nota de que el 15 de junio de 2022, la OACI confirmó que la Federación de Rusia continuaba sin resolver una preocupación de seguridad operacional y que, el 22 de junio de 2022, el Consejo de la OACI examinó una nota de estudio presentada por 19 Estados miembros del Consejo en la que, además de la infracción del Artículo 1 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, se enumeraban las infracciones de los Artículos 18, 19, 29 y 31 relativas a la matriculación doble de aeronaves por parte de la Federación de Rusia y, a su vez, por permitir la explotación de dichas aeronaves sin certificados de aeronavegabilidad válidos, y de que a este respecto el Consejo hizo un llamamiento a la Federación de Rusia a que cesara inmediatamente y remediara urgentemente sus infracciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Considerando que la Federación de Rusia no adoptó las medidas adecuadas en un plazo razonable tras la notificación de las infracciones, a pesar de las enérgicas condenas del Consejo y de sus llamamientos a respetar el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Considerando que el Consejo de la OACI decidió además someter este asunto a la Asamblea de la OACI en su 41º período de sesiones, de conformidad con el Artículo 54 k) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

La Asamblea:

1. *Hace suya* la decisión del Consejo de la OACI de que la violación de la integridad territorial y la soberanía de Ucrania por parte de la Federación de Rusia, incluido su espacio aéreo soberano, y la matriculación doble de aeronaves por parte de la Federación de Rusia y, a su vez, el hecho de permitir la operación de dichas aeronaves sin certificados de aeronavegabilidad válidos constituyen infracciones de los Artículos 1, 18, 19, 29 y 31 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, de conformidad con su Artículo 54 k);
2. *Deplora* que, haciendo caso omiso de las preocupaciones y condenas expresadas por el Consejo de la OACI, la Federación de Rusia haya continuado con estas infracciones de los Artículos 1, 18, 19, 29 y 31 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;
3. *Condena* a la Federación de Rusia por la violación de la soberanía del espacio aéreo ucraniano y la matriculación doble de aeronaves por parte de la Federación de Rusia y, a su vez, por permitir la explotación de dichas aeronaves sin certificados de aeronavegabilidad válidos que constituyen infracciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y representa una grave amenaza para la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional;
4. *Pide urgentemente* a la Federación de Rusia que cese las acciones que conducen a las infracciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* a fin de cumplir estrictamente las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos;
5. *Pide urgentemente* a la Federación de Rusia que resuelva las cuestiones relacionadas con las aeronaves arrendadas matriculadas en otros Estados contratantes que han sido inscritas en la Federación de Rusia y que impida la explotación de dichas aeronaves sin certificados de aeronavegabilidad válidos a fin de remediar las infracciones de los Artículos 18, 19, 29 y 31 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;
6. *Pide* al Consejo que siga ocupándose de este asunto e informe a la Asamblea según proceda; y
7. *Encarga* al Secretario General que señale inmediatamente esta resolución a la atención de todos los Estados contratantes.

A41-3: Lanzamientos de misiles sin previo aviso por parte de la República Popular Democrática de Corea

Habiendo examinado la cuestión referente a los lanzamientos recurrentes de misiles sin previo aviso por parte de la República Popular Democrática de Corea;

Recordando la resolución A32-6 de la Asamblea relativa a la seguridad operacional de la navegación;

Recordando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, actuando en virtud del capítulo VII de la *Carta de las Naciones Unidas*, exigió que la República Popular Democrática de Corea no realizara ningún lanzamiento que utilice la tecnología de misiles balísticos y ha condenado en los términos más enérgicos a la República Popular Democrática de Corea cuando así lo hiciera en contravención y flagrante menosprecio de las resoluciones 1718 (2006), 2087 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016) y 2371 (2017), entre otras, del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas;

Teniendo en cuenta las disposiciones y los principios contenidos en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo entero;

Considerando la importancia capital de una adecuada coordinación con todas las partes interesadas de las actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles (Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*), de la debida promulgación de información cuando sea inevitable el establecimiento de zonas prohibidas, restringidas o peligrosas (Anexo 15 — *Servicios de información aeronáutica*) y de la aplicación efectiva de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión de la información aeronáutica* (Doc 10066) pertinentes;

Tomando nota de que, el 6 de octubre de 2017, el Consejo de la OACI expresó su firme condena del continuo lanzamiento de misiles balísticos por parte de la República Popular Democrática de Corea sobre o en las proximidades de rutas aéreas internacionales sin aviso previo, lo cual representa una grave amenaza para la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Considerando que el Consejo de la OACI siguió ocupándose del tema, expresando su preocupación con respecto a los lanzamientos de misiles sin previo aviso por parte de la República Popular Democrática de Corea, que representan un grave riesgo para la aviación civil internacional civil y que ocurrieron en contravención de las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, y afirmó que la Secretaría de la OACI debería evitar todas las actividades técnicas con la República Popular Democrática de Corea, tanto de naturaleza directa como indirecta;

Tomando nota de que, el 1 de junio de 2022, el Consejo de la OACI condenó en los términos más enérgicos la reciente oleada de lanzamientos de misiles sin previo aviso e instó a la República Popular Democrática de Corea a respetar el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y cumplir las normas y métodos recomendados de la OACI aplicables;

Considerando que el Consejo de la OACI decidió además someter el asunto a la consideración del 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, de conformidad con el artículo 54 k) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

La Asamblea:

1. *Apoya* la decisión del Consejo de la OACI de que, aparte de la incompatibilidad de los lanzamientos de misiles balísticos con las resoluciones aplicables del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, los lanzamientos de misiles sin previo aviso por parte de la República Popular Democrática de Corea constituyen una infracción del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, de conformidad con su artículo 54 k);

2. *Deplora profundamente* que, haciendo caso omiso de las preocupaciones y condenas manifestadas por el Consejo de la OACI, la República Popular Democrática de Corea haya perseverado en los lanzamientos de misiles sin previo aviso;
3. *Condena enérgicamente* a la República Popular Democrática de Corea por los lanzamientos de misiles sin previo aviso, lo cual contraviene el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y representa una grave amenaza para la seguridad operacional de la aviación civil internacional;
4. *Urgentemente exhorta* a la República Popular Democrática de Corea a que cumpla estrictamente las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, sus Anexos y sus procedimientos conexos para los servicios de navegación aérea, a fin de que dejen de repetirse estas actividades potencialmente peligrosas;
5. *Reafirma* el propósito de la OACI de seguir manteniendo una relación estrecha y de cooperación con las Naciones Unidas en este asunto, en cumplimiento de los objetivos establecidos en el Acuerdo entre las Naciones Unidas y la OACI (véase la resolución A1-2 de la Asamblea);
6. *Pide* al Consejo que siga ocupándose de este asunto e informe a la Asamblea según proceda; y
7. *Encarga* al Secretario General que señale inmediatamente esta resolución a la atención de todos los Estados contratantes.

A40-11: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación

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

A35-2: Aplicación del Artículo IV del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*

**RELACIONES CON ORGANIZACIONES INTERNACIONALES
Y OTROS ORGANISMOS**

A1-10: Relaciones con organizaciones internacionales públicas

Considerando que existen varias organizaciones internacionales públicas cuyas actividades afectan o se ven afectadas por las de la Organización; y

Considerando que la labor de la Organización y el adelanto de la aviación civil internacional cobrará más incremento por medio de una estrecha cooperación con estas organizaciones;

Por lo tanto, la Asamblea:

1. *Autoriza* al Consejo para que formule planes apropiados con organizaciones internacionales públicas cuyas actividades afectan la aviación civil internacional, especialmente en lo que se refiere a la colaboración técnica, intercambio de información y documentos, asistencia a las reuniones y otros asuntos similares que puedan eficazmente fomentar la cooperación, con la condición de que estos planes puedan ponerse en práctica sin aumentar el presupuesto aprobado para el año en curso;
2. *Sugiere* que sería ventajoso formular estos planes extraoficialmente, en vez de concluir acuerdos oficiales, siempre que esto sea factible;
3. *Solicita* que el Consejo informe a la próxima Asamblea respecto a la naturaleza y finalidad de cada acuerdo concluido de conformidad con esta resolución.

A1-11: Relaciones con organizaciones internacionales privadas
--

Considerando que existen varias organizaciones internacionales privadas cuyo funcionamiento afecta o afectará a las funciones de la Organización de Aviación Civil Internacional; y

Considerando que la labor de la Organización y el progreso de la aviación internacional pueden ser facilitadas por medio de la cooperación con otros organismos de esa naturaleza;

Por lo tanto, la Asamblea:

A. *Resuelve:*

1. Que se autorice al Consejo para que, cuando lo juzgue conveniente, haga arreglos apropiados con organismos internacionales privados cuyas funciones afecten a la aviación civil internacional, y que:
 - a) sean de carácter amplio y marcadamente internacional en su representación y tengan una Junta Directiva de carácter permanente y representantes debidamente autorizados;
 - b) cuyos fines y propósitos no pugnen con los principios generales sentados por el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;
2. Que el grado de cooperación señalado en dichos acuerdos será determinado por el grado en que los asuntos particulares sean de la incumbencia de cada una de las dos Organizaciones respectivamente, o de ambas a la vez;
3. Que la cooperación en lo relativo a los asuntos que interesen por igual a ambas Organizaciones se llevará a cabo de la siguiente manera, o según parezca conveniente al Consejo:
 - a) mediante el intercambio de informes y documentos;
 - b) mediante la representación recíproca y la participación en las labores de las reuniones de técnicos, comités o grupos de trabajo;

4. Que la participación de estos organismos en la labor de la Organización será sin derecho a voto, y entendiéndose que dichos arreglos pueden ser puestos en práctica sin causar aumento alguno en el presupuesto aprobado para el ejercicio correspondiente;

B. *Sugiere* que dichos arreglos pueden ser concluidos ventajosamente con carácter oficioso mejor que oficial, siempre que sea posible hacerlo;

C. *Pide* al Consejo que dé a conocer a la próxima Asamblea la naturaleza y alcance de los arreglos concluidos de acuerdo con esta resolución.

A1-2: Aprobación del Acuerdo con las Naciones Unidas

Considerando que el Consejo Interino de la OPACI ha negociado un proyecto de convenio relativo a las relaciones entre la OACI y las Naciones Unidas y que, de acuerdo con la Resolución XXI de la Asamblea Interina de la OPACI ha presentado dicho acuerdo a la Asamblea de la OACI para su aprobación;

Considerando que la Asamblea de la OACI desea celebrar el acuerdo con las Naciones Unidas en los términos en que lo presentó el Consejo Interino de la OPACI;

Por lo tanto, la Asamblea de la OACI aprueba el acuerdo de relaciones con las Naciones Unidas, y resuelve:

- a) autorizar al Consejo para que haga los arreglos que sean necesarios con la Secretaría General de las Naciones Unidas para legalizar el acuerdo, de conformidad con el Artículo XIX del mismo, según sea conveniente de acuerdo con la experiencia obtenida por las organizaciones;
- b) autorizar al Consejo para que entre en negociaciones con las Naciones Unidas a fin de efectuar los demás arreglos que sean necesarios entre la OACI y las Naciones Unidas, relativos a los asuntos de aviación que sean de la competencia de la OACI, tal como lo dispone el Artículo XX. Dichos arreglos, sin embargo, estarán sujetos a la aprobación final de la Asamblea;
- c) autorizar al Presidente del Consejo para que firme con los funcionarios correspondientes de las Naciones Unidas, el protocolo que ponga en vigor el acuerdo entre las Naciones Unidas y la OACI;
- d) autorizar al Consejo para que entre en negociación con las Naciones Unidas para modificar el acuerdo, tal como se establece en el Artículo XXI del mismo. Las modificaciones en que convenga el Consejo estarán sujetas a la aprobación final de la Asamblea.

A2-24: Relaciones con las Naciones Unidas

Considerando que la Asamblea ha examinado las recomendaciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas contenidas en las Resoluciones 125 (II) y 165 (II) de dicho organismo y las recomendaciones del Consejo Económico y Social que figuran en sus resoluciones adoptadas el 10 de marzo de 1948; y

Considerando que la Asamblea ha examinado la declaración con respecto a las relaciones de la Organización con las Naciones Unidas, contenida en el Informe del Consejo (A2-P/5) y en la documentación que respecto a esta cuestión se ha sometido a la Segunda Asamblea (A2-AD/1);

La Asamblea:

1. *Está de acuerdo* con las medidas tomadas por el Consejo en cumplimiento de las recomendaciones hechas por las Naciones Unidas, y con la opinión del Consejo acerca de la posibilidad de consolidar el actual presupuesto de la OACI con el de las Naciones Unidas;
2. *Aprueba* la forma en que hasta la fecha se ha llevado a la práctica el Acuerdo entre la OACI y las Naciones Unidas; y
3. *Encarga* al Consejo que continúe manteniendo estrechas relaciones y siga cooperando con las Naciones Unidas para lograr los objetivos que figuran en el acuerdo concertado con dicha Organización.

A2-25: Acuerdo suplementario referente al uso de “laissez-passer” de las Naciones Unidas por los funcionarios de la OACI

Considerando que el acuerdo relativo a las relaciones entre las Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional, fechado el 13 de mayo de 1947, no contiene ninguna estipulación para que los funcionarios de la OACI usen el “laissez-passer” de las Naciones Unidas; y

Considerando que en virtud de la Resolución A1-2 de la Primera Asamblea, el Consejo de la OACI ha negociado con las Naciones Unidas un acuerdo suplementario al Convenio fechado el 13 de mayo de 1947, referente al uso de “laissez-passer” de las Naciones Unidas por parte de los funcionarios de la OACI; y que el mencionado acuerdo suplementario queda supeditado a la aprobación definitiva de la Asamblea;

La Asamblea:

1. *Aprueba* el acuerdo suplementario del Convenio relativo a las relaciones entre las Naciones Unidas y la OACI, fechado el 13 de mayo de 1947. El mencionado acuerdo suplementario se refiere al uso, por parte de funcionarios de la OACI, del “laissez-passer” de las Naciones Unidas; y
2. *Autoriza* al Presidente del Consejo, previa aprobación del mencionado acuerdo suplementario por parte de la Asamblea General de las Naciones Unidas, a firmar, juntamente con el funcionario competente de las Naciones Unidas, un protocolo que ponga en vigor el acuerdo suplementario.

A5-5: Coordinación de actividades entre las Naciones Unidas y la OACI en lo que se refiere a medidas de emergencia para contribuir al mantenimiento de la paz y seguridad internacionales

La Asamblea:

Actuando de acuerdo con las disposiciones del Artículo 64 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* titulado “Arreglos sobre seguridad”, y del Artículo 49 i);

Recordando a) que según el Artículo VII del Acuerdo entre las Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional, esta Organización conviene en cooperar con el Consejo Económico y Social y suministrar la información y prestar la ayuda que el Consejo de Seguridad solicite, inclusive la necesaria para poner en práctica las decisiones del Consejo de Seguridad relativas al mantenimiento y restablecimiento de la paz y seguridad internacionales; b) que el

Artículo XX del Acuerdo entre las Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional prevé la posibilidad de que se convengan arreglos posteriores entre las Naciones Unidas y la OACI con respecto a materias aeronáuticas dentro de la esfera de acción de la Organización, que afecten directamente a la seguridad mundial, como se proyectó en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Tomando nota de la Resolución 377 (V) de la Asamblea General, que dispone que la misma puede hacer recomendaciones a los miembros para que tomen medidas colectivas tendientes al mantenimiento de la paz y seguridad internacionales si el Consejo de Seguridad deja de hacerlo; y

Tomando nota de que, de acuerdo con la Resolución de ECOSOC de fecha 14 de marzo de 1951 sobre medidas de emergencia, el Secretario General de la OACI con respecto a los arreglos específicos que puedan hacerse más adecuadamente para cubrir medidas sobre una base de emergencia;

En consecuencia, manifiesta:

Que la Organización de Aviación Civil Internacional acuerda cooperar con los organismos principales de las Naciones Unidas y prestarles toda la ayuda posible con respecto a los asuntos de la competencia de la Organización, que afecten directamente la paz y seguridad internacionales como se proyectó en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*; teniéndose debidamente en cuenta la situación especial de los miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional que no son miembros de las Naciones Unidas.

A9-16: 10° aniversario de las Naciones Unidas

La Asamblea, teniendo en cuenta que las Naciones Unidas celebrarán su 10° aniversario en San Francisco entre el 20 y 26 de junio de 1955;

1. *Expresa* su profundo agradecimiento por las aportaciones hechas por las Naciones Unidas a la paz y bienestar mundiales; y
2. *Reafirma* el propósito de la Organización de Aviación Civil Internacional de cooperar plenamente con las Naciones Unidas, de conformidad con el espíritu del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, de la Carta de las Naciones Unidas y con los términos del Acuerdo concertado entre ambos organismos.

A27-17: Relación entre la OACI y los organismos regionales de aviación civil

Considerando que en la Resolución A10-5 la Asamblea estableció criterios para enmarcar las relaciones — incluso los acuerdos financieros — entre la OACI y la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC);

Considerando que en la Resolución A18-21 la Asamblea, entre otras cosas, invitó al Consejo a extender esos criterios y acuerdos a otros organismos regionales de aviación civil y que en la Resolución A21-8 invitó a los organismos regionales a que consideraran la posibilidad de invitar a sus reuniones a Estados que no fuesen miembros del organismo en cuestión;

Considerando que en cumplimiento de las Resoluciones A10-5 y A18-21 la OACI ha establecido una estrecha y fructífera relación con la CEAC, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), relación que ha reforzado los fines y objetivos universales del *Convenio sobre Aviación Civil*

Internacional y facilitado el desarrollo de foros regionales dentro de los cuales los Estados pueden cooperar y coordinarse sobre cuestiones de transporte aéreo de interés común;

Considerando que los acuerdos financieros incorporados en la Resolución A10-5 deberían modificarse para tener en cuenta los cambios en las circunstancias que se han producido desde su adopción, el crecimiento y desarrollo de los organismos regionales y para permitir que los mismos asuman plena responsabilidad por sus propios asuntos financieros;

Considerando que la constante viabilidad y funcionamiento de los organismos regionales sirve a los intereses de la aviación civil internacional;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que:

- a) la Organización apoye la labor y las actividades de todo organismo regional existente o futuro de aviación civil siempre que el organismo regional en cuestión solicite dicho apoyo y el mismo se apruebe debidamente, teniendo en cuenta los recursos de la OACI y el cumplimiento de su programa de trabajo;
- b) todo apoyo financiero a organismos regionales de aviación civil por parte de la Organización, tales como la prestación constante de servicios de secretaría, debería ser aprobado por la Asamblea como parte de los presupuestos del programa regular de la Organización e identificados en el presupuesto como apoyo a los organismos regionales.

2. *Encarga* al Consejo:

- a) que concierte con cada organismo regional de aviación civil los correspondientes acuerdos de trabajo que reflejen los principios expuestos y aseguren una estrecha relación de actividades, que incluya la cooperación y coordinación, la armonización de los programas de trabajo para evitar duplicaciones innecesarias y la mutua concurrencia a determinadas reuniones según se convenga;
- b) que incorpore en tales acuerdos de trabajo, siempre que sea viable y así se convenga, disposiciones sobre prorrateo de costes de las instalaciones y servicios comunes facilitados a los Estados miembros; y
- c) considere con benevolencia las solicitudes de asistencia en cuestiones de transporte aéreo de interés regional que le presenten los organismos regionales.

3. *Invita* a los organismos regionales de aviación civil, con arreglo a sus normas de procedimiento, a que presten benévola atención a la posibilidad de invitar a los Estados contratantes de la OACI que no sean miembros del organismo regional en cuestión a participar como observadores en sus reuniones.

4. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A10-5, la Cláusula dispositiva 1 a) de la Resolución A18-21 y la Resolución A21-8.

A37-21: Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil
--

Considerando que en la Resolución A1-10, que fue adoptada por la primera Asamblea en 1947 y que aún está vigente, se autoriza al Consejo a que formule planes apropiados con organizaciones internacionales públicas cuyas actividades afecten a la aviación civil internacional, mediante arreglos de trabajo oficiosos, siempre que esto sea factible;

Considerando que en la Resolución A27-17, que trata sobre la relación entre la OACI y los organismos regionales de aviación civil, se establece, entre otras cosas, que la OACI apoye la labor y las actividades de todo organismo regional existente o futuro de aviación civil y se encarga al Consejo que concierte con cada organismo regional de aviación civil los correspondientes acuerdos de trabajo;

Considerando que, en cumplimiento de estas resoluciones, la OACI ha elaborado diversos arreglos de cooperación con los organismos regionales de aviación civil;

Considerando que en la política de la OACI sobre cooperación regional se estipula que la OACI se compromete a prestar asistencia, asesoramiento y otras formas de apoyo, en la medida de lo posible, a los Estados Contratantes para que cumplan con las responsabilidades que les incumben en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y los Objetivos estratégicos de la OACI; y

Considerando que la OACI aplicará su política sobre cooperación regional mediante asociaciones estrechas con las organizaciones regionales y los organismos regionales de aviación civil;

La Asamblea:

1. *Respalda* la política y marco de la OACI sobre cooperación regional;
2. *Alienta* a las organizaciones regionales y a los organismos regionales de aviación civil a que concierten arreglos adecuados con la OACI, de conformidad con la política y el marco de la OACI sobre cooperación regional;
3. *Insta* a los Estados a que apoyen a sus organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil para que concierten arreglos adecuados con la OACI;
4. *Alienta* a los Estados a que apliquen las normas y métodos recomendados de los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* tanto a nivel individual como por medio de la cooperación regional;
5. *Alienta* a los Estados que no cuentan con un organismo regional a esforzarse por establecer uno;
6. *Encarga* al Consejo que se asegure, mediante arreglos de cooperación, que tanto la OACI como los organismos regionales de aviación civil alienten a los Estados a armonizar sus reglamentos, requisitos y procedimientos operacionales basándose en las normas y métodos recomendados;
7. *Pide* al Secretario General que ponga en ejecución el plan de acción aprobado por el Consejo para mejorar la cooperación con las organizaciones regionales y los organismos regionales de aviación civil;
8. *Pide* al Secretario General que establezca sinergias entre la OACI y cada uno de los organismos regionales de aviación civil de conformidad con los acuerdos reflejados en los Memorandos de cooperación concertados por ellos; evitando así la duplicación del trabajo;
9. *Pide* al Secretario General que organice reuniones periódicas entre la OACI y los organismos regionales de aviación civil y exámenes periódicos sobre el progreso realizado; y
10. *Pide* al Consejo que presente al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea un informe sobre la aplicación global de la política de la OACI sobre cooperación regional y el avance realizado.

A22-7: Estatuto de la Dependencia Común de Inspección

Habiendo tomado en cuenta la Resolución 31/192 de la Asamblea General de las Naciones Unidas;

Habiendo tomado nota del valor limitado que tiene la Dependencia Común de Inspección para la OACI en vista de la función que desempeña el Consejo de la OACI, que supervisa de modo permanente las actividades de la Organización;

Considerando pertinente que, a fin de mantener la uniformidad y la coordinación con los organismos del sistema de las Naciones Unidas, la OACI continúe utilizando los servicios de la Dependencia Común de Inspección después del 31 de diciembre de 1977;

La Asamblea resuelve:

1. Aceptar el Estatuto de la Dependencia Común de Inspección, la cual continuará siendo responsable ante el Consejo en lo que respecta a las actividades de esa Dependencia relacionadas con la OACI;
2. Que la Dependencia continuará teniendo competencia por lo que respecta a las funciones del Secretario General, pero no así en relación con las de la Asamblea, el Consejo y sus órganos subordinados;
3. Autorizar al Secretario General a que envíe esta resolución al Secretario General de las Naciones Unidas.

A21-12: Comisión de Administración Pública Internacional

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas decidió crear en principio, por su Resolución 3042 (XXVII), una Comisión de Administración Pública Internacional como órgano encargado de regular y coordinar las condiciones de servicio en el régimen común de las Naciones Unidas;

Considerando que en el Artículo XII del Acuerdo celebrado el 1 de octubre de 1947 entre las Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional se reconoce la conveniencia, desde el punto de vista de una coordinación administrativa eficaz, de establecer, en su día, un solo órgano unificado de empleados internacionales;

Considerando que, con arreglo a los Artículos 58 y 65 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, la Asamblea está facultada para establecer preceptos que sirvan de base al Consejo para resolver en los asuntos relativos al personal de la Organización, así como para autorizar al Consejo a participar en acuerdos que puedan facilitar la labor de la Organización;

La Asamblea resuelve autorizar al Consejo, tras el correspondiente examen de las disposiciones estatutarias administrativas relativas a la Comisión de Administración Pública Internacional, a celebrar tales acuerdos o tomar las disposiciones que estime necesarias en interés de la Organización.

A29-11: Utilización de la tecnología espacial en la esfera de la navegación aérea

A40-17: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local

A40-18: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático

A21 Decisión: Resoluciones de las Naciones Unidas sobre invitaciones a los movimientos de liberación a estar representados en reuniones de los organismos especializados

(véase Doc 9119 A21-Min. P/1-12, página 110, párrafo 19)

A38-6: Apoyo a la política de la OACI en asuntos de espectro de radiofrecuencias

A22-6: Participación de la Organización de Liberación de Palestina (PLO) en la OACI en calidad de observadora

La Asamblea:

Habiendo considerado la Resolución 3237, del 22 de noviembre de 1974, de la Asamblea General de las Naciones Unidas, concerniente al derecho de la Organización de Liberación de Palestina a participar, en calidad de observadora, en las reuniones y en los trabajos de la Asamblea General de las NU y en todas las conferencias internacionales celebradas bajo el patrocinio de la Asamblea General de las NU y/o de otros órganos de las Naciones Unidas;

Tomando nota de que la Organización de Liberación de Palestina ha venido en efecto participando, en calidad de observadora, en la Conferencia Mundial de Población, la Conferencia Mundial de la Alimentación, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Crimen y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Hábitat;

Tomando nota asimismo de que la Organización de Liberación de Palestina ha venido participando, en calidad de observadora, en las reuniones y en los trabajos de la Organización para la Agricultura y la Alimentación, la UNESCO, la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de la Salud;

Considera que la Organización de Liberación de Palestina tiene derecho a participar, en calidad de observadora:

- a) en las sesiones y en los trabajos de la Asamblea de la OACI y de otras conferencias internacionales que se celebren bajo los auspicios de la OACI; y
- b) en las reuniones regionales en las que se traten asuntos relacionados con sus territorios;

Encarga al Consejo que tome las medidas necesarias para llevar a efecto la presente resolución.

POLÍTICA GENERAL RELATIVA A PROGRAMAS ESPECIALES**A37-1: Principios relativos a un código de conducta para el intercambio y uso de información sobre seguridad operacional**

Considerando que la seguridad operacional de la aviación civil internacional es responsabilidad de los Estados miembros, tanto colectiva como individualmente;

Considerando que el Convenio y sus Anexos establecen el marco jurídico y operacional dentro del cual los Estados miembros pueden constituir un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, que requiere que todos los Estados miembros cumplan sus obligaciones de aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) y de supervisar adecuadamente la seguridad operacional;

Recordando que la confianza mutua entre los Estados, así como la confianza del público en la seguridad operacional del transporte aéreo dependen del acceso a información adecuada sobre la aplicación de los SARPS internacionales;

Recordando que la transparencia y el intercambio de dicha información son principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro y que uno de los objetivos del intercambio de información es asegurar una respuesta coherente, basada en los hechos y transparente a los problemas de seguridad operacional a nivel estatal y mundial;

Reconociendo que la información sobre seguridad operacional que poseen individualmente los Estados y la industria y organizaciones de la aviación en relación con la existencia de peligros operacionales, puede dar una perspectiva más clara sobre las áreas de riesgo existentes y emergentes y la oportunidad de intervenir oportunamente para mejorar la seguridad operacional, si se comunica y se procede colectivamente;

Reconociendo que es necesario establecer principios de confidencialidad y transparencia para asegurar que la información sobre seguridad operacional se utilice de manera apropiada, justa y coherente, con el solo propósito de mejorar la seguridad operacional de la aviación y no para fines inapropiados, como la obtención de ventajas económicas; y

Consciente de que el uso de dicha información para fines distintos a los de seguridad operacional puede inhibir la comunicación de la información en cuestión, con efectos adversos para la seguridad operacional de la aviación;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que elabore un Código de conducta para el intercambio y uso de información sobre seguridad operacional basándose en los principios siguientes, entre otros:

- a) los Estados miembros recopilarán y compartirán la información sobre seguridad operacional que sea pertinente y apropiada para garantizar que puedan cumplir efectivamente sus responsabilidades individuales y colectivas con respecto a la seguridad operacional de la aviación civil internacional;
- b) los Estados miembros utilizarán la información sobre seguridad operacional para ayudar a garantizar que las operaciones que supervisan se realicen cumpliendo plenamente los SARPS y otros reglamentos aplicables;
- c) los Estados miembros y la industria y organizaciones de la aviación se asegurarán de que la información sobre seguridad operacional intercambiada se utilice de manera apropiada, justa y coherente, con el solo propósito de mejorar la seguridad operacional de la aviación;

- d) los Estados miembros y la industria y organizaciones de la aviación tendrán precaución al revelar información, sin olvidar, al mismo tiempo, la necesidad de transparencia y la posibilidad de que dicha divulgación pueda inhibir el suministro futuro de dicha información; y
- e) los Estados miembros que reciban de otro Estado información sobre seguridad operacional convendrán en garantizar niveles de confidencialidad y principios de divulgación equivalentes a los del Estado que generó dicha información.

A29-11: Utilización de la tecnología espacial en la esfera de la navegación aérea

Considerando que la exploración y utilización del espacio exterior para fines pacíficos interesa grandemente a la aviación civil internacional y afecta a cuestiones que son de incumbencia de la Organización, de conformidad con los términos del Convenio de Chicago;

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas ha reconocido que sus organismos especializados pueden desempeñar diversas funciones útiles con respecto a las actividades espaciales y que su interés debería ser aprobado y estimulado;

Considerando que los principios para la participación de la OACI en los programas de exploración y utilización del espacio exterior han sido establecidos por los 15°, 16° y 22° periodos de sesiones de la Asamblea;

Considerando que la OACI es responsable de formular la postura de la aviación civil internacional en todos aquellos asuntos relacionados con el estudio de cuestiones que entrañan la utilización de la tecnología espacial para fines de navegación aérea, incluso la determinación de los requisitos especiales de la aviación civil internacional con respecto a la aplicación de la tecnología espacial;

Considerando que la Resolución A22-20 de la Asamblea asignó a la OACI la responsabilidad de presentar la postura de la aviación civil internacional en todos los asuntos relacionados con el espacio exterior y solicitó al Consejo que continuara su labor respecto a la planificación y utilización de la tecnología espacial para la navegación aérea, y que tomara las medidas necesarias para continuar activamente la labor tendente a determinar los requisitos operacionales y técnicos para el establecimiento de un sistema internacional de navegación aérea por satélite;

Considerando que algunos Estados y organismos internacionales han adquirido conocimientos y más experiencia en la utilización de la tecnología espacial para fines de navegación aérea, mediante trabajos realizados dentro del marco de la OACI sobre cuestiones relativas a la utilización de la tecnología espacial para fines de navegación aérea;

Considerando que los Estados miembros de la OACI han dado su apoyo a un concepto mundial de comunicaciones, navegación y vigilancia/organización del tránsito aéreo (CNS/ATM) del futuro basado en la tecnología de satélites y que el Consejo lo ha aprobado;

Considerando, que según el concepto de sistemas CNS/ATM de la OACI, la utilización de la tecnología de satélites ayudará a superar las limitaciones inherentes al actual sistema de navegación aérea y satisfará, a nivel mundial, las necesidades de la aviación civil internacional en un futuro previsible; y

Tomando nota de los resultados de la colaboración de los Estados contratantes en la utilización de la tecnología espacial para fines de navegación aérea sobre una amplia base internacional, así como de la necesidad de que dicha colaboración continúe en el futuro;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la OACI continúe siendo responsable de:
 - a) presentar la posición de la aviación civil internacional en todos aquellos asuntos relacionados con el espacio exterior; y
 - b) vigilar y coordinar la labor efectuada por los Estados en materia de planificación regional y mundial en estos campos, a fin de que la introducción del concepto de los futuros sistemas CNS/ATM de la OACI se realice de forma ordenada y eficiente en todo el mundo, manteniendo el equilibrio y teniendo debidamente en cuenta tanto la seguridad como los aspectos económicos;
2. *Solicita* al Consejo que continúe su labor para determinar los requisitos operacionales, técnicos, financieros, administrativos e institucionales jurídicos de los sistemas mundiales por satélite para los fines de la aviación civil, teniendo debidamente en cuenta las disposiciones de la Resolución A27-10, Apéndice J, en lo que respecta a la coordinación de los sistemas y subsistemas aeronáuticos;
3. *Insta* a los Estados contratantes a que continúen manteniendo informada a la Organización respecto a los programas y progresos realizados en materia de exploración y utilización del espacio exterior que sean de interés para la aviación civil internacional;
4. *Pide* al Secretario General que se cerciore de que las posturas y necesidades de la aviación civil internacional se comuniquen a todos los organismos dedicados a las actividades espaciales pertinentes y que continúe haciendo lo necesario para que la Organización esté representada en aquellas conferencias y reuniones apropiadas que se relacionen con la aviación civil internacional o que afecten a sus intereses especiales en esta materia;
5. *Declara* que la presente resolución reemplaza a la Resolución A22-20.

A40-26: Transporte espacial comercial (CST)

Considerando que el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* establece que los fines y objetivos de la OACI son, entre otros, desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular y económico;

Considerando que el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* establece que la Organización "...adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de... otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas";

Considerando que la decimotercera Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13) examinó los aspectos técnicos del transporte espacial comercial (CST), específicamente su intersección con la aviación, y que el Consejo respaldó la recomendación de la AN-Conf/13 sobre CST;

Reconociendo la interrelación de los principios del derecho aeronáutico internacional y el derecho del espacio ultraterrestre con respecto a las operaciones del CST;

Reconociendo la pertinencia del mandato de la OACI en cuanto a la incorporación del CST en el espacio aéreo; el uso compartido de la infraestructura; el funcionamiento de aeropuertos y cosmopuertos en un mismo predio; el uso de aeronaves como lanzaderas; y las fases de vuelo de los vehículos espaciales que se sirven de la interacción con la atmósfera para obtener sustentación; y

Reconociendo la necesidad de trabajar estrechamente con varias entidades de las Naciones Unidas, en particular la Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre y la Comisión sobre la utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos;

La Asamblea:

1. *Reafirma* el papel de la OACI en el desarrollo de orientaciones sobre políticas para las áreas en las que las operaciones internacionales del CST se intersectan con la aviación civil internacional en coordinación con la Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre;
2. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaría General para que consulte a los Estados sobre el papel de la OACI y para que profundice la coordinación con los Estados, los organismos gubernamentales y no gubernamentales, el sector privado, el ámbito académico y las entidades pertinentes del sistema de las Naciones Unidas para vigilar el avance y la evolución del transporte espacial comercial y dar respuesta a las dificultades que vayan surgiendo, incluido el impacto en las operaciones de la aviación civil internacional.

A41-20: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local

Considerando que en la resolución A40-17 la Asamblea resolvió seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente;

Considerando que la resolución A40-17 consiste en un texto de introducción y varios apéndices relativos a asuntos específicos pero interrelacionados; y

Considerando la necesidad de reflejar la evolución posterior al 40º período de sesiones de la Asamblea en materia de ruido y emisiones de los motores de las aeronaves;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución enunciados más adelante, junto con las resoluciones A41-21: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Cambio climático* y A41-22: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)* constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente, a la clausura del 41º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Generalidades

Apéndice B — Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación relativos a la calidad del medioambiente

Apéndice C — Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves

Apéndice D — Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I

- Apéndice E — Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido
- Apéndice F — Planificación y gestión de la utilización de los terrenos
- Apéndice G — Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico
- Apéndice H — Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local

2. *Pide* al Consejo que presente en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente para examinarlas; y

3. *Declara* que la presente resolución junto con las resoluciones A41-21: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Cambio climático* y A41-22: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)* sustituyen a las resoluciones A40-17, A40-18 y A40-19.

APÉNDICE A

Generalidades

Considerando que el Preámbulo del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* expresa que “el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo...”, y que el Artículo 44 de dicho Convenio dice que la OACI debe “desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para... satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”;

Considerando que muchos de los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medioambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas amplias que incluyan los avances tecnológicos, procedimientos de gestión del tránsito aéreo y operacionales más eficientes, el reciclaje de aeronaves, la utilización de fuentes de energía limpia, renovable y sostenible, la utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos, participación de la comunidad y medidas basadas en el mercado;

Considerando que todos los Estados miembros de la OACI acordaron seguir tratando todos los asuntos de la aviación relacionados con el medioambiente y mantener, también, la iniciativa de elaborar orientación sobre políticas en torno a estos asuntos y no dejar dicha iniciativa a otras organizaciones;

Considerando que otras organizaciones internacionales están destacando la importancia de contar con políticas ambientales que abarquen al transporte aéreo;

Considerando que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el futuro crecimiento y desarrollo de la economía, el comercio, el intercambio cultural y el entendimiento entre los pueblos y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medioambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;

Reconociendo que la labor de la Organización relacionada con el medioambiente contribuye a 14 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas;

Considerando que para que la OACI y sus Estados miembros elaboren criterios es indispensable contar con la mejor y más fiable información disponible sobre los efectos de la aviación en el medioambiente;

Reconociendo que se ha logrado un progreso considerable respecto a las repercusiones de la aviación en el medioambiente y que las aeronaves producidas actualmente son 80 % más eficientes en su consumo de combustible y 75 % más silenciosas que las de los años sesenta;

Reconociendo que se están desarrollando nuevas tecnologías y fuentes de energía innovadoras para la aviación a un ritmo acelerado, y que se requerirá mucho trabajo de la OACI para mantenerse a la par con la certificación ambiental oportuna de tales nuevas tecnologías;

Considerando que siempre que se reconozca la existencia de interdependencias de los efectos ambientales de la aviación, como el ruido y las emisiones de los motores, dichas interdependencias deben tenerse en cuenta al definir las políticas de control en la fuente y de mitigación a nivel operacional;

Considerando que la gestión y el diseño del espacio aéreo pueden estar presentes al considerarse las repercusiones de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial y que es necesario que los Estados aborden, en forma individual o colectiva a escala regional, las cuestiones económicas e institucionales afines;

Considerando que la cooperación con otras organizaciones internacionales es importante para avanzar en el conocimiento de los impactos de la aviación en el medioambiente y a fin de definir criterios apropiados para tratar estos impactos;

Reconociendo la importancia de un sistema de transporte aéreo resiliente que pueda adaptar su infraestructura y operaciones a un clima en evolución;

Reconociendo la importancia de la investigación y el desarrollo en el campo de la eficiencia energética para la aviación que permita que las operaciones del transporte aéreo internacional tengan un menor impacto en el medioambiente, tanto respecto a la calidad del aire local como al clima mundial; y

Tomando nota de la importancia de contar con información actualizada sobre las repercusiones presentes y futuras del ruido y de las emisiones de las aeronaves, como se indica en las tendencias ambientales mundiales de la OACI, para respaldar la toma de decisiones en cuestiones ambientales;

La Asamblea:

1. *Declara* que la OACI, como principal organismo de las Naciones Unidas (ONU) en asuntos relacionados con la aviación civil internacional, es consciente de los efectos ambientales adversos que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil, de los que seguirá ocupándose, y reconoce su responsabilidad y la de sus Estados miembros de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medioambiente. En el desempeño de sus responsabilidades, la OACI y sus Estados miembros procurarán:

- a) limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por el ruido considerable de las aeronaves;
- b) limitar o reducir el impacto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local;
- c) limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial; y
- d) garantizar la futura resiliencia del transporte aéreo adaptando su infraestructura y operaciones a las consecuencias del cambio climático.

2. *Destaca* la importancia de que la OACI siga desempeñando una función de liderazgo en todos los aspectos de la aviación civil internacional relacionados con el medioambiente y pide al Consejo que siga tomando la iniciativa en la elaboración de orientación en materia de políticas sobre dichos aspectos, iniciativa con la que se reconoce la gravedad de los desafíos que enfrenta el sector;

3. *Pide* al Consejo que siga evaluando regularmente las repercusiones presentes y futuras del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de las aeronaves y que continúe elaborando instrumentos para este fin;
4. *Pide* al Consejo que siga vigilando de cerca las tecnologías innovadoras y las nuevas fuentes de energía para la aviación, en preparación para la certificación ambiental oportuna de tales tecnologías, incluido el proceso de evaluación de la OACI;
5. *Celebra* el lanzamiento de las herramientas de la OACI de seguimiento de las innovaciones, que pueden generar reducciones de las emisiones de CO₂ en el sector, y *pide* al Consejo que haga un seguimiento de las herramientas y las mantenga al día, según corresponda;
6. *Pide* al Consejo que mantenga y actualice el conocimiento sobre las interdependencias y las ventajas y desventajas que se asocian a las medidas destinadas a atenuar las repercusiones de la aviación en el medioambiente para optimizar la toma de decisiones;
7. *Pide* al Consejo que establezca un conjunto de indicadores ambientales relacionados con la aviación, que los Estados podrían usar para evaluar la eficacia de las operaciones de aviación y de las normas, políticas y medidas para atenuar el impacto ambiental de la aviación;
8. *Pide* al Consejo que difunda información sobre los efectos y tendencias actuales y futuros del ruido de las aeronaves, el consumo de combustible de aviación, el rendimiento del combustible en el sistema de aviación y las emisiones de materia particulada (PM) y óxidos de nitrógeno (NO_x) de los motores de las aeronaves, reflejando la labor de la Organización, los planes de acción presentados por los Estados, el plan mundial de navegación aérea de la OACI, los normas y métodos recomendados de la OACI y las políticas y textos de orientación de la OACI relativos al medioambiente, utilizando medios adecuados tales como informes periódicos y seminarios prácticos, así como mediante la coordinación con las Oficinas regionales de la OACI;
9. *Invita* a los Estados a que sigan apoyando diligentemente las actividades de la OACI relativas al medioambiente e insta a los Estados miembros a que respalden las actividades no previstas en el presupuesto mediante un nivel razonable de contribuciones voluntarias;
10. *Invita* a los Estados y a las organizaciones internacionales a que proporcionen la información y los datos científicos necesarios para permitir que la OACI realice su labor en este campo;
11. *Celebra* el establecimiento de la Coalición Mundial para la Aviación Sostenible de la OACI como foro de partes interesadas para facilitar la elaboración de nuevas ideas y acelerar la puesta en práctica de soluciones innovadoras para el medioambiente, y *pide* al Consejo que aliente a más partes interesadas a sumarse a la Coalición;
12. *Alienta* al Consejo a que siga cooperando estrechamente con las organizaciones internacionales y otros órganos de las Naciones Unidas para comprender los impactos de la aviación en el medioambiente y para establecer políticas que se ocupen de éstos; y
13. *Insta* a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas con respecto al medioambiente que puedan afectar negativamente al desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional.

APÉNDICE B

Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación relativos a la calidad del medioambiente

Considerando que el problema del ruido de las aeronaves en las proximidades de muchos de los aeropuertos del mundo, que sigue causando preocupación al público y limita el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias, requiere medidas apropiadas;

Considerando que, aunque la comunidad científica está mejorando su comprensión de las incertidumbres relacionadas con las consecuencias ambientales de las emisiones de aeronave tanto a nivel local como mundial, estas consecuencias continúan siendo causa de preocupación y requieren medidas apropiadas;

Reconociendo que existen interdependencias relacionadas con la tecnología, el diseño y las operaciones de aeronaves que han de tenerse en cuenta cuando se abordan las inquietudes relacionadas con el ruido, la calidad del aire local y el cambio climático;

Considerando que el Consejo ha constituido un Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) para ayudar en la preparación de nuevas normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación sobre el ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores;

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen I — *Ruido de las aeronaves*, que contiene normas de homologación acústica para las aeronaves subsónicas (excepto las de aviones para despegue y aterrizaje cortos y/o despegue y aterrizaje verticales) y ha comunicado esta medida a los Estados miembros;

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves*, que contiene normas de certificación con respecto a las emisiones para los motores de aeronave y ha comunicado esta medida a los Estados miembros;

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen III — *Emisiones de CO₂ de los aviones*, que contiene normas para la certificación de emisiones de CO₂ para los aviones, y ha comunicado esta medida a los Estados miembros;

Reconociendo que la norma de certificación de las emisiones de materia particulada no volátil (nvPM) y la norma de certificación de las emisiones de CO₂ son una comparación técnica de las tecnologías de la aviación diseñada para uso en los procedimientos de certificación de las emisiones de nvPM y de certificación de las emisiones de CO₂, respectivamente, y que no se las concibió para que sirvan de base para restricciones operacionales o gravámenes por emisiones;

Considerando que se han elaborado, enmendado y publicado orientaciones de política de la OACI para abordar las inquietudes ambientales relacionadas con el ruido y las emisiones de motores;

Reconociendo el trabajo realizado por el CAEP en su primer examen integrado a cargo de especialistas independientes de tecnologías de aeronaves y motores, y la formulación de metas tecnológicas a mediano (2027) y largo (2037) plazos en términos de ruido, consumo de combustible y emisiones;

Reconociendo la necesidad de actualizar oportunamente y elaborar normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación de la OACI relativos al medioambiente para las nuevas tecnologías de aeronave avanzada, según corresponda; y

Reconociendo que se están desarrollando a un ritmo acelerado nuevas tecnologías y fuentes de energía innovadoras para la aviación, incluyendo aeronaves híbridas, eléctricas y de hidrógeno;

La Asamblea:

1. *Acoge con satisfacción* los continuos beneficios de la norma más estricta respecto al ruido de las aeronaves que figura en el Anexo 16, Volumen I, capítulo 14 que se empezó a aplicar el 31 de diciembre de 2017 y el 31 de diciembre de 2020 a las aeronaves con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a 55 toneladas;

2. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo, en marzo de 2014, de la nueva norma relativa al ruido que se empezó a aplicar el 1 de enero de 2018 o después de esa fecha a los rotores basculantes;

3. *Acoge con satisfacción* los beneficios de la norma de la OACI relativa a las emisiones de CO₂ de los aviones que se aplicará a partir del 1 de enero de 2020 o después de esa fecha a los nuevos tipos de avión, excepto los nuevos tipos de avión que tengan una MTOM inferior o igual a 60 toneladas y una capacidad máxima de 19 asientos para los cuales la fecha de aplicación sería el 1 de enero de 2023 o posterior;
4. *Acoge con satisfacción* los beneficios de la norma de la OACI sobre emisiones de CO₂ de los aviones, que se aplicará, a partir del 1 de enero de 2023, a los aviones en producción con una fecha de cese de la producción del 1 de enero de 2028;
5. *Acoge con satisfacción* los beneficios de la norma inicial de emisiones de nvPM en masa para todas las aeronaves de turbofán y de reacción con empuje nominal superior a 26,7 kN para las cuales la fecha de fabricación de cada motor sea el 1 de enero de 2020;
6. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo, en marzo de 2020, de la nueva norma relativa a las emisiones en masa y número de materia particulada no volátil (nvPM) que es aplicable a los diseños de motores de aeronave nuevos y en producción con empuje nominal superior a 26,7 kN a partir de enero de 2023;
7. *Insta* a los Estados a que reconozcan que las normas de certificación de las emisiones de nvPM y de CO₂ no se concibieron para que sirvan de base para restricciones operacionales o gravámenes por emisiones;
8. *Pide* al Consejo que, con la ayuda y cooperación de otros órganos de la Organización y de otras organizaciones internacionales, prosiga enérgicamente la labor de preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y de textos de orientación referentes a las repercusiones de la aviación en el medioambiente;
9. *Pide* al Consejo que siga de cerca las tecnologías innovadoras y las nuevas fuentes de energía para la aviación, en preparación para la certificación ambiental oportuna de tales tecnologías;
10. *Pide* al Consejo que se asegure de que el CAEP prosiga rápidamente su programa de trabajo en materia de ruido y de emisiones con el fin de poder elaborar soluciones apropiadas lo antes posible, y que se le proporcionen los recursos necesarios para hacerlo;
11. *Insta* a los Estados miembros de las regiones del mundo actualmente poco representadas en el CAEP a que participen en las actividades del Comité;
12. *Pide* al Consejo que proporcione a los Estados y organizaciones internacionales toda la información sobre medidas disponibles para reducir la repercusión de las operaciones de la aviación en el medioambiente de modo que sea posible actuar aplicando las medidas apropiadas;
13. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen, cuando corresponda, las disposiciones de la OACI preparadas con arreglo a la cláusula dispositiva 8 de este apéndice; y
14. *Pide* al Consejo que continúe la preparación de escenarios y siga empleándolos para evaluar la repercusión futura de las emisiones de la aviación en el medioambiente y que coopere con otras organizaciones internacionales a este respecto.

APÉNDICE C

Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves

Considerando que un objetivo de la OACI es promover el nivel más elevado posible de coherencia en la aviación civil internacional, incluidos los reglamentos sobre el medioambiente;

Considerando que una elaboración no coordinada de políticas y programas nacionales y regionales para mitigar el ruido de las aeronaves podría afectar negativamente a la función de la aviación civil en el desarrollo económico;

Considerando que la gravedad del problema del ruido de las aeronaves en numerosos aeropuertos ha dado lugar a la adopción de medidas que limitan las operaciones de aeronaves y a una vigorosa oposición a la ampliación de los aeropuertos existentes o a la construcción de otros nuevos;

Considerando que la OACI ha aceptado la responsabilidad total de proceder de forma que se logre un máximo de compatibilidad entre el desarrollo seguro, económicamente eficaz y ordenado de la aviación civil y la preservación del medioambiente, y que procura activamente llevar adelante el concepto de un “enfoque equilibrado” para la reducción del ruido de las aeronaves y la orientación a los Estados para su aplicación;

Considerando que el enfoque equilibrado para la gestión del ruido elaborado por la OACI consiste en determinar el problema del ruido en un aeropuerto y luego analizar las diversas medidas aplicables para reducirlo considerando cuatro elementos principales, a saber, reducción en la fuente, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones, con miras a resolver el problema del ruido de la forma más económica;

Considerando que la evaluación de la repercusión presente y futura del ruido de las aeronaves constituye un medio fundamental para que la OACI y sus Estados miembros elaboren políticas;

Considerando que la aplicación del enfoque equilibrado y las decisiones relativas a sus elementos incumben a los Estados miembros y que, en definitiva, es responsabilidad de los Estados elaborar soluciones apropiadas para los problemas del ruido en sus aeropuertos, tomando en cuenta las normas y políticas de la OACI;

Considerando que la Circular 351 de la OACI, *Participación de la comunidad en la gestión ambiental en la aviación*, destaca la participación de la comunidad como un componente esencial de una nueva política integral de gestión del ruido;

Considerando que la orientación de la OACI elaborada para ayudar a los Estados a aplicar el enfoque equilibrado [Orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves (Doc 9829)] se ha actualizado ulteriormente;

Reconociendo que las soluciones a los problemas del ruido deben adaptarse a las características específicas del aeropuerto en cuestión, lo que requiere un enfoque para cada aeropuerto, y que podrían aplicarse soluciones semejantes si en los aeropuertos se observan problemas de ruido semejantes;

Reconociendo que las medidas para solucionar los problemas del ruido pueden tener repercusiones importantes en los costos para los explotadores y otros interesados, particularmente los de los países en desarrollo;

Reconociendo que los Estados tienen obligaciones jurídicas, acuerdos y leyes vigentes y políticas establecidas pertinentes que pueden influir en su aplicación del “enfoque equilibrado” de la OACI;

Reconociendo que algunos Estados tal vez tengan también políticas más amplias sobre la gestión del ruido;

Reconociendo la aprobación del nuevo *Manual sobre oportunidades operacionales para reducir el ruido de las aeronaves* (Doc 10177);

Considerando que las mejoras logradas en muchos aeropuertos respecto al ruido mediante el remplazo de las aeronaves que cumplen los requisitos del capítulo 2 (aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del capítulo 3) por aeronaves más silenciosas deberían protegerse teniendo en cuenta la sostenibilidad del crecimiento futuro y no deberían resultar erosionadas por una expansión urbana incompatible alrededor de los aeropuertos; y

Tomando nota de que el análisis de las tendencias en materia de ruido de las aeronaves realizado por el CAEP indica que, en una hipótesis de mejoras tecnológicas avanzadas, el aumento de las operaciones de aeronaves dejaría de provocar un aumento en el área de curva de ruido después de 2030, si para ello los Estados miembros de la OACI toman una serie de medidas ambiciosas;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros de la OACI y a las organizaciones internacionales a que reconozcan la función rectora de la OACI para tratar los problemas del ruido de las aeronaves;
2. *Acoge con satisfacción* el progreso logrado hasta la fecha respecto al ruido de las aeronaves y alienta a los Estados, fabricantes y explotadores a que sigan participando en la labor de la OACI relativa a dicho ruido y aplicando tecnologías y políticas que reduzcan su efecto en las comunidades en las cercanías de los aeropuertos;
3. *Insta* a los Estados a que:
 - a) adopten un enfoque equilibrado para la gestión del ruido, teniendo plenamente en cuenta la orientación de la OACI (Doc 9829), las obligaciones jurídicas, los acuerdos y las leyes vigentes y las políticas establecidas pertinentes, cuando aborden los problemas del ruido en sus aeropuertos internacionales;
 - b) instituyan o supervisen un proceso transparente cuando consideren medidas para mitigar el ruido, que incluyan:
 - 1) la evaluación del problema del ruido en el aeropuerto en cuestión basándose en criterios objetivos y mensurables y otros factores pertinentes;
 - 2) la evaluación de los costos y los beneficios probables de las diversas medidas posibles y, basándose en esa evaluación, la selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas para el medioambiente del modo más eficaz en función del costo; y
 - 3) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evaluación, la consulta con los interesados y la solución de controversias;
4. *Alienta* a los Estados a:
 - a) promover y dar apoyo a los estudios y programas de investigación y desarrollo tecnológico dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios teniendo en cuenta las interdependencias y otras inquietudes ambientales;
 - b) aplicar políticas de planificación y gestión de la utilización de los terrenos para limitar una expansión urbana incompatible con áreas sensibles al ruido y medidas de atenuación para las áreas afectadas por el ruido, compatibles con el apéndice F de esta resolución;
 - c) aplicar procedimientos operacionales de atenuación del ruido, en la medida posible sin afectar a la seguridad operacional y considerando las interdependencias y otras inquietudes ambientales; y
 - d) no aplicar restricciones a las operaciones como primer recurso, sino sólo después de haber considerado las ventajas que se pueden obtener de otros elementos del enfoque equilibrado y de manera compatible con el Apéndice E de esta resolución y teniendo en cuenta el posible impacto de estas restricciones en otros aeropuertos;

5. *Pide* a los Estados que:

- a) en la medida posible, cooperen estrechamente para garantizar la armonización de los programas, planes y políticas;
- b) integren a las comunidades de manera oportuna y regular, según los principios definidos en la Circular 351;
- c) se aseguren de que la aplicación de toda medida para mitigar el ruido sea compatible con el principio de no discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago; y
- d) consideren las condiciones económicas particulares de los países en desarrollo;

6. *Invita* a los Estados a que mantengan informado al Consejo acerca de sus políticas y programas para mitigar el problema del ruido de las aeronaves en la aviación civil internacional;

7. *Pide* al Consejo que:

- a) evalúe continuamente la evolución de los efectos del ruido de las aeronaves;
- b) se asegure de que la orientación sobre el enfoque equilibrado del Doc 9829 está actualizada y responde a los requisitos de los Estados;
- c) se asegure de que se mantengan y se pongan a disposición de los Estados y suficientes orientaciones sobre la participación de la comunidad; y
- d) fomente la aplicación del enfoque equilibrado, por ejemplo, mediante seminarios prácticos; y

8. *Pide* a los Estados que presten el debido apoyo a esta labor de orientación de la OACI y a todo trabajo adicional sobre métodos y para la evaluación de las repercusiones o la eficacia de las medidas del enfoque equilibrado, según sea necesario.

APÉNDICE D

Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I

Considerando que en el Anexo 16, Volumen I, se establecen normas de homologación en cuanto a niveles de ruido para las aeronaves de reacción subsónicas;

Considerando que, para los fines de este apéndice, eliminación gradual se define como el retiro de las operaciones internacionales de una categoría de aeronaves basada en el ruido, en todos los aeropuertos de uno o más Estados;

Considerando que el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación ha concluido que una eliminación progresiva general de las operaciones de las aeronaves del capítulo 3 por todos los países que impusieron una eliminación gradual de las operaciones de las aeronaves del capítulo 2 no se apoya en fundamentos de costo-beneficio, habiendo emprendido la tarea que culminó con la recomendación de una nueva norma de homologación acústica para el Volumen I del Anexo 16 en la inteligencia de que no correspondía considerar una nueva eliminación gradual;

Considerando que algunos Estados han implantado o iniciado eliminaciones graduales de las aeronaves que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, capítulo 3, o están considerando la posibilidad de hacerlo;

Reconociendo que las normas sobre el ruido que figuran en el Anexo 16 no están dirigidas a introducir restricciones a las operaciones de las aeronaves;

Reconociendo que las restricciones a las operaciones de las aeronaves existentes quizá aumenten los costos de las líneas aéreas y podrían imponer una pesada carga económica, especialmente a los explotadores de aeronaves que tal vez no dispongan de los recursos financieros para reequipar sus flotas, tales como los de los países en desarrollo; y

Considerando que la solución de los problemas que causa el ruido de las aeronaves debe basarse en el reconocimiento mutuo de las dificultades que enfrentan los Estados y en el equilibrio entre sus diferentes intereses;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a que no introduzcan ninguna eliminación gradual de las aeronaves que sobrepasen los niveles de ruido establecidos en el Anexo 16, Volumen I, capítulo 3, sin considerar primero:

- a) si la renovación normal de las flotas actuales de dichas aeronaves proporcionará la protección necesaria contra el ruido en los alrededores de sus aeropuertos;
- b) si la protección necesaria puede alcanzarse con reglamentos que impidan a los explotadores incorporar ese tipo de aeronaves a sus flotas mediante la compra o el arrendamiento, fletamento o intercambio, o bien con incentivos para que aceleren la modernización de sus flotas;
- c) si se puede obtener la protección requerida por medio de restricciones limitadas a aeropuertos y pistas cuyo uso los propios Estados hayan determinado y declarado que generan problemas de ruido, y limitadas a los períodos en que sea mayor la perturbación por el ruido; y
- d) las repercusiones de cualquier restricción para otros Estados interesados, consultando a dichos Estados y notificándoles sus intenciones con antelación razonable;

2. *Insta* a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la cláusula dispositiva 1, decidan eliminar gradualmente las aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica establecidas en el Anexo 16, Volumen I, capítulo 2, pero que sobrepasan los niveles de ruido establecidos en el Anexo 16, Volumen I, capítulo 3, a que:

- a) definan toda restricción de modo que las aeronaves de un explotador que sean conformes al capítulo 2 y que estén operando en la actualidad en sus territorios puedan ser retiradas de dichas operaciones gradualmente, en el curso de un período no menor de siete años;
- b) no restrinjan, antes del término del período mencionado, las operaciones de ninguna aeronave antes de que hayan transcurrido 25 años después de la fecha de expedición de su primer certificado individual de aeronavegabilidad;
- c) no restrinjan, antes del término del período, las operaciones de ninguna aeronave de fuselaje ancho existente en la actualidad ni de ninguna equipada con motores que tienen una relación de dilución superior a 2:1; y
- d) informen a la OACI y a otros Estados interesados de toda restricción impuesta;

3. *Exhorta encarecidamente* a los Estados a seguir colaborando bilateral, regional e interregionalmente, a fin de:

- a) reducir el ruido que deben soportar las comunidades situadas alrededor de los aeropuertos sin crear problemas económicos serios a los explotadores de aeronaves; y

- b) tener en cuenta las dificultades de los explotadores de los países en desarrollo con respecto a las aeronaves del capítulo 2 matriculadas actualmente en sus países, cuando no puedan sustituirse antes de que termine el período de eliminación gradual, siempre que haya constancia de que se ha expedido una orden de compra o un contrato de arrendamiento para sustituirlas por aeronaves que satisfagan las disposiciones del capítulo 3, y que se haya aceptado la primera fecha de entrega;
4. *Insta* a los Estados a no introducir medidas para la eliminación gradual de aeronaves que cumplen, por homologación original o rehomologación, las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, capítulos 3 o 4;
5. *Insta* a los Estados a que no impongan ninguna restricción a las operaciones de las aeronaves que sean conformes al capítulo 3, salvo que sea como parte del enfoque equilibrado para la gestión del ruido elaborado por la OACI y de conformidad con los apéndices C y E de esta resolución; y
6. *Insta* además a los Estados a que asistan a las líneas aéreas en sus esfuerzos por acelerar la modernización de sus flotas, y por ende a evitar los obstáculos y permitir a todos los Estados el acceso al arrendamiento o compra de aviones que cumplen los requisitos del capítulo 3, incluyendo la asistencia técnica multilateral cuando corresponda.

APÉNDICE E

Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido

Considerando que en el Anexo 16, Volumen I, se especifican las normas de homologación acústica para aeronaves subsónicas de reacción;

Considerando que para los fines de este apéndice una restricción a las operaciones se define como toda medida relacionada con el ruido que limite o reduzca el acceso de una aeronave a un aeropuerto;

Considerando que en el apéndice C de la presente resolución se insta a los Estados a que adopten un enfoque equilibrado para la gestión del ruido cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales;

Considerando que se prevén más reducciones del ruido en la fuente como resultado de la introducción de nuevas normas de homologación acústica en el Volumen I del Anexo 16 y por la asimilación en las flotas de la tecnología de reducción del ruido;

Considerando que en muchos aeropuertos ya se están empleando la planificación y gestión de la utilización de los terrenos y los procedimientos operacionales de atenuación del ruido y se están aplicando otras medidas para mitigar el ruido, aunque en ciertos casos continúa la expansión urbana;

Considerando que la eliminación gradual de aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, capítulo 3, (como se prevé en el apéndice D de esta resolución) se completó en algunos Estados y que, suponiendo un continuo crecimiento de la actividad aeronáutica, si no se adoptan otras medidas podría aumentar el número de personas expuestas al ruido de las aeronaves en algunos aeropuertos de esos Estados;

Considerando que existen importantes diferencias regionales en la medida en que se prevé que el ruido de las aeronaves constituirá un problema en los próximos dos decenios y que, en consecuencia, algunos Estados han considerado la posibilidad de imponer restricciones a las operaciones de ciertas aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, capítulo 3;

Considerando que si se introducen restricciones a las operaciones de las aeronaves del capítulo 3 en ciertos aeropuertos, esto debería basarse en el enfoque equilibrado y la orientación pertinente de la OACI (Doc 9829) y adaptarse a las necesidades específicas del aeropuerto en cuestión;

Considerando que estas restricciones podrían tener importantes repercusiones económicas en las inversiones en flotas de los explotadores de aeronaves de los Estados en que no se impongan estas restricciones;

Reconociendo que estas restricciones van más allá de la política establecida en el apéndice D de esta resolución y otros criterios de orientación pertinentes de la OACI;

Reconociendo que la OACI no obliga a los Estados a imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves del capítulo 3;

Reconociendo que la finalidad de las normas del Anexo 16 sobre el ruido no era imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves y que, específicamente, las normas que figuran en el Anexo 16, Volumen I, capítulos 4 y 14, y cualesquiera otros niveles de mayor rigurosidad adoptados por el Consejo son para fines de homologación únicamente; y

Reconociendo en particular que los Estados tienen obligaciones jurídicas, leyes, acuerdos vigentes y políticas establecidas que pueden regir la gestión de los problemas acústicos en sus aeropuertos y que podrían afectar a la aplicación de este apéndice;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a que se aseguren, siempre que sea posible, de que cualesquiera restricciones a las operaciones se adopten solamente si están respaldadas por una evaluación previa de las ventajas previstas y las repercusiones perjudiciales posibles;
2. *Insta* a los Estados a que no impongan en ningún aeropuerto restricciones a las operaciones de las aeronaves que cumplan los requisitos del Anexo 16, Volumen I, capítulo 3 antes de:
 - a) completar el retiro gradual de las aeronaves que excedan los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, capítulo 3, en el aeropuerto en cuestión; y
 - b) evaluar plenamente todas las medidas aplicables para solucionar el problema del ruido en el aeropuerto en cuestión de conformidad con el enfoque equilibrado descrito en el apéndice C;
3. *Insta* a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la cláusula dispositiva 2, permiten la introducción en un aeropuerto de restricciones a las operaciones de las aeronaves que cumplen los requisitos del Anexo 16, Volumen I, capítulo 3, por homologación original o por rehomologación, a que:
 - a) basen dichas restricciones en la performance acústica de la aeronave, según lo determine el procedimiento de homologación realizado con arreglo al Anexo 16, Volumen I;
 - b) adapten dichas restricciones al problema acústico del aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado;
 - c) limiten dichas restricciones a las que sean de carácter parcial cuando sea posible, en vez de la eliminación total de las operaciones en un aeropuerto;
 - d) tengan en cuenta las consecuencias posibles para los servicios de transporte aéreo para los cuales no hay alternativas apropiadas (p. ej., servicios de larga distancia);

- e) consideren las circunstancias especiales de los explotadores de los países en desarrollo, a fin de evitar dificultades excesivas, otorgando exenciones;
 - f) introduzcan esas restricciones gradualmente, cuando sea posible, a fin de tener en cuenta las repercusiones económicas para los explotadores de las aeronaves afectadas;
 - g) den a los explotadores un preaviso razonable;
 - h) tengan en cuenta las consecuencias económicas y ambientales para la aviación civil; e
 - i) informen a la OACI, así como a los otros Estados interesados, acerca de todas las restricciones impuestas; y
4. *Insta además* a los Estados a que no permitan la introducción de restricciones a las operaciones encaminadas a retirar del servicio las aeronaves que cumplen, mediante su homologación original o rehomologación, las normas acústicas del Anexo 16, Volumen I, capítulos 4 y 14, y cualesquiera otros niveles de mayor rigurosidad adoptados por el Consejo.

APÉNDICE F

Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

Considerando que la planificación y gestión de la utilización de los terrenos es uno de los cuatro elementos principales del enfoque equilibrado para la gestión del ruido;

Considerando que la cantidad de personas afectadas por el ruido de las aeronaves depende mucho de la manera en que se hace la planificación y gestión de la utilización de los terrenos que rodean un aeropuerto y, en particular, de la medida en que se controlan la construcción de viviendas y otras actividades que pueden verse afectadas por el ruido;

Considerando que la actividad podría aumentar considerablemente en la mayoría de los aeropuertos y que existe el riesgo de que el futuro crecimiento pueda resultar limitado por la utilización inapropiada de los terrenos en las cercanías de los aeropuertos;

Considerando que la eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, capítulo 3, ha tenido éxito en muchos aeropuertos para reducir el tamaño de las curvas isosónicas que definen las áreas en que la población está expuesta a niveles de ruido inaceptables, así como para reducir la cantidad total de personas expuestas al ruido;

Considerando fundamental que estas mejoras se conserven en la mayor medida posible para beneficio de las comunidades locales;

Reconociendo que la nueva norma que figura en el Anexo 16, Volumen I, capítulo 4 ha aumentado las oportunidades para que los explotadores replacen las aeronaves de sus flotas por otras más silenciosas;

Reconociendo que, una vez implantada, la norma contenida en el Anexo 16, Volumen I, capítulo 14, aumentará las oportunidades para que los explotadores reemplacen las aeronaves de sus flotas por otras más silenciosas;

Reconociendo que, si bien la gestión de la utilización de los terrenos incluye actividades de planificación que pueden ser fundamentalmente la responsabilidad de las autoridades locales, afecta sin embargo a la capacidad de los aeropuertos, lo que a su vez tiene repercusiones en la aviación civil;

Reconociendo que en el *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184), Parte 2 — *Utilización del terreno y gestión del medio ambiente*, figuran textos de orientación actualizados sobre la planificación apropiada de la utilización de terrenos y medidas para mitigar el ruido;

Reconociendo que la Circular 351 de la OACI *Participación de la comunidad en la gestión del medio ambiente* de la OACI constituye un complemento de las políticas actuales de gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos y sus alrededores;

Reconociendo la colección electrónica de información práctica para aeropuertos ecológicos (*Eco-Airport Toolkit*) como un recurso de referencia para las buenas políticas de gestión del ruido en los aeropuertos y sus alrededores; y

Reconociendo que las aeronaves con tecnología emergente, como los drones y los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), pueden tener un impacto en forma de ruido en las zonas situadas más allá de los terrenos que rodean un aeropuerto;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados que hayan eliminado gradualmente las operaciones de las aeronaves del capítulo 2 en sus aeropuertos, como se prevé en el apéndice D de esta resolución, a que, mientras se preservan las ventajas para las comunidades locales en la medida de lo posible, eviten, cuando sea factible, que en las áreas en que se han logrado reducciones del ruido se produzcan una utilización de los terrenos o una expansión urbana inapropiadas;
2. *Insta* a los Estados a asegurarse de que las posibles reducciones en los niveles de ruido que se obtengan con la introducción de aeronaves más silenciosas, particularmente las que cumplen la norma del capítulo 4, no resulten comprometidas por una utilización de los terrenos o una expansión urbana inapropiadas, que podrían evitarse;
3. *Insta* a los Estados, cuando aún exista la posibilidad de minimizar los problemas de ruido de las aeronaves mediante medidas preventivas, a que:
 - a) emplacen los nuevos aeropuertos en lugares apropiados, lejos de zonas sensibles al ruido;
 - b) adopten las medidas apropiadas para que la planificación del uso de los terrenos se tome plenamente en cuenta en la etapa inicial de todo nuevo aeropuerto o en la ampliación de un aeropuerto existente;
 - c) definan alrededor de los aeropuertos zonas que correspondan a diversos niveles de ruido teniendo en cuenta los niveles de población y el crecimiento, al igual que los pronósticos de aumento del tráfico, y establezcan criterios para un uso apropiado de esos terrenos teniendo en cuenta la orientación de la OACI;
 - d) sancionen leyes, den orientación y dispongan otros medios apropiados para lograr el cumplimiento de esos criterios para la utilización de los terrenos; y
 - e) se aseguren de que se dispone de información sobre las operaciones de las aeronaves y sus efectos en el medioambiente que sea de fácil lectura para las comunidades cercanas a los aeropuertos;
4. *Pide* al Consejo:
 - a) que se asegure de que la orientación sobre la utilización de los terrenos en el Doc 9184 está actualizada y responde a las necesidades de los Estados; y
 - b) que considere qué medidas podrían adoptarse para promover la gestión de la utilización de los terrenos, particularmente en aquellas partes del mundo en que pueda existir la posibilidad de evitar problemas de ruido de las aeronaves en el futuro, incluyendo la colección electrónica de información práctica para aeropuertos ecológicos.

APÉNDICE G

Aeronaves supersónicas — el problema del estampido sónico

Considerando que desde la introducción de las aeronaves supersónicas en el servicio comercial se han tomado medidas para evitar crear situaciones inaceptables para el público debido al estampido sónico, tales como los efectos molestos del estampido sónico en el sueño y los efectos perjudiciales que la amplificación de dicho estampido puede tener en las personas y los bienes, tanto en tierra como en el mar;

Considerando que los Estados que participan en la fabricación de estas aeronaves supersónicas, así como otros Estados, siguen investigando los efectos físicos, fisiológicos y sociológicos del estampido sónico;

Reconociendo la labor en curso para elaborar una nueva norma relativa al ruido supersónico para futuras aeronaves y comprender el estado actual del conocimiento del estampido sónico, la investigación y los proyectos de aviones supersónicos; y

Reconociendo que la certificación de aeronavegabilidad de un avión supersónico podría tener lugar entre 2020 y 2025, y que se requieren estudios y trabajo adicionales en preparación para la certificación ambiental oportuna de ese avión;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la importancia que concede a garantizar que no se produzca una situación inaceptable para el público debido al estampido sónico de las aeronaves supersónicas en servicio comercial;
2. *Encarga* al Consejo que, teniendo presente la información disponible y utilizando el mecanismo apropiado, examine los Anexos y otros documentos pertinentes, para cerciorarse de que se tengan debidamente en cuenta los problemas que podría crear para el público la operación de las aeronaves supersónicas y, especialmente en lo que respecta al estampido sónico, que tome medidas encaminadas a lograr un acuerdo internacional sobre la medición de dicho estampido, la definición tanto cuantitativa como cualitativa de la expresión "situaciones inaceptables para el público", y el establecimiento de los límites correspondientes; y
3. *Invita* a los Estados que participan en la fabricación de aeronaves supersónicas a que comuniquen a la OACI, a su debido tiempo, propuestas sobre la manera en que se podrían satisfacer cualesquiera especificaciones que determine la OACI.

APÉNDICE H

Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local

Considerando que hay una creciente preocupación por el impacto de la aviación en la atmósfera en relación con la calidad del aire local y los efectos conexos en la salud y bienestar humanos;

Considerando que las evidencias del impacto de las emisiones de NO_x y de materia particulada (PM) de los motores de aeronave en la superficie local y en la calidad del aire local regional son actualmente más convincentes;

Reconociendo que la comunidad científica está mejorando su comprensión de las incertidumbres relacionadas con las consecuencias de las emisiones de NO_x y de PM de los motores de aeronave en el clima a escala mundial;

Reconociendo que existen interdependencias relacionadas con el diseño y las operaciones de las aeronaves que han de tenerse en cuenta cuando se abordan las inquietudes relacionadas con el ruido, la calidad del aire local y el cambio climático;

Reconociendo que la OACI ha establecido normas técnicas y ha promovido el desarrollo de procedimientos operacionales que han reducido significativamente la contaminación del aire local que procede de las aeronaves;

Reconociendo el trabajo realizado por el CAEP en su primer examen integrado a cargo especialistas independientes de tecnologías de aeronaves y motores, y la formulación de metas tecnológicas a mediano (2027) y largo (2037) plazos en términos de ruido, consumo de combustible y emisiones;

Considerando que en los últimos decenios muchos contaminantes tales como el hollín y los hidrocarburos sin quemar de los motores de aeronave que afectan a la calidad del aire local y regional han disminuido drásticamente;

Considerando que los avances en los procedimientos operacionales tales como las operaciones en descenso continuo ha dado como resultado una reducción aún mayor de las emisiones de las aeronaves;

Considerando que una evaluación de las tendencias en las emisiones de NO_x, PM y otras emisiones gaseosas producidas por la aviación revela un aumento de los valores de las emisiones globales;

Considerando que las repercusiones de las emisiones de NO_x, PM y otras emisiones gaseosas de la aviación necesitan evaluarse y comprenderse más a fondo;

Reconociendo los firmes avances logrados en la comprensión de las repercusiones de las emisiones de PM no volátil, en tanto que continúa la labor científica y técnica para lograr una mejor evaluación de las emisiones de PM volátil;

Considerando que las repercusiones de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y regional forman parte de las repercusiones debidas a las emisiones totales producidas en la zona afectada y que deberían tenerse en cuenta en el contexto más amplio de todas las fuentes que contribuyen a los problemas de la calidad del aire;

Considerando que las repercusiones reales de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y la salud dependen de diversos factores, entre los que se cuentan la contribución a las concentraciones totales y el número de personas expuestas en el área de que se trate;

Considerando que el Artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* contiene disposiciones respecto a los derechos aeroportuarios y otros similares, incluyendo el principio de no discriminación, y que la OACI ha elaborado criterios para dar orientación a los Estados miembros en materia de derechos (*Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, Doc 9082), incluyendo orientación concreta sobre los derechos relacionados con el ruido y los derechos relacionados con las emisiones que afectan a la calidad del aire local;

Considerando que el Consejo de la OACI adoptó el 9 de diciembre de 1996 una declaración de políticas de carácter provisional sobre derechos e impuestos relacionados con las emisiones en una resolución en la que el Consejo recomienda firmemente que tales gravámenes tengan la forma de derechos y no de impuestos y que los fondos recaudados se utilicen en primer lugar para mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medioambiente;

Considerando que esos derechos deberían basarse en los costos de mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medioambiente, en la medida en que estos costos puedan ser identificados correctamente y atribuidos en forma directa al transporte aéreo;

Considerando que el Consejo de la OACI ha adoptado textos de orientación y sobre políticas relativos al uso de derechos por emisiones para abordar la cuestión del impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en los aeropuertos y sus cercanías;

Tomando nota de que el Consejo de la OACI ha publicado información sobre los sistemas de gestión ambiental (EMS) que están utilizando las partes interesadas del sector aeronáutico; y

Tomando nota de que el Consejo de la OACI ha elaborado un Manual de orientación sobre la calidad del aire en los aeropuertos que ha sido actualizado posteriormente;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes como la OMS, siga la marcha y amplíe su conocimiento sobre el efecto en la salud y el bienestar humanos de la PM, los NO_x y otros gases que emite la aviación, y que difunda información al respecto;
2. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor para elaborar normas tecnológicamente viables, benéficas para el medioambiente y razonables económicamente para reducir más el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;
3. *Pide* al Consejo que continúe manteniéndose informado sobre los avances en la comprensión científica y técnica de las emisiones de PM volátil y no volátil;
4. *Pide* al Consejo que se asegure que las interdependencias entre las medidas para reducir el ruido y las emisiones de los motores de aeronave que afectan la calidad del aire local, así como el clima mundial se tengan debidamente en cuenta;
5. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor para fijar metas tecnológicas integradas de mediano y largo plazo para la reducción del consumo de combustible, el ruido y las emisiones de NO_x y nvPM de los motores de las aeronaves; y metas operacionales para la reducción del consumo de combustible;
6. *Pide* al Consejo que siga promoviendo mejoras operacionales y del tránsito aéreo que reduzcan el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;
7. *Alienta* a los Estados miembros y a otras partes interesadas a que adopten medidas voluntarias para limitar o reducir las emisiones de la aviación internacional que afectan a la calidad del aire local, y a que mantengan informada a la OACI;
8. *Acoge con satisfacción* la elaboración y promoción de textos de orientación sobre cuestiones relacionadas con la evaluación de la calidad del aire relativa a los aeropuertos;
9. *Pide* al Consejo que trabaje con los Estados y los interesados para promover y compartir las mejores prácticas que se aplican en los aeropuertos para reducir los efectos negativos de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local;
10. *Acoge con satisfacción* la elaboración de la orientación sobre los derechos por emisiones relacionados con la calidad del aire local, *pide* al Consejo que mantenga actualizada dicha orientación e *insta* a los Estados miembros a que compartan información sobre la aplicación de dichos derechos; y
11. *Insta* a los Estados miembros a que aseguren el mayor grado de compatibilidad posible y tengan plenamente en cuenta las políticas y orientaciones de la OACI sobre derechos relacionados con la calidad del aire local.

A41-21: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático

Considerando que la OACI y sus Estados miembros reconocen la importancia fundamental de ejercer un liderazgo permanente en la aviación civil internacional para limitar o reducir las emisiones que contribuyen al cambio climático mundial;

Subrayando de nuevo la función vital que la aviación internacional desempeña en el desarrollo económico y social mundial y la necesidad de asegurar que la aviación internacional siga desarrollándose de manera sostenible;

Reconociendo que la labor de la Organización respecto al medioambiente contribuye a 14 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), incluido el ODS 13 “Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos”;

Considerando que, en el informe especial sobre *La aviación y la atmósfera global*, publicado en 1999, que preparó el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) a petición de la OACI, figura una evaluación completa de las repercusiones de la aviación en la atmósfera;

Considerando que en el informe especial del IPCC se reconoce que, aun cuando se conocen bien los efectos de algunos tipos de emisiones de aeronaves, no ocurre lo mismo con los efectos de otros, y se identifican varias áreas clave de incertidumbre científica que limitan la capacidad para realizar proyecciones de las repercusiones totales de la aviación en el clima y la capa de ozono; la Organización actualizará la información contenida en el informe especial del IPCC;

Reconociendo que las emisiones de la aviación internacional siguen representando menos del 2 % de las emisiones totales mundiales de CO₂, y que se proyecta que aumenten como resultado del crecimiento permanente del transporte aéreo a menos que se tomen medidas para reducir las;

Considerando que el objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) es lograr estabilizar las concentraciones de gases de efecto invernadero (GEI) en la atmósfera a un nivel que impida que se produzcan interferencias antropogénicas peligrosas con el sistema climático;

Considerando que el Protocolo de Kyoto, que adoptó la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en diciembre de 1997 y que entró en vigor el 16 de febrero de 2005, hace un llamamiento a los países desarrollados (Partes incluidas en el Anexo I) a que procuren limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que provienen de los combustibles del transporte aéreo internacional trabajando por conducto de la OACI (artículo 2.2);

Considerando que el Acuerdo de París, que fue adoptado por la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en diciembre de 2015, mejora la aplicación de la CMNUCC, incluido su objetivo, y tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y las medidas de erradicación de la pobreza, incluso manteniendo el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C por encima de los niveles preindustriales y prosiguiendo los esfuerzos a fin de limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de los niveles preindustriales, reconociendo que esto reduciría considerablemente los riesgos y efectos del cambio climático;

Considerando que el Pacto de Glasgow por el Clima, que fue adoptado por la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en noviembre de 2021, reafirma el objetivo mundial a largo plazo de mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de los 2 °C respecto a los niveles preindustriales y de proseguir los esfuerzos para que la temperatura no aumente más de 1,5 °C por encima de los niveles preindustriales, reconociendo que esto reduciría significativamente los riesgos y los impactos del cambio climático y que el Pacto de Glasgow por el Clima también

reconoce que los impactos del cambio climático serán mucho menores con un aumento de la temperatura de 1,5 °C en comparación con 2 °C, y resuelve proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C;

Reconociendo los objetivos ambiciosos mundiales para la aviación internacional de mejorar el rendimiento del combustible en un 2 % al año y mantener las emisiones netas de carbono a partir de 2020 al mismo nivel, como lo adoptó la Asamblea de la OACI en su 37º período de sesiones en 2010 y lo reafirmó en sus 38º, 39º y 40º períodos de sesiones en 2013, 2016 y 2019, respectivamente;

Reconociendo la abundante labor desplegada por la OACI para explorar la factibilidad de un objetivo ambicioso mundial (LTAG) para la aviación internacional a la luz de las metas, relativas a la temperatura, de 2 °C y 1,5 °C del Acuerdo de París;

Reconociendo el intercambio de información y el proceso consultivo que se lleva adelante desde el 40º período de sesiones de la Asamblea sobre la factibilidad de un LTAG para la aviación internacional, que comprende la evaluación de la OACI sobre los avances en la reducción dentro del sector de las emisiones de CO₂ y la convocatoria de los Diálogos de la aviación mundial (GLAD) y la Reunión de Alto Nivel sobre la Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo para la Reducción de las Emisiones de CO₂ de la Aviación Internacional;

Reconociendo que el *Informe de la OACI sobre la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional*, que evalúa la factibilidad técnica de distintas hipótesis de reducción de emisiones de CO₂ dentro del sector de la aviación, sirve de base para la consideración del LTAG;

Reconociendo que los objetivos ambiciosos mundiales para el sector de la aviación internacional de mejorar el rendimiento del combustible un 2 % al año y mantener las emisiones netas de carbono en el mismo nivel a partir de 2022 no permiten lograr el nivel de reducción necesario para reducir la contribución absoluta de emisiones de la aviación al cambio climático, y que se necesitan objetivos más ambiciosos para establecer una vía sostenible para la aviación;

Afirmando que la solución del problema de las emisiones de GEI producidas por la aviación internacional exige el compromiso activo y la cooperación de los Estados y la industria, y *tomando nota* de los compromisos colectivos anunciados por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) en nombre de la industria del transporte aéreo internacional, para seguir trabajando en la reducción de las emisiones de CO₂ en un promedio de 1,5 % anual de 2009 a 2020, con miras a lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 y alcanzar el objetivo a largo plazo de cero emisiones netas para 2050;

Recordando la CMNUCC y el Acuerdo de París y *reconociendo* su principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas, a la luz de las circunstancias nacionales diferentes;

Reconociendo también los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago;

Reconociendo que esta resolución no fija precedente ni prejuzga sobre el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC o el Acuerdo de París, ni tampoco representa la postura de las Partes en dichos acuerdos;

Tomando nota de que, para fomentar el crecimiento sostenible de la aviación internacional y lograr sus objetivos ambiciosos, es necesario adoptar un enfoque integral que consista en un conjunto de medidas, que incluyen tecnologías, combustibles de aviación sostenibles, mejoras operacionales y medidas basadas en el mercado para reducir las emisiones, así como la posible evolución de las normas y métodos recomendados (SARPS);

Reconociendo los avances tecnológicos significativos que se han logrado en el sector aeronáutico, merced a los cuales las aeronaves fabricadas en la actualidad son un 80 % más eficientes que en la década de los sesenta en términos de ahorro de combustible por pasajero-kilómetro, y observando a la vez un ritmo sin precedentes de aparición de nuevas tecnologías e innovaciones de transición hacia una aviación verde;

Reconociendo la adopción de la norma de certificación de las emisiones de CO₂ para los aviones por el Consejo en marzo de 2017 y la necesidad de mantenerla actualizada con las últimas mejoras de las tecnologías de eficiencia de aeronaves;

Reconociendo la necesidad de que la OACI elabore SARPS y textos de orientación y/o los actualice oportunamente para acoger las nuevas tecnologías de aeronaves de avanzada, según corresponda;

Reconociendo la labor que se está realizando para examinar los aspectos ambientales del fin de vida útil de las aeronaves, p. ej., mediante el reciclaje de estas últimas;

Reconociendo que las medidas de gestión del tránsito aéreo (ATM) adoptadas en virtud del Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI contribuyen a mejorar la eficiencia operacional y a reducir las emisiones de CO₂ de las aeronaves;

Acogiendo con beneplácito la evaluación de los beneficios ambientales de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) finalizada para el Bloque 0 y el Bloque 1, y los resultados del análisis mundial de eficiencia del vuelo horizontal y vertical;

Acogiendo con beneplácito la celebración de los seminarios de la OACI sobre aeropuertos verdes en noviembre de 2017, mayo de 2019 y noviembre de 2021, y *reconociendo* la importante función de los aeropuertos en la distribución de nuevas fuentes innovadoras de energía para el transporte aéreo;

Tomando nota de que la primera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos de 2009 (CAAF/1) respaldó el uso de combustibles de aviación sostenibles, en particular el uso de combustibles alternativos de sustitución directa, en el corto a mediano plazo, como medio importante para reducir las emisiones de la aviación;

Tomando nota también de que la CAAF/1 estableció un Marco Mundial para los Combustibles Alternativos de la Aviación (GFAAF) de la OACI mediante el cual se ha registrado el progreso, incluido el número creciente de procesos de conversión de combustibles y de aeropuertos que distribuyen este tipo de combustibles a más vuelos comerciales;

Tomando nota asimismo de que la segunda Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/2) celebrada en octubre de 2017 formuló recomendaciones y aprobó una declaración, que incluye la Visión de la OACI sobre los combustibles de aviación sostenibles para 2050, como instrumento vivo que inspire a apuntar a que una sensible proporción de los combustibles de aviación se sustituyan por combustibles de aviación sostenibles para 2050, así como de la necesidad de actualizar la Visión 2050 cuantificando la proporción de estos combustibles que deberían estar en uso para 2050;

Reconociendo que se ha demostrado la viabilidad tecnológica de los combustibles de aviación sostenibles de sustitución directa, que se prevé que tengan el impacto más grande en la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación para 2050, y que es necesario introducir políticas e incentivos apropiados a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo;

Reconociendo los adelantos permanentes en combustibles de sustitución directa tales como los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y los combustibles de aviación con menos contenido de carbono (LCAF) como medio para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación, y *acogiendo con beneplácito* el desarrollo de nuevos combustibles y de nuevas fuentes de energía más limpia para la aviación, incluido el uso de hidrógeno y electricidad de fuentes renovables;

Reconociendo la necesidad de que dichos combustibles se desarrollen e implanten de una manera económicamente viable y aceptable desde una perspectiva social y ambiental y el progreso logrado en la armonización de los enfoques aplicados a la sostenibilidad;

Reconociendo que los criterios de sostenibilidad, la certificación de la sostenibilidad y la evaluación de las emisiones durante el ciclo de vida de tales combustibles se formulan y actualizan como parte del trabajo para la implementación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA);

Reconociendo la necesidad de explorar y facilitar el acceso del sector de aviación civil a energía renovable, incluso mediante su cooperación con la iniciativa Energía Sostenible para Todas y Todos (SE4ALL), como parte de la contribución de la Organización al ODS 7 “*Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos*”;

Recordando la resolución A37-19 de la Asamblea, que pedía al Consejo que emprendiera con el apoyo de los Estados miembros la labor de determinar un marco para las medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional, incluyendo una explicación más a fondo de los principios rectores enumerados en el anexo de la resolución A37-19, tal como posteriormente se hizo al incorporar los principios rectores explicados en el anexo de las resoluciones A38-18, A39-2 y A40-18 de la Asamblea y que se reproducen en el anexo de esta resolución;

Tomando nota de que la Organización adoptó una estrategia importante de creación de capacidad y asistencia técnica y financiera de otra índole, de conformidad con la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB) a fin de ayudar en la preparación y presentación de los planes de acción estatales, lo que comprendió la celebración de seminarios regionales y la elaboración y actualización de la *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂* (Doc 9988), una interfaz web interactiva, el instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET), la calculadora de beneficios ambientales (EBT) de la OACI y una herramienta para la curva de costo marginal de mitigación (MAC);

Acogiendo con beneplácito que, en julio de 2022, 133 Estados miembros que representan más del 98 % del tráfico aéreo internacional mundial habían preparado y presentado voluntariamente a la OACI planes de acción;

Reconociendo la necesidad de seguir elaborando y actualizando los planes de acción estatales, incluida la cuantificación con herramientas prácticas de los beneficios por reducción de emisiones de CO₂, para lograr una aviación e infraestructura sostenibles con la mira puesta en las innovaciones para proteger el medioambiente;

Reconociendo las circunstancias diferentes entre los Estados en su capacidad para hacer frente a los retos asociados al cambio climático y la necesidad de proporcionar el apoyo necesario, especialmente a los países en desarrollo y Estados con necesidades particulares;

Afirmando que deberían determinarse medidas destinadas a asistir a los Estados en desarrollo y a facilitar el acceso a los recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad a la mayor brevedad;

Reconociendo la asistencia prestada por la OACI en asociación con otras organizaciones, a fin de facilitar las medidas de los Estados miembros encaminadas a reducir las emisiones de la aviación, así como la búsqueda continua de posibles alianzas con otras organizaciones en materia de asistencia;

Acogiendo con beneplácito el lanzamiento del Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF) para facilitar el desarrollo y despliegue de SAF y que entre otras cosas prevé el establecimiento de asociaciones entre Estados y partes interesadas, como parte de la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB);

Reconociendo que, según los últimos informes del IPCC, se observan avances en la planificación e instrumentación de la adaptación al cambio climático en todos los sectores y regiones pero la distribución sigue siendo desigual, con

múltiples carencias de adaptación que suponen posibles vulnerabilidades en infraestructura de transporte clave como los sistemas e infraestructuras de la aviación internacional, lo que significa que sus normas de diseño deberían tener debidamente en cuenta los impactos climáticos y riesgos que se proyectan;

Reconociendo que se necesitan más condiciones habilitantes para la implementación de medidas de adaptación al cambio climático a largo plazo, en especial para los aspectos más vulnerables del sistema y la infraestructura de aviación, que permitan elevar el nivel de alistamiento del sector de la aviación internacional para hacer frente a los episodios climáticos extremos y disruptivos que se proyectan;

Reconociendo la importancia del trabajo en curso para determinar las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexa, junto con las opciones de medidas de adaptación que se han definido; y

Reconociendo el avance que ha realizado la OACI para poner en práctica la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas y el apoyo significativo de la OACI a dicha iniciativa, en particular mediante la elaboración de la calculadora de emisiones de carbono de la OACI para facilitar la evaluación de las emisiones; correspondientes a los pasajeros que viajan al público que viaja por vía aérea, y acogiendo con satisfacción su ampliación para añadir las emisiones correspondientes a la carga aérea;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que esta resolución, junto con la resolución A41-20: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* y la resolución A41-22: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)* sustituyen a las resoluciones A40-17, A40-18 y A40-19 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente;

2. *Pide* al Consejo que:

- a) asegure que la OACI ejerza el liderazgo permanente en cuestiones ambientales relacionadas con la aviación civil internacional, incluidas las emisiones de GEI;
- b) continúe estudiando las opciones de políticas que permitan limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, y prepare las propuestas concretas que se requieran con soluciones técnicas y medidas basadas en el mercado, teniendo en cuenta las posibles repercusiones de tales medidas para los países en desarrollo y desarrollados; y
- c) continúe cooperando con organizaciones que trabajen en la elaboración de políticas en este campo, especialmente con la Conferencia de las Partes en la CMNUCC;

3. *Reitera* que:

- a) la OACI debería continuar emprendiendo iniciativas que promuevan la difusión del conocimiento científico de las repercusiones de la aviación y de las medidas tomadas para mitigar sus emisiones, y debería seguir proporcionando un foro para facilitar las deliberaciones sobre soluciones al problema de las emisiones de la aviación; y
- b) debería ponerse énfasis en las opciones de políticas que reduzcan las emisiones de los motores de las aeronaves sin afectar al crecimiento del transporte aéreo, especialmente en los países en desarrollo;

4. *Resuelve* que los Estados y organizaciones pertinentes trabajarán por intermedio de la OACI para lograr una mejora media anual mundial de 2 % en el rendimiento de combustible a mediano plazo hasta 2020 y una tasa anual de

mejoras en el rendimiento de combustible del 2 % a largo plazo de 2021 hasta 2050, como objetivo ambicioso mundial, calculada basándose en el volumen de combustible consumido por tonelada-kilómetro de pago efectuada;

5. *Conviene* en que los objetivos que se mencionan en el párrafo 4 precedente no supondrán la imposición de obligaciones concretas a ningún Estado en particular, y que las circunstancias diferentes y respectivas capacidades y contribución de los Estados desarrollados y en desarrollo a la concentración en la atmósfera de las emisiones de GEI provenientes de la aviación serán las que determinen la forma en que cada Estado contribuya voluntariamente al logro de los objetivos ambiciosos mundiales;

6. *Resuelve también* que, sin que por ello se impongan obligaciones concretas a ningún Estado en particular, la OACI y sus Estados miembros y las organizaciones pertinentes trabajen juntos para tratar de lograr, como objetivo ambicioso colectivo mundial en el mediano plazo, que las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación civil internacional desde 2020 se mantengan al mismo nivel, teniendo en cuenta: las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en especial las de los países en desarrollo; la madurez de los mercados de la aviación; el crecimiento sostenible de la industria de la aviación internacional; y que las emisiones pueden aumentar debido al crecimiento previsto del tráfico aéreo internacional mientras no se hayan desarrollado y llevado a la práctica tecnologías, combustibles y otras medidas que reduzcan las emisiones, reconociendo al mismo tiempo el objetivo ambicioso mundial a largo plazo expresado en la cláusula 7 a continuación;

7. *Resuelve asimismo* que, además del objetivo ambicioso mundial a mediano plazo de la cláusula 6 precedente, se aliente a la OACI y a sus Estados miembros a trabajar mancomunadamente para alcanzar un objetivo ambicioso mundial colectivo a largo plazo para la aviación internacional (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050 como contribución al logro de la meta de temperatura del Acuerdo de París, reconociendo que las circunstancias especiales y respectivas capacidades de cada Estado (p.ej., su nivel de desarrollo, madurez de sus mercados de aviación, crecimiento sostenible de la aviación internacional, transición justa, y prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo) incidirán en su capacidad de contribuir al LTAG dentro de sus propios plazos nacionales;

8. *Sin dejar de reconocer* que el LTAG es un objetivo ambicioso mundial colectivo que no impone a ningún Estado obligaciones o compromisos específicos individuales en forma de objetivos de reducción de emisiones, insta a cada uno de los Estados a contribuir al logro del objetivo de manera social, económica y ambientalmente sostenible y de acuerdo con las circunstancias nacionales;

9. *Pide* al Consejo que vigile periódicamente los avances en la implementación de todos los elementos del paquete de medidas hacia la concreción del LTAG a través del proceso de evaluación medioambiental de la OACI; el reexamen de la Visión de la OACI sobre los SAF; una valoración más profunda de los efectos, tanto en términos de reducción de emisiones de CO₂ como de costos, que puede tener un panorama cambiante en la aviación internacional y en las regiones y países, en particular los países en desarrollo, y en el desarrollo del sector, así como el impacto en costos de las iniciativas y medidas para concretar el LTAG; la información de los planes de acción estatales para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional; y los medios de ejecución. Para tal fin, el Consejo considerará qué metodologías se requieren para el seguimiento de dichos avances e informará al respecto en un futuro período de sesiones de la Asamblea de la OACI;

10. *Sigue alentando* a todos los Estados a actualizar y presentar a la OACI planes voluntarios de acción para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, con la descripción de las respectivas políticas, medidas, hojas de ruta y proyecciones de largo plazo;

11. *Invita* a aquellos Estados que opten por preparar o actualizar planes de acción a que los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible para finales de junio de 2024 y a partir de entonces de forma trienal, a fin de que la OACI pueda compilar la información cuantificada relativa al logro de los objetivos ambiciosos mundiales; dichos planes de acción deberían incluir información sobre el conjunto de medidas que los Estados han considerado, dando a conocer las respectivas capacidades y circunstancias nacionales, con información cuantificada sobre los beneficios ambientales que esperan obtener de su aplicación, así como sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia para poder ejecutarlas;

12. *Alienta* a los Estados que ya hayan presentado planes de acción a compartir la información que éstos contengan y a forjar alianzas con otros Estados miembros en aras de respaldar a aquellos que aún no hayan preparado dichos planes y poner al alcance del público los planes de acción presentados, teniendo en cuenta la sensibilidad comercial de la información que figura en los planes de acción de los Estados;
13. *Pide* al Consejo que facilite la difusión de estudios económicos y técnicos y mejores prácticas en relación con los objetivos ambiciosos y continúe proporcionando orientación y otra asistencia técnica para que los Estados preparen y actualicen sus planes de acción antes de fines de junio de 2024, lo que comprende la cooperación y asistencia para definir posibles fuentes de financiación para la descarbonización de la aviación en colaboración con instituciones financieras y otras organizaciones pertinentes, para que realicen los estudios necesarios y presenten en forma voluntaria planes de acción a la OACI;
14. *Pide* al Consejo que mantenga y perfeccione normas apropiadas, metodologías y un mecanismo para medir o estimar, vigilar y verificar las emisiones mundiales de GEI producidas por la aviación internacional, con el apoyo de los Estados a la labor de la OACI relativa a la medición del progreso mediante la notificación de datos anuales sobre tráfico, consumo de combustible y emisiones de CO₂;
15. *Solicita* al Consejo que pida a los Estados que continúen apoyando los esfuerzos de la OACI para aumentar la fiabilidad de la medición o estimación de las emisiones mundiales de GEI producidas por la aviación internacional y a notificar periódicamente a la CMNUCC las emisiones de CO₂ de la aviación internacional como parte de su contribución para evaluar el progreso logrado en las medidas de implantación en el sector, basándose en información aprobada por sus Estados miembros;
16. *Reconociendo* que no deberían escatimarse esfuerzos para conseguir los medios de apoyar la reducción y estabilización de las emisiones de CO₂ procedentes de todas las fuentes, *insta* a que la OACI y sus Estados miembros expresen claramente su preocupación, a través del proceso de la CMNUCC, acerca del uso de la aviación internacional como posible fuente de movilización de ingresos para el financiamiento climático de los otros sectores, con el propósito de asegurarse de que la aviación internacional no se identifique de manera desproporcionada como fuente de esos ingresos;
17. *Reconoce* que la existencia de medios de ejecución, entre ellos la financiación, que guarden proporción con el grado de ambición favorecerá la concreción del LTAG, que demanda una ingente inversión de los Estados de acuerdo con sus circunstancias nacionales, y que la OACI podría valerse de diversas modalidades y/o mecanismos posibles para facilitar la financiación y las inversiones para la implementación de medidas específicas de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación;
18. *Pide* al Consejo que:
- a) dé inicio a medidas o mecanismos específicos a fin de facilitar, especialmente para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares, un mejor acceso a la inversión privada y a la financiación de bancos de fomento y otras instituciones financieras para proyectos que contribuyan a la descarbonización de la aviación internacional, y que aliente la creación de más financiación para este fin;
 - b) siga considerando el establecimiento de una iniciativa de financiación o mecanismo de recaudación de fondos para el clima bajo la égida de la OACI, analizando las posibles dificultades financieras, institucionales y legales, e informe al respecto al 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;
 - c) los incisos a) y b) precedentes sean complementarios de un programa sólido de asistencia y cooperación exclusivo para el LTAG que permita compartir información sobre mejores prácticas y dar orientación, asistencia para la creación de capacidades y otro tipo de asistencia técnica. Se acoge con beneplácito el Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF), que debería ampliarse con la incorporación de apoyo para la implementación de otras medidas de reducción de emisiones, convirtiéndolo en un programa ACT-LTAG de la OACI (p.ej.,

tecnologías de aeronave, mejoras operacionales, transformación de la infraestructura, LCAF y otras fuentes más limpias de energía para la aviación);

- d) fomente la transferencia voluntaria de tecnología, en particular a los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares, para permitirles adaptarse a las tecnologías de punta y contribuir más a la concreción del LTAG; y
- e) en consonancia con la iniciativa Ningún País se Queda Atrás, inste a los Estados miembros a hacer contribuciones regulares y sustanciales al Fondo para el Medioambiente de la OACI para que la Organización pueda financiar actividades específicas vinculadas al LTAG, incluyendo el programa ACT-SAF, y de esa forma asistir a los Estados en desarrollo y los Estados con necesidades particulares. Se alienta igualmente a los Estados a desarrollar proyectos específicos dentro del marco del Programa de Cooperación Técnica de la OACI.

19. *Pide* a los Estados que promuevan la investigación científica para tratar de despejar las incertidumbres señaladas en el informe especial del IPCC sobre La aviación y la atmósfera global y en los informes de evaluación y se aseguren de que las futuras evaluaciones realizadas por el IPCC y otros organismos pertinentes de las Naciones Unidas abarquen información actualizada, de haberla, sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves;

20. *Pide* al Consejo que:

- a) continúe elaborando y manteniendo actualizados los textos de orientación para los Estados miembros sobre la aplicación de políticas y medidas destinadas a reducir o limitar el impacto ambiental de las emisiones de la aviación internacional y lleve a cabo estudios adicionales sobre la atenuación del impacto de la aviación internacional en el cambio climático y la adaptación de los sistemas e infraestructura de la aviación internacional a los impactos y riesgos del cambio climático;
- b) aliente a los Estados a cooperar en el desarrollo de modelos analíticos de predicción para evaluar los impactos de la aviación;
- c) teniendo en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, así como los posibles impactos para el mundo en desarrollo, siga evaluando los costos y beneficios de las diversas medidas, incluidas las medidas existentes, con el objetivo de reducir las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más económico; y
- d) asista a los Estados miembros con estudios, evaluaciones y la elaboración de procedimientos, en colaboración con otros Estados de la región, a fin de limitar o reducir las emisiones de GEI a escala mundial y trabajar en colaboración para optimizar los beneficios ambientales que pueden lograrse mediante diversos programas;

21. *Invita* al Consejo y a los Estados miembros a trabajar mancomunadamente con las organizaciones pertinentes, esforzándose por alcanzar el máximo grado de avance posible en la implementación de las medidas sectoriales de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación (p.ej., tecnología, operaciones y combustibles), reconociendo que el efecto más grande de reducción de las emisiones de CO₂ probablemente se derive de las medidas vinculadas a los combustibles;

22. *Alienta* al Consejo y a los Estados miembros a mantenerse al corriente de las innovaciones en tecnologías de aeronave, nuevos tipos de operaciones que reduzcan las emisiones, y combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con menos contenido de carbono (LCAF) y otras fuentes más limpias de energía en consonancia con la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás, para posibilitar su oportuna certificación y la oportuna actualización o elaboración de SARPS y orientación pertinente, según corresponda. Se insta a la OACI y a sus Estados miembros a seguir trabajando en los elementos del paquete de medidas para la concreción del LTAG, incluidos los señalados en las cláusulas 20 a 25 a continuación;

23. *Pide* a los Estados que:

- a) consideren políticas para alentar la introducción en el mercado de aeronaves cada vez más eficientes en términos de consumo de combustible y faciliten que los fabricantes y explotadores de aeronaves puedan renovar la flota en forma económica, y trabajen juntos en el marco de la OACI para intercambiar información y elaborar textos de orientación sobre mejores prácticas respecto al fin de la vida útil de las aeronaves, p. ej., mediante el reciclaje; y
- b) incentiven y aceleren las inversiones en investigación y desarrollo de nuevas aeronaves con cero emisiones de CO₂;

24. *Pide* al Consejo que:

- a) actualice, según corresponda, la norma relativa a la certificación de las emisiones de CO₂ de los aviones incorporando las últimas mejoras tecnológicas en eficiencia de aeronaves;
- b) oportunamente actualice y elabore normas y métodos recomendados (SARPS) y orientación pertinente para las nuevas tecnologías de aeronaves de avanzada, según corresponda; y
- c) actualice las metas tecnológicas a medio y largo plazo para el consumo de combustible de aeronaves;

25. *Pide* a los Estados que:

- a) trabajen con los fabricantes, proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), explotadores de aeronaves y de aeropuertos para acelerar la creación e implantación de rutas y procedimientos de navegación aérea y operaciones en tierra más eficientes para reducir las emisiones de la aviación, y que trabajen con la OACI para llevar los beneficios ambientales a todas las regiones y Estados, teniendo en cuenta las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
- b) reduzcan las barreras jurídicas, de seguridad, económicas e institucionales para permitir la implantación de los nuevos conceptos operacionales de gestión del tránsito aéreo para un uso del espacio aéreo más respetuoso del medio ambiente;
- c) trabajen juntos por medio de la OACI para intercambiar información y mejores prácticas en aeropuertos verdes, incluidas las mejores prácticas de planificación, desarrollo, explotación y mantenimiento de aeropuertos; y
- d) consideren la conveniencia de evaluar el riesgo climático para fomentar la incorporación de medidas de adaptación al cambio climático en sus políticas climáticas y procesos de planificación nacionales en lo relativo a los sistemas e infraestructura de aviación internacional, según corresponda;

26. *Pide* al Consejo que:

- a) mantenga y actualice la orientación sobre medidas operacionales para reducir las emisiones de la aviación internacional y ponga énfasis en aumentar el rendimiento del combustible en todos los aspectos del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) de la OACI; y aliente a los Estados y a las partes interesadas a que elaboren una gestión del tránsito aéreo que optimice los beneficios ambientales;
- b) siga elaborando y actualizando las herramientas y textos de orientación necesarios para evaluar los beneficios derivados de las mejoras en la gestión del tránsito aéreo y los beneficios ambientales asociados a la implantación de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);

- c) continúe proporcionando el foro para el intercambio de información sobre las mejores prácticas para los aeropuertos verdes, incluyendo temas como edificios inteligentes, energía renovable, movilidad ecológica, desarrollo resiliente y adaptación al cambio climático, participación de la comunidad y notificación sobre la sostenibilidad, apuntando a la armonización y sinergia entre los aeropuertos;
- d) publique y mantenga orientaciones sobre la implementación de prácticas ambientalmente sostenibles en los aeropuertos, comprendida la colección en línea sobre aeropuertos ecológicos (Eco-Airport Toolkit e-collection); y
- e) aliente a los Estados a impulsar el desarrollo de sus sistemas e infraestructura de aviación favoreciendo criterios de resiliencia climática, poniendo énfasis en la formulación de políticas que integren las acciones de mitigación y adaptación climática para avanzar en el desarrollo de una aviación sostenible.

27. *Pide* a los Estados que:

- a) apliquen un enfoque coordinado en las administraciones nacionales respecto a medidas en materia de políticas e inversión para acelerar la investigación y el desarrollo, introducción y uso apropiados de fuentes de energía más limpias y renovables para la aviación, incluido el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF) y combustibles con menos contenido de carbono (LCAF), de acuerdo con sus circunstancias nacionales;
- b) consideren el uso de incentivos para promover el empleo de fuentes de energía más limpias y renovables para la aviación, incluidos los SAF y LCAF;
- c) trabajen con las partes interesadas pertinentes para acelerar la investigación, el desarrollo y la certificación de combustibles, así como la tecnología de procesamiento y la producción de materias primas, y la certificación de nuevas aeronaves y motores que funcionen exclusivamente con SAF para reducir costos y contribuir a impulsar los procesos de producción sostenible de combustible a escala comercial, en especial alentando y fomentando los contratos de compra de SAF y/o LCAF y favoreciendo la oportuna introducción de los cambios que se necesiten en la infraestructura aeroportuaria y de abastecimiento de energía, teniendo en cuenta el desarrollo sostenible de los Estados;
- d) reconozcan los enfoques que se aplican en la evaluación de la sostenibilidad de todos los combustibles en general, comprendidos aquellos destinados a la aviación, que deberían permitir la reducción neta de las emisiones de GEI de todo el ciclo de vida y contribuir al desarrollo socioeconómico local, evitándose la competencia con los alimentos y el agua; y
- e) tomen medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles de aviación, partiendo de los enfoques existentes y de su combinación, y vigilen su producción a escala nacional;

28. *Pide* al Consejo que:

- a) aliente a los Estados miembros e invite a la industria, instituciones financieras y otras organizaciones internacionales a tomar parte activa en el intercambio de información y de las mejores prácticas; y facilite el establecimiento de alianzas y la definición de políticas que promoverán aún más la transición a fuentes de energía renovables y más limpias para la aviación, comprendidos los SAF y LCAF, mediante seminarios regionales;
- b) mantenga el Marco Mundial para los Combustibles Alternativos de la Aviación (GFAAF), de la OACI;
- c) siga ofreciendo una visión global del futuro uso en reactores de los SAF y LCAF e informando sobre los cambios experimentados en las emisiones de GEI de todo el ciclo de vida, con miras a evaluar los progresos conducentes a la consecución de los objetivos ambiciosos mundiales;

- d) trabaje con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a SAF y LCAF e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado;
- e) coopere con otras iniciativas internacionales pertinentes, incluida la iniciativa Energía Sostenible para Todas y Todos (SE4ALL), a fin de facilitar el acceso de la aviación a energía renovable; y
- f) continúe evaluando los avances en el desarrollo y la utilización de SAF, LCAF y otras fuentes más limpias de energía para la aviación como parte del proceso de evaluación de la OACI, y convoque la CAAF/3 en 2023 para reexaminar la Visión de la OACI sobre SAF, LCAF y otras fuentes más limpias de energía para la aviación para 2050, a fin de definir un marco mundial con arreglo a la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB) y teniendo en cuenta las circunstancias y capacidades nacionales;

29. *Pide* al Consejo que determine las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas y determine medidas de adaptación para hacer frente a dichas posibles repercusiones, y que mantenga y actualice orientación sobre la evaluación del riesgo que representa el cambio climático y las medidas de adaptación para la aviación internacional, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes y la industria; y

30. *Pide* al Consejo que siga cooperando con la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas, se mantenga a la vanguardia del desarrollo de métodos e instrumentos para cuantificar las emisiones de GEI procedentes de la aviación como parte de dicha iniciativa, incluida la calculadora de emisiones de carbono de la OACI que también incorpora las emisiones del transporte de carga, y siga elaborando y aplicando la estrategia para reducir las emisiones de GEI y para perfeccionar las prácticas internas de gestión sostenible de la Organización.

Anexo

Principios rectores para la elaboración y aplicación de medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional:

- a) las MBM deberían favorecer el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional;
- b) las MBM deberían favorecer la atenuación de las emisiones de GEI de la aviación internacional;
- c) las MBM deberían contribuir al logro de los objetivos ambiciosos mundiales;
- d) las MBM deberían ser transparentes y de administración simple;
- e) las MBM deberían ser económicamente viables;
- f) las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO₂ de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez;
- g) las MBM deberían minimizar la liberación de carbono y las distorsiones del mercado;
- h) las MBM deberían asegurar el trato justo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores;
- i) las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y las inversiones en eficiencia del combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- j) las MBM no deberían imponer una carga económica indebida a la aviación internacional;
- k) las MBM deberían facilitar el acceso adecuado a todos los mercados de carbono;

- l) las MBM deberían evaluarse en relación con otras medidas en función del desempeño medido por la reducción o eliminación de emisiones de CO₂, según los casos;
- m) las MBM deberían incluir disposiciones de minimis;
- n) cuando las MBM generen ingresos, se recomienda enérgicamente que se apliquen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente, comprendidas la mitigación y adaptación, y a la asistencia y apoyo a los países en desarrollo;
- o) cuando se logre reducir las emisiones por medio de las MBM, dichos resultados deberían indicarse en los informes de los Estados sobre sus emisiones; y
- p) las MBM deberían tener en cuenta el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas y el principio de no discriminación y de igualdad de trato y oportunidades.

A41-22: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA)

Considerando que la Asamblea, en su resolución A38-18, decidió elaborar un plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional con miras a tomar una decisión durante el 39º periodo de sesiones de la Asamblea;

Recordando que la resolución A38-18 de la Asamblea pedía al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros precisara las cuestiones y problemas más importantes, incluso para los Estados miembros, y recomendara un plan mundial de MBM que les diera adecuada respuesta y abarcara los elementos clave de diseño, incluyendo la forma de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, y los mecanismos para implementar el plan a partir de 2020 como parte de un conjunto de medidas que también incluyera tecnologías, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para alcanzar las aspiraciones mundiales de la OACI;

Considerando que la Asamblea, en su resolución A39-3, decidió implementar un plan mundial de MBM consistente en el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA) como parte de un conjunto de medidas que incluyen también tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para lograr los objetivos ambiciosos mundiales de la OACI;

Reconociendo que la OACI es el foro apropiado para ocuparse de la cuestión de las emisiones de la aviación internacional, y *reconociendo asimismo* la gran cantidad de trabajo realizado por el Consejo, su Comité de Clima y Medio Ambiente (CEC), su Órgano Técnico Asesor (TAB) y su Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) para apoyar la implementación del CORSA;

Acogiendo con beneplácito la adopción de la primera edición del Anexo 16 – *Protección del medioambiente*, Volumen IV — *Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA)*, cuyas disposiciones incluyen procedimientos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) para el CORSA;

Acogiendo con beneplácito también la publicación de la segunda edición del *Manual técnico-ambiental* (ETM, Doc 9501), Volumen IV – *Procedimientos para demostrar el cumplimiento del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA)*;

Acogiendo con beneplácito los avances en la elaboración y actualización de los Elementos para la implantación del CORSIA de la OACI, que están reflejados en los 14 documentos de la OACI a los que se hace referencia directa en el Anexo 16, Volumen IV, y que contienen textos aprobados por el Consejo que son fundamentales para la implantación del CORSIA;

Acogiendo con beneplácito también la creación por el Consejo del Órgano Asesor Técnico (TAB), al que se encomendó formular recomendaciones al Consejo sobre las unidades de emisión admisibles en el CORSIA;

Reconociendo la importancia de un enfoque coordinado para las actividades de creación de capacidad que han de llevar a cabo la OACI y sus Estados miembros, en cooperación con la industria de la aviación, para respaldar la implantación del CORSIA, en especial, por medio del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones para el CORSIA entre los Estados, que han sido de suma importancia para la implantación con éxito de los requisitos MRV por parte de los Estados y la notificación de las emisiones anuales de CO₂ al Registro Central del CORSIA;

Acogiendo con beneplácito la cantidad cada vez mayor de Estados miembros que declaran su intención de participar voluntariamente en la fase piloto del CORSIA a partir de 2021, con una participación voluntaria de 88 Estados en 2021, 107 Estados en 2022, y 115 Estados para 2023;

Reconociendo que la decisión de los Estados miembros de participar voluntariamente en el CORSIA se facilita con actividades eficaces de creación de capacidad;

Recordando la decisión del Consejo (junio de 2020) sobre el uso de las emisiones de 2019 en lugar de las emisiones de 2020 para la aplicación de los elementos de diseño pertinentes del CORSIA (es decir, el valor de referencia del CORSIA, el año de referencia para el cálculo de los requisitos de compensación del explotador de aeronaves y el umbral para un nuevo explotador) durante la fase piloto, a la luz de la pandemia de COVID-19 y proporcionando salvaguardias contra una carga económica inadecuada para los explotadores de aeronaves;

Reconociendo la finalización del examen periódico del CORSIA de 2022 por parte del Consejo con el apoyo técnico del CAEP, incluidos los análisis sobre las repercusiones de la pandemia COVID-19 y sus hipótesis de recuperación de CO₂ en el valor de referencia del CORSIA más allá de la fase piloto;

Tomando nota de que la industria de la aviación apoya el CORSIA como plan mundial único de compensación de carbono, en lugar de un mosaico de MBM estatales y regionales, como medida eficaz en función de los costos para complementar un conjunto más amplio de medidas, incluidas las tecnológicas, operacionales e infraestructurales;

Reconociendo que las MBM no deberían aplicarse por duplicado y que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional sólo deberían contabilizarse una vez;

Poniendo de relieve que la decisión del 39º periodo de sesiones de la Asamblea de implementar el CORSIA refleja el sólido apoyo de los Estados miembros a una solución mundial para la industria de la aviación internacional, en lugar de un posible mosaico de MBM estatales y regionales;

Reafirmando la preocupación por la posibilidad de que se utilice a la aviación internacional como fuente de ingresos para financiar la lucha contra el cambio climático de otros sectores y que las MBM deberían garantizar que el sector de la aviación civil internacional reciba un trato justo en relación con los demás sectores;

Recordando la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y el Acuerdo de París y *reconociendo* el principio que allí se consagra de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales;

Reconociendo asimismo los principios de no discriminación y de equidad e igualdad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago;

Reconociendo que la labor desarrollada en relación con el CORSIA y su puesta en marcha contribuirán a que se alcancen las metas fijadas en el Acuerdo de París celebrado en el marco de la CMNUCC;

Considerando que la CMNUCC y el Acuerdo de París prevén mecanismos, tales como el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y un nuevo mecanismo de mercado en virtud del Acuerdo de París, para contribuir a la mitigación de las emisiones de GEI en pos de un desarrollo sostenible, que beneficiará en particular a los Estados en desarrollo;

Acogiendo con beneplácito la cooperación entre la CMNUCC y la OACI para el desarrollo de metodologías para la aviación que se basen en el MDL;

Reconociendo que esta resolución no sienta un precedente o perjuicio para el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales, ni representa una postura de las Partes en la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la presente resolución, con la resolución A41-20: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* y la resolución A41-21: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático* sustituyen a las resoluciones A40-17, A40-18 y A40-19 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente;
2. *Reconoce* los avances logrados en todos los elementos del conjunto de medidas disponibles para hacer frente a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, incluidas las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales, los combustibles de aviación sostenibles y el CORSIA y *afirma* la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles que ofrezcan beneficios ambientales en el sector de la aviación;
3. *Reconoce asimismo* que, a pesar de estos avances, es posible que los beneficios ambientales que se obtengan con las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles no se traduzcan en reducciones suficientes de las emisiones de CO₂ frente al crecimiento del tráfico aéreo internacional, y que no pueda alcanzarse el objetivo ambicioso mundial de mantener sin variación el nivel de emisiones mundiales de CO₂ netas de la aviación internacional a partir de 2020;
4. *Pone de relieve* la función del CORSIA como complemento de un conjunto más amplio de medidas dirigidas a alcanzar el objetivo ambicioso mundial sin imponer una carga económica desproporcionada a la aviación internacional;
5. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de implementar un plan mundial de GMBM que tomará la forma de un Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO₂ de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades correspondientes;
6. *Pide* al Consejo que siga procurando que los Estados miembros hagan los mayores esfuerzos para impulsar el avance en las tecnologías de la aviación, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles y así lo reflejen en sus planes de acción relativos a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, que vigile e informe sobre los avances en la ejecución de los planes de acción y que se formule una metodología que permita a los explotadores de aviones incluidos en el plan reducir sus requisitos de compensación en un año dado mediante el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA (es decir, combustibles de aviación sostenibles en el marco del CORSIA y

combustibles de aviación con menor contenido de carbono en el marco del CORSIA) de modo de reflejar todos los elementos del conjunto de medidas;

7. *Pide* al Consejo que haga un seguimiento continuo de la implementación de todos los elementos del conjunto de medidas y considere las políticas y acciones necesarias para que se logre un avance en todos los elementos en forma equilibrada, y que aumente progresivamente el porcentaje de reducción de emisiones atribuible a las medidas que no sean MBM.

8. *Reconoce* las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, en términos de vulnerabilidad a los impactos del cambio climático, grados de desarrollo económico y contribución a las emisiones de la aviación internacional, entre otras cosas, evitando a la vez la distorsión del mercado;

9. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el CORSIA se vaya implementando progresivamente para atender a las circunstancias especiales y las respectivas capacidades de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado, de la forma siguiente:

- a) la fase piloto se aplicará de 2021 a 2023 a los Estados que hayan optado por participar en el plan voluntariamente. Los Estados que participen en esta fase podrán elegir la base de cálculo para determinar los requisitos de compensación de sus explotadores de aviones entre las opciones indicadas en el párrafo 11 e) i);
- b) la primera fase se aplicará de 2024 a 2026 a los Estados que hayan participado voluntariamente en la fase piloto, así como a cualquier otro Estado que desee participar voluntariamente en esta fase, y los requisitos de compensación se calcularán según se indica en el párrafo 11 a);
- c) se alienta decididamente a todos los Estados a participar en forma voluntaria en la fase piloto y en la primera fase, observando que los Estados desarrollados, que ya se han ofrecido en forma voluntaria, están tomando la iniciativa y que muchos otros también se han ofrecido a participar en forma voluntaria;
- d) la Secretaría publicará en el sitio web de la OACI información actualizada sobre los Estados que se vayan incorporando voluntariamente en la fase piloto y en la primera fase;
- e) la segunda fase se aplicará de 2027 a 2035 a todos los Estados que tengan individualmente una participación relativa en las actividad de la aviación civil internacional, medida en RTK, superior al 0,5% de las RTK totales, o cuya participación acumulada en la lista de Estados ordenados de mayor a menor cantidad de RTK alcance el 90% del total de RTK, excepto los países menos adelantados (PMA), los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países en desarrollo sin litoral (PDSL), a menos que deseen participar voluntariamente en esta fase;
- f) se alienta enfáticamente a los Estados que todavía no hayan participado a que se incorporen voluntariamente al plan lo más pronto posible, en particular aquellos que sean miembros de organizaciones regionales de integración económica. Los Estados que deseen participar voluntariamente en el plan, o que decidan dejar de participar en el plan, sólo podrán hacerlo a partir del 1 de enero de cualquier año y notificarán a la OACI de su decisión el 30 de junio del año precedente, a más tardar; y
- g) a partir de 2022, el Consejo llevará a cabo cada tres años un examen de la implementación del CORSIA y de su incidencia en el crecimiento de la aviación internacional, que servirá de base al Consejo para considerar si es necesario introducir ajustes en la siguiente fase o ciclo de cumplimiento y, si corresponde, recomendar dichos ajustes a la Asamblea para su decisión.

10. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, a fin de minimizar cualquier distorsión del mercado, el CORSIA se aplique a todos los explotadores de aviones en las mismas rutas entre Estados de la forma siguiente:

- a) todos los vuelos internacionales en las rutas entre dos Estados incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior quedan alcanzados por los requisitos de compensación del CORSIA;
- b) todos los vuelos internacionales en rutas entre un Estado incluido en el CORSIA y otro Estado no incluido en CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada; y
- c) todos los vuelos internacionales en rutas entre Estados no incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada;

11. *Recuerda* su decisión del 39º período de sesiones, y decide asimismo que la cantidad de emisiones de CO₂ que deberá compensar anualmente un explotador de aviones a partir de 2021 se calcule cada año de la forma siguiente:

- a) requisito de compensación de un explotador de aviones = [% sectorial × (emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento del sector en ese año)] + [% individual × (emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento de ese explotador en ese año)];
- b) donde el factor de crecimiento del sector desde 2021 hasta el final de 2023 = (emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año – las emisiones totales incluidas en el CORSIA en 2019 / emisiones totales del explotador incluidas en el CORSIA en ese año, y el factor de crecimiento del sector desde 2024 hasta el final de 2035 = (las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año – 85 % del total de emisiones incluidas en el CORSIA en 2019) / las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año;
- c) donde el factor de crecimiento del explotador de aviones desde 2033 hasta el final de 2035 = (las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año – el 85 % de las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en 2019) / las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año;
- d) donde el porcentaje (%) sectorial = (100 % – % individual) y;
- e) donde el porcentaje (%) sectorial y el % individual se aplicará como se indica a continuación:
 - i) de 2021 a 2023, 100 % sectorial y 0 % individual, aunque cada Estado participante podrá elegir durante la fase piloto si esa tasa se aplicará a:
 - a) las emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado, como se indica más arriba, o a
 - b) las emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en 2019;
 - ii) de 2024 a 2026, 100 % sectorial y 0 % individual;
 - iii) de 2027 a 2029, 100 % sectorial y 0 % individual;
 - iv) de 2030 a 2032, 100 % sectorial y 0 %;
 - v) de 2033 a 2035, 85 % sectorial y 15 %;

- f) las emisiones del explotador de aviones y las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año no incluyen las emisiones exentas del plan ese año; y
- g) la magnitud de las emisiones indicadas en 11 b) y 11 c) volverán a calcularse al inicio de cada año para tomar en consideración las rutas de entrada y salida de todos los Estados que se irán añadiendo como consecuencia de su participación voluntaria o al inicio de una nueva fase o de un nuevo ciclo de cumplimiento;
12. *Recuerda* su decisión del 39º período de sesiones, y asimismo decide que un nuevo explotador¹ esté exento de la aplicación del CORSIA durante tres años o hasta el año en que sus emisiones anuales excedan del 0,1 % del total de las emisiones en 2019, lo que ocurra antes. A partir del año subsiguiente, el nuevo explotador quedará incluido en el plan y recibirá el mismo trato que el resto de los explotadores de aviones;
13. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, sin perjuicio de las disposiciones precedentes, el CORSIA no se aplique a niveles bajos de actividad de aviación civil a fin de evitar costos administrativos excesivos: explotadores de aviones cuya actividad de aviación internacional genere anualmente menos de 10 000 toneladas métricas de emisiones de CO₂ atribuibles a la aviación internacional; aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a los 5 700 kg; u operaciones humanitarias, sanitarias y de extinción de incendios;
14. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las emisiones no incluidas en el plan como resultado de la implementación progresiva y las exenciones no se asignen como requisitos de compensación a ningún explotador de aviones incluido en el plan;
15. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de establecer un ciclo de cumplimiento de tres años, siendo el primer ciclo de 2021 a 2023, en el que los explotadores de aviones concilien sus requisitos de compensación en virtud del plan, a la vez que notifican anualmente los datos requeridos a la autoridad que cada año designe el Estado de matrícula del explotador de aviones;
16. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que es necesario incluir salvaguardas en el CORSIA que garanticen el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional e impidan que la aviación internacional deba soportar una carga financiera desproporcionada, y *pide* al Consejo que defina los fundamentos y criterios de activación de esas medidas y defina de qué formas se puede atender a estas cuestiones;
17. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, proceda al examen periódico del CORSIA a intervalos de tres años, a partir de 2022, y someta los resultados de la misma a la consideración de la Asamblea con el propósito indicado en el párrafo 9 g) y a fin de contribuir al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la efectividad del plan, y *solicita* al Consejo formular una metodología y un cronograma para realizar dichos exámenes. Esto comprenderá, entre otras cosas:
- a) una evaluación de los avances hacia el logro del objetivo ambicioso mundial de la OACI; de los efectos del plan en los mercados y en los costos de los Estados, de los explotadores de aviones y de la aviación internacional, y del funcionamiento de los elementos de diseño del plan;
- b) la consideración de las mejoras que podrían introducirse en el plan para contribuir a los fines del Acuerdo de París, particularmente las metas de temperatura para el largo plazo, y actualización de los elementos de diseño del plan para mejorar su implementación, aumentar su efectividad y minimizar la distorsión del

¹ Se entiende por nuevo explotador el explotador de aviones que inicia actividades en un rubro de la aviación que, en la fecha de entrada en vigor o después de esa fecha, está dentro del alcance del Anexo 16, Volumen IV, y cuya actividad no es ni total ni parcialmente la continuación de una actividad de aviación previamente desarrollada por otro explotador de aviones.

- mercado, teniendo en cuenta los efectos indirectos de toda modificación de tales elementos de diseño, p. ej., los requisitos de MRV; y
- c) un examen especial a finales de 2032 para considerar la posibilidad de poner fin al plan, de prorrogarlo más allá de 2035 o introducirle cualquier mejora, teniendo en cuenta la contribución de las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles al logro de los objetivos ambientales de la OACI;
18. *Determina* que el CORSIA sea la única medida de mercado mundial que se aplicará a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, a fin de evitar un posible mosaico de MBM estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen una sola vez;
19. *Pide* que se adopten las medidas siguientes para la implantación del CORSIA:
- a) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, actualice el Anexo 16, Volumen IV, y el Manual técnico-ambiental, Volumen IV, según proceda;
- b) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, siga elaborando y actualizando los documentos del CORSIA de la OACI a los cuales se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionados con: la herramienta OACI de estimación y notificación de CO₂; los combustibles admisibles en el marco del CORSIA; los criterios de unidades de emisión del CORSIA y el Registro central del CORSIA, según proceda;
- c) que el Consejo elabore y actualice el documento del CORSIA de la OACI al que se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionado con las unidades de emisión admisibles para su uso en el CORSIA, teniendo en cuenta las recomendaciones del TAB;
- d) que el Consejo ponga en funcionamiento y actualice el Registro Central del CORSIA bajo los auspicios de la OACI para que los Estados miembros de la OACI puedan notificar la información que corresponda;
- e) que el Consejo siga supervisando la implementación del CORSIA con el apoyo del CEC y el CAEP, según sea necesario; y
- f) que los Estados miembros tomen las medidas necesarias para que se establezcan las políticas y los marcos reglamentarios nacionales para el cumplimiento y la aplicación del CORSIA de acuerdo con los plazos que figuran en el Volumen IV del Anexo 16;
20. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y del Acuerdo de París son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del TAB y el CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;
21. *Decide* que la OACI y los Estados miembros tomen todas las medidas necesarias a fin de facilitar la creación de capacidad, prestar asistencia y conformar alianzas o asociaciones para la implementación del CORSIA, de conformidad con el cronograma establecido en el Anexo 16, Volumen IV, por conducto, entre otros, del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones entre los Estados en el marco del CORSIA, a la vez que pone de relieve la importancia de un enfoque coordinado bajo la égida de la OACI para emprender actividades de creación de capacidad y asistencia;
22. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el CORSIA utilice unidades de emisión que reúnan los Criterios de unidades de emisión (EUC) del párrafo 19 precedente;

23. *Pide* al Consejo que fomente la utilización de unidades de emisiones generadas en programas que beneficien a los Estados en desarrollo y *alienta* a los Estados a desarrollar proyectos relacionados con la aviación interior; y

24. *Pide* al Consejo que analice seguir desarrollando las metodologías relacionadas con la aviación para su utilización en programas de compensación, incluidos los mecanismos u otros programas en el marco del Acuerdo de París, y *alienta* a los Estados a utilizar esas metodologías al tomar medidas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación, lo que podría permitir ulteriormente la utilización de créditos generados por dichos programas en el CORSIA, evitando la doble contabilización de la reducción de emisiones.

A40-9: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

A36-14: Uso de rutas transpolares

A36-21: Prevención de la introducción de especies exóticas invasivas

Considerando que la comunidad mundial reconoce cada vez más la amenaza que plantean las especies exóticas invasivas para la diversidad biológica;

Considerando que el transporte internacional, incluido el transporte aéreo civil, representa un medio potencial para la introducción de especies exóticas invasivas; y

Considerando que el Convenio sobre la Diversidad Biológica, el Programa Mundial sobre Especies Invasivas y otros organismos internacionales, intergubernamentales y no gubernamentales están definiendo medios para evaluar y manejar efectivamente las especies exóticas que amenazan los ecosistemas, hábitats y especies nativas;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a apoyarse mutuamente en las medidas orientadas a reducir el riesgo de introducción, a través del transporte aéreo civil, de especies exóticas potencialmente invasivas en zonas ajenas a su distribución natural;
2. *Solicita* al Consejo de la OACI que continúe colaborando con las organizaciones interesadas pertinentes en este sentido; y
3. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A35-19.

A27-12: Función de la OACI en la supresión del transporte ilícito de estupefacientes por vía aérea

Considerando que el uso indebido y el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas siguen creando problemas internacionales graves que exigen urgente y constante atención;

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas exhortó a los organismos especializados a participar activamente en el cumplimiento de las Resoluciones 39/143, 40/121 y 41/127 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, "Campaña internacional contra el tráfico de drogas";

Considerando que en la Declaración de la Conferencia internacional de las Naciones Unidas sobre el uso indebido y el tráfico ilícito de drogas del 26 de junio de 1987, los Estados se comprometieron a tomar medidas internacionales enérgicas contra el uso indebido y el tráfico ilícito de drogas como meta importante de sus políticas;

Considerando que la Conferencia internacional de las Naciones Unidas sobre el uso indebido y el tráfico ilícito de drogas adoptó el Plan amplio y multidisciplinario de actividades futuras en torno al problema del uso indebido y el tráfico ilícito de drogas como programa de trabajo futuro a los niveles nacional, regional e internacional;

Considerando que la Resolución A26-12 instaba al Consejo a que continuara diligentemente sus esfuerzos para explorar el posible papel de la OACI en esta cuestión y a que presentara un informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea;

La Asamblea:

1. *Respalda* las medidas adoptadas por el Consejo, a través del Comité de Transporte Aéreo, la Comisión de Aeronavegación, la Décima Reunión departamental de facilitación y la Secretaría a fin de dar cumplimiento a la Resolución A26-12 de la Asamblea y al Plan amplio y multidisciplinario adoptado por la Conferencia internacional sobre el uso indebido y el tráfico ilícito de drogas;
2. *Insta* al Consejo a elaborar con un alto grado de prioridad medidas concretas a fin de evitar y eliminar el uso posible de drogas ilícitas y el uso indebido de otras drogas o sustancias por parte de los tripulantes, controladores de tránsito aéreo, mecánicos y demás personal de la aviación civil internacional;
3. *Insta* al Consejo a que prosiga su labor a fin de evitar el transporte ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea;
4. *Pide* al Consejo que continúe siguiendo de cerca los trabajos de las Naciones Unidas y otros organismos especializados para poner en práctica el Plan amplio y multidisciplinario de actividades futuras en torno al problema del uso indebido y el tráfico ilícito de drogas y que garantice que la Organización cooperará activamente en la puesta en práctica de todos los programas pertinentes a la aviación civil internacional;
5. *Pide* al Consejo que, teniendo en cuenta otros estudios que puedan ser necesarios, proponga medidas y procedimientos concretos, incluida la preparación de textos de orientación necesarios sobre todos los problemas, relacionados con los estupefacientes, con los que pueda enfrentarse la aviación civil internacional;
6. *Exhorta* a todos los Estados contratantes a proseguir sus esfuerzos para prevenir el tráfico ilícito de estupefacientes por vía aérea, a tomar medidas legales apropiadas para asegurarse de que se castiga con sanciones serias el crimen de transportar por vía aérea ilícitamente estupefacientes y otras sustancias sicotrópicas y a que sean partes, tan pronto como sea posible, de la Convención de las Naciones Unidas de 1988 contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas; y
7. *Pide* al Consejo que presente un informe sobre el cumplimiento de esta resolución al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea;
8. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A26-12.

A40-9: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

A29-15: Restricciones al consumo de tabaco en los vuelos internacionales de pasajeros

Considerando que en las Asambleas de la OACI se ha demostrado una preocupación por el bienestar humano y se ha contribuido al fomento de éste en lo que respecta a la calidad de la vida y al medio ambiente en el que el ser humano trabaja y participa en otras actividades, lo cual incluye asuntos relacionados con la emisión de gases provenientes de motores, la capa de ozono y el ruido producido por las aeronaves;

Considerando que las Asambleas de la OACI han reconocido la responsabilidad de lograr un máximo de compatibilidad entre las operaciones de aviación civil y la calidad del ambiente del ser humano;

Considerando que los Estados han venido reconociendo en forma gradual los efectos del humo del tabaco en el lugar de trabajo, los edificios públicos y los sistemas de transporte público y han tomado medidas al respecto;

Considerando que la acumulación de alquitrán y otros residuos del humo del tabaco en las aeronaves puede inhabilitar las máscaras de oxígeno de salvamento y contaminar los sistemas de control ambiental;

Considerando que la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) estiman que la seguridad en el trabajo y la salud están interrelacionadas y que no pueden dissociarse; y

Considerando que la Organización Mundial de la Salud (OMS) adoptó por unanimidad una resolución instando a los Estados miembros a implantar la prohibición de fumar en los sistemas de transporte público en los que no puede garantizarse la protección contra la exposición involuntaria al humo del tabaco y pidió a su Director General que colaborase con la OACI;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo de la OACI que intensifique los estudios sobre las repercusiones que podría tener en la seguridad la prohibición de fumar a bordo de las aeronaves;
2. *Pide* al Consejo de la OACI que, con la asistencia y colaboración de la Organización Mundial de la Salud, tome las medidas necesarias para evitar el humo del tabaco en todos los vuelos internacionales;
3. *Insta*, entre tanto, a todos los Estados contratantes a tomar las medidas necesarias con la mayor rapidez posible para limitar progresivamente el consumo de tabaco en todos los vuelos internacionales de pasajeros con el objetivo de llegar a la prohibición total de fumar a partir del 1 de julio de 1996;
4. *Pide* al Consejo de la OACI que presente un informe sobre la aplicación de la presente resolución en todos sus aspectos al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

A35-12: Protección de la salud de los pasajeros y las tripulaciones y prevención de la propagación de enfermedades transmisibles en los vuelos internacionales

Considerando que en el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* se estipula que “Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para: ... satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”;

Considerando que en el Artículo 14 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* se estipula que “Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tífus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. A este fin, los Estados contratantes mantendrán estrecha consulta con los organismos encargados de los reglamentos internacionales relativos a las medidas sanitarias aplicables a las aeronaves”;

Considerando que la propagación a escala mundial de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo, y la amenaza que representan, han aumentado en los últimos años;

Considerando que en la Resolución A29-15 de la Asamblea se insta a todos los Estados contratantes a tomar las medidas necesarias para limitar progresivamente el consumo de tabaco en todos los vuelos internacionales de pasajeros con el objetivo de llegar a la prohibición total de fumar a partir del 1 de julio de 1996;

Considerando que el número cada vez mayor de personas de edad avanzada o minusválidas que viajan por vía aérea y la mayor duración de los vuelos internacionales pueden plantear riesgos adicionales a la salud de los pasajeros y dar lugar a una mayor frecuencia de emergencias médicas a bordo;

Considerando que la OACI pronostica un aumento anual del 5% en el número de pasajeros en el futuro previsible, aumentando potencialmente, por consiguiente, la incidencia de emergencias médicas durante los viajes por vía aérea;

Considerando que las tecnologías de comunicaciones han hecho posible que los médicos que trabajan en instalaciones terrestres puedan diagnosticar y tratar a pasajeros en vuelo;

Considerando que las cuestiones de salud son factores que algunos consideran en su decisión de viajar o no, lo cual podría tener repercusiones sumamente perjudiciales para la economía de las líneas aéreas y los aeropuertos; y

Considerando que es necesario coordinar la aplicación mundial de las considerables actividades y avances en cuestiones de salud realizados por la OACI, algunos Estados contratantes, la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización Mundial del Turismo (OMT) y organizaciones internacionales tales como la Asociación Médica Aeroespacial (ASMA), la Academia Internacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (IAASM), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y otras organizaciones interesadas;

La Asamblea:

1. *Declara* que la protección de la salud de los pasajeros y las tripulaciones en vuelos internacionales es un elemento integral de los viajes aéreos seguros y que deberían establecerse las condiciones para asegurar su preservación de forma oportuna y eficaz en función de los costos;

2. *Pide* al Consejo que examine los SARPS existentes relacionados con la salud de los pasajeros y las tripulaciones y elabore nuevos SARPS cuando corresponda, teniendo debidamente en cuenta las cuestiones de salud a escala mundial y los recientes acontecimientos en las operaciones de transporte aéreo;

3. *Pide* al Consejo que establezca arreglos institucionales apropiados para coordinar los esfuerzos de los Estados contratantes y de otros miembros de la comunidad de la aviación civil internacional destinados a proteger la salud de los pasajeros y las tripulaciones;

4. *Pide* al Consejo que elabore, como asunto prioritario, normas y métodos recomendados en los correspondientes Anexos al Convenio, con el fin de abordar los planes de contingencia para evitar la propagación de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo;

5. *Insta* a todos los Estados contratantes a que, en el interin, apliquen las normas existentes relacionadas con la salud de los pasajeros y las tripulaciones;
6. *Pide* al Consejo que apoye toda investigación adicional relacionada con las consecuencias del transporte aéreo por lo que respecta a la salud de los pasajeros y las tripulaciones; y
7. *Pide* al Consejo que informe sobre el cumplimiento de esta resolución, en todos sus aspectos, al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

A41-11: Declaración sobre la facilitación del transporte aéreo, en la que se afirma el compromiso mundial para permitir que la aviación se recupere de manera segura y eficiente de la pandemia de COVID-19, y para que la aviación sea más resiliente en el futuro

Considerando que la facilitación es la gestión eficiente de los procesos de control fronterizo para agilizar el despacho de aeronaves, público pasajero/tripulación, equipaje y carga;

Considerando que la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) que figuran en el Anexo 9 — *Facilitación* es esencial para facilitar el despacho de aeronaves, personas pasajeras/tripulación y su equipaje, carga y correo, y enfrentar los desafíos que se plantean en los controles fronterizos y procesos de aeropuertos para mantener la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo;

Reconociendo la importancia de un marco eficaz de respuesta ante futuras crisis relacionadas con la salud pública que se nutra de las orientaciones, mejores prácticas y enfoques de gestión integrada de riesgos pertinentes y de las lecciones extraídas de la pandemia de COVID-19 a fin de permitir que la comunidad de la aviación internacional responda con rapidez ante las crisis relacionadas con la salud pública, y de generar resiliencia ante brotes similares en el futuro;

Reconociendo además la necesidad del reconocimiento mutuo de las constancias sanitarias entre los Estados cuando se utilicen en los viajes transfronterizos; y las soluciones interoperables a largo plazo que usan documentos de viaje y credenciales sanitarias digitales;

Reconociendo las dificultades a que se enfrentan los Estados y la industria del transporte aéreo en general para que las operaciones sigan siendo seguras y eficaces en respuesta a la pandemia de COVID-19, y para proteger la salud y la seguridad operacional del público viajero y del personal de la aviación ante los efectos persistentes de la COVID-19, entre ellos una coordinación y colaboración insuficientes entre las autoridades de aviación civil, las entidades sanitarias, otras autoridades gubernamentales y la industria en la aplicación de las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*; y

Recordando la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), celebrada del 12 al 22 de octubre de 2021, y los resultados del Componente de Facilitación que hizo suyos la Plenaria Ministerial.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que consideren la armonización de las diversas medidas para permitir el reconocimiento mutuo y la confianza de la información compartida sobre el estado de COVID-19 de las personas que viajan entre los Estados, teniendo en cuenta las normas de protección de datos que se aplican en los Estados;

2. *Insta* a los Estados miembros a que comuniquen oportunamente al público viajero y a todas las partes interesadas de la comunidad de la aviación los requisitos sanitarios de entrada y evaluar regularmente la posibilidad de amenazas graves a la salud pública para activar prontamente sus medidas de contingencia;
3. *Pide* a los Estados miembros que se esfuercen por integrar la verificación de las constancias sanitarias digitales y no digitales requeridas para el cruce fronterizo a fin de facilitar la validación en sus sistemas de inspección de las credenciales sanitarias en uso, en la medida de lo posible, observando que en algunos Estados la verificación de las constancias sanitarias no siempre se lleva a cabo en los puntos de control fronterizos;
4. *Insta* a los Estados miembros a que adopten una política de reconocimiento recíproco de las constancias sanitarias y un marco reglamentario adecuado que considere todos los requisitos de protección y privacidad de los datos que han de utilizarse en las constancias sanitarias para viajar e incorpore las debidas salvaguardias;
5. *Pide* a los Estados miembros que promuevan la interoperabilidad mundial de todas las medidas de despacho de pasajeras y pasajeros, trátase de procesos manuales o automatizados o alguna combinación de ambos;
6. *Pide* a los Estados miembros que favorezcan la elaboración y aplicación de tecnologías sin contacto innovadoras y equipos tecnológicos que, al tiempo que facilitan los viajes aéreos, pueden mitigar la propagación de enfermedades transmisibles;
7. *Pide* a los Estados miembros que favorezcan los certificados de vacunación de acuerdo con las recomendaciones de la OMS y que los certificados de vacunación que se expidan en formato digital sean interoperables, teniendo en cuenta las especificaciones del informe técnico de la OACI sobre el sello digital visible para soportes sin límites de espacio (VDS-NC) y otros formatos interoperables de organismos intergubernamentales regionales o mundiales u organizaciones con reconocimiento internacional;
8. *Pide* a aquellos Estados miembros que soliciten documentación sanitaria o datos de contacto que consideren la conveniencia de crear plataformas sanitarias digitales, teniendo en cuenta opciones no digitales, donde el público pasajero pueda ingresar todos los datos pertinentes y solicitar la notificación de la aprobación del viaje a los Estados de destino y de tránsito;
9. *Insta* a los Estados miembros a que lleven a cabo evaluaciones completas de los riesgos tomando en cuenta sus factores contextuales, la tolerancia al riesgo y la aplicación práctica en la aviación de las disposiciones del Anexo 9 relacionadas con la salud pública;
10. *Insta* a los Estados miembros a implementar la comunicación, coordinación y colaboración multisectorial entre todas las partes interesadas, incluida la industria, para la elaboración de un plan nacional de la aviación en preparación para brotes de enfermedades transmisibles que representen un riesgo de salud pública, y velar por la coordinación y armonización entre los diferentes actores estatales responsables de la gestión de las emergencias sanitarias;
11. *Insta* a los Estados miembros a velar por la coordinación entre la aviación civil y las autoridades sanitarias para una aplicación sin fisuras de las disposiciones sanitarias pertinentes del Anexo 9 — *Facilitación*, teniendo en cuenta un enfoque de múltiples capas en función del riesgo al establecer las medidas sanitarias;
12. *Pide* a la OACI que colabore con las organizaciones internacionales pertinentes y la industria para formular un marco de respuesta para futuras crisis sanitarias que se base en las recomendaciones y la orientación del Equipo Especial del Consejo para la Recuperación de la Aviación (CART), la orientación del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA), las mejores prácticas de la industria, los enfoques integrados de gestión del riesgo, y las respuestas y enseñanzas extraídas por los Estados de su experiencia con la COVID-19 para que la comunidad internacional de la aviación puede responder ágilmente a otras crisis sanitarias;

13. *Pide* a la OACI que siga trabajando en soluciones interoperables de largo aliento que aprovechen los documentos de viaje y las credenciales sanitarias digitales que han establecido los Estados, teniendo en cuenta las soluciones existentes y las limitaciones generales; y

14. *Pide* a la OACI que mantenga la vigilancia y colabore con las partes interesadas pertinentes a fin de elaborar otras orientaciones que faciliten la implementación de las disposiciones sanitarias del Anexo 9 — *Facilitación*.

A37-13: Prevención de la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos

A41-12: Preservación de la salud y mantenimiento de un transporte aéreo internacional seguro durante emergencias de salud pública que afecte los viajes aéreos

Considerando que en el Artículo 14 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* se estipula que “Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tifus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. A este fin, los Estados contratantes mantendrán estrecha consulta con los organismos encargados de los reglamentos internacionales relativos a las medidas sanitarias aplicables a las aeronaves”;

Considerando que en el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* se estipula que “Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para: ... satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”;

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas hizo suya la Declaración de Sendái y el Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 adoptado por la Tercera Conferencia Mundial de las Naciones Unidas sobre la Reducción del Riesgo de Desastres;

Considerando que en el Artículo 14 1) del Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud se estipula que “La OMS cooperará y coordinará sus actividades con otras organizaciones intergubernamentales u órganos internacionales competentes, según proceda, en la aplicación del presente Reglamento, inclusive a través de la conclusión de acuerdos u otras disposiciones similares”;

Considerando que en la resolución A37-13 de la OACI se estipula que “la protección de la salud de los pasajeros y las tripulaciones en vuelos internacionales es un elemento integral de los viajes aéreos seguros y que deberían establecerse las condiciones para asegurar su preservación de forma oportuna y eficaz en función de los costos”;

Considerando que en la resolución A39-24 de la OACI se estipula que “todos los Estados pueden beneficiarse al integrar las estrategias de reducción del riesgo de desastres en sus planes estratégicos para el sector del transporte aéreo”, encarga a la OACI que “establezca una política de respuesta ante crisis, así como una estrategia de reducción del riesgo ante desastres en la aviación” y que “vele por que la OACI participe en los mecanismos adecuados, cuando corresponda y siempre que concuerde con sus objetivos estratégicos, que se hayan instaurado en apoyo de la aplicación intersectorial del Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 y el Plan de Acción de las Naciones Unidas sobre la Reducción del Riesgo de Desastres para la Resiliencia”;

Considerando que en la resolución A40-14 de la OACI se estipula que “en distintos encuentros y conferencias internacionales se ha observado la necesidad de que los distintos sectores compartan información y colaboren para prevenir y gestionar las emergencias de salud pública”;

Considerando que en el Anexo 1 — *Licencias al personal*, Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Anexo 9 — *Facilitación*, Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo* y Anexo 14 — *Aeródromos*, Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos*, Anexo 18 — *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, Anexo 19 - *Gestión de la seguridad operacional* y en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (Doc 4444) figuran varias normas y métodos recomendados y procedimientos relativos a las medidas sanitarias que deben tomar los Estados contratantes para gestionar la certificación médica de titulares de licencias de aviación, proteger la salud y la integridad física del personal de la aviación y del público pasajero, apoyar al personal de la aviación en el desempeño de sus funciones, y contribuir a una operación continua, segura y ordenada de los servicios aéreos mundiales durante emergencias de salud pública”;

Considerando que el programa del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA), los Programas Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFP) y los Comités Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFC) son mecanismos apropiados para mejorar la comunicación y la cooperación y armonizar los planes de preparación y respuesta de salud pública;

Considerando que el nuevo Capítulo 10 del Anexo 9, titulado “Disposiciones relacionadas con la salud” se basa en la experiencia adquirida a partir de la pandemia de COVID-19, con el objeto de preservar la salud y mantener un transporte aéreo internacional seguro durante emergencias de salud pública que afecten los viajes aéreos;

Considerando que en el Simposio mundial del CAPSCA de la OACI, celebrado del 29 al 31 de marzo de 2022, se apoyó firmemente la consideración de propuestas para fortalecer al CAPSCA y construir resiliencia en la aviación en relación con futuras emergencias de salud pública;

Considerando que en el Simposio mundial del CAPSCA de la OACI se reconoció la necesidad de auditar la aplicación por parte de los Estados de las disposiciones del Capítulo 10, “Disposiciones relacionadas con la salud”, del Anexo 9 a fin de identificar la asistencia que se habrá de brindar a los Estados; y

Considerando que el Grupo de estudio sobre disposiciones médicas (MPSG) de la OACI y otros grupos de trabajo de la OACI son los órganos apropiados para desarrollar un Plan de Gestión de la Salud en la Aviación y *Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) – Salud* para complementar los SARPS de la OACI, con el apoyo de una plataforma digitalizada de intercambio de información.

La Asamblea:

1. *Encarga* a la OACI que refuerce su capacidad de gestión de las crisis, en particular estableciendo un mecanismo y marco de respuesta ante crisis basado en la experiencia adquirida durante la crisis de la COVID-19;
2. *Encarga* a la OACI que estudie formas de formalizar el marco del CASPCA;
3. *Encarga* a la OACI que siga cooperando con la OMS y otras organizaciones relevantes estableciendo acuerdos de colaboración formalizados para fortalecer el CAPSCA y las actividades de facilitación relacionadas con la salud pública;
4. *Encarga* a la OACI que siga colaborando con la OMS y otros grupos de salud pública, con organizaciones de medicina aeronáutica y otras organizaciones médicas especializadas relevantes, con grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), así como trabajando con la Comisión de Aeronavegación, con grupos expertos en la materia del sector de la aviación, entre ellos el Grupo Experto en Instrucción y Licencias al Personal y el Grupo Experto en Gestión de la Seguridad Operacional a fin de permitir el intercambio de información y recursos con miras a una armonización mundial relacionada con la prevención y gestión de emergencias de salud pública;
5. *Aprueba* la elaboración de un Plan de Gestión de la Salud en la Aviación por el CAPSCA, bajo la dirección del MPSG, que apoye los esfuerzos de implementación de una gestión integral de la salud en la aviación consolidando las

diversas referencias a los SARPS médicos y de salud que figuran en los Anexos del Convenio en un repositorio integral para la gestión de la salud en la aviación con el fin de:

- a) gestionar la certificación médica de titulares de licencias de aviación;
 - b) proteger la salud y la integridad física del personal de la aviación y del público pasajero;
 - c) diseñar marcos de auditoría y mecanismos de asistencia para la creación de capacidad apropiados para la implementación de SARPS relacionados con la salud; y
 - d) contribuir a una operación continua, segura y ordenada de los servicios aéreos mundiales durante sucesos de salud pública que afecten al transporte aéreo (entre ellos, enfermedades transmisibles);
6. *Encarga* a la OACI que le preste la debida consideración a la elaboración de unos *Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) – Salud* para seguir apoyando a los Estados en la implementación de los SARPS de la OACI relacionados con la salud;
7. *Insta* a los Estados contratantes a que garanticen que los sectores médicos, de salud pública y de la aviación colaboren para desarrollar un plan nacional de preparación para la aviación que aborde emergencias de salud pública de importancia internacional (PHEIC) y/u otras emergencias de salud pública, según proceda, integrado al plan nacional de preparación general y en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres;
8. *Insta* a los Estados contratantes a que velen por que el plan nacional de preparación para la aviación cumpla los SARPS de la OACI, los PANS y el Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud y esté basado en principios científicos y en las directrices de la OACI y la Organización Mundial de la Salud;
9. *Insta* a los Estados contratantes a que establezcan los requisitos para la participación de partes interesadas, como expertos/as en medicina aeronáutica, explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea y otras personas, según proceda, en el desarrollo de los planes relacionados con la salud en la aviación que resulten pertinentes;
10. *Insta* a los Estados contratantes a que participen en el programa del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) a fin de fortalecer el programa y garantizar que se cumplan sus objetivos;
11. *Insta* a los Estados contratantes a que apoyen las actividades de grupos expertos en la materia [p. ej., el Grupo de Estudio sobre Disposiciones Médicas (MPSG) y el Grupo Experto en Facilitación (FALP)] para proteger la salud y la integridad física del personal de la aviación y del público pasajero durante emergencias de salud pública que puedan afectar la salud o poner en riesgo los viajes aéreos seguros; y
12. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A37-13.

A40-14: Mitigación de la propagación de enfermedades mediante la desinsectación de aeronaves y medidas de control de vectores, entre otros medios, e importancia del CAPSCA (Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil) para ponerlos en práctica

Considerando que el Artículo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional dispone que los Estados miembros tomen medidas efectivas para prevenir la propagación de enfermedades a través de la navegación aérea;

Considerando que el Anexo 9 — *Facilitación* contiene disposiciones referidas a planes nacionales de acción en la aviación ante brotes de enfermedades contagiosas, desinsectación de aeronaves, implementación de los reglamentos sanitarios internacionales y las instalaciones y medios necesarios para la ejecución de medidas de salud pública, y que el *Manual de facilitación* (Doc 9957) ofrece orientación sobre desinsectación de aeronaves, medidas de salud pública y programas de facilitación;

Considerando que los brotes más recientes de enfermedades transmitidas por vectores han dado lugar a que los Estados contratantes impongan requisitos de desinsectación química;

Considerando que la Organización Mundial de la Salud no ha publicado ninguna recomendación sobre métodos no químicos de desinsectación;

Considerando la existencia de pruebas fehacientes de que los productos químicos son cada vez más ineficaces para combatir las enfermedades transmitidas por vectores, habida cuenta del aumento de la resistencia de los insectos a esos productos químicos;

Considerando que la falta de métodos de desinsectación no química recomendados por la Organización Mundial de la Salud hace que los Estados contratantes sigan exigiendo únicamente métodos de desinsectación química;

Considerando que si bien en anteriores Asambleas se ha promovido, en colaboración con la Organización Mundial de la Salud, la elaboración de criterios basados en el rendimiento sobre requisitos de desinsectación, se han logrado avances insuficientes al respecto;

Considerando que existe un mayor riesgo de transmisión mundial de enfermedades contagiosas;

Considerando que en distintos encuentros y conferencias internacionales se ha observado la necesidad de que los distintos sectores compartan información y colaboren para prevenir y gestionar las emergencias de salud pública;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que siga colaborando con la Organización Mundial de la Salud para formular:
 - a) criterios basados en el rendimiento para evaluar todos los métodos de desinsectación, en particular la llevada a cabo mediante medios no químicos;
 - b) recomendaciones sobre métodos de desinsectación no química; y
 - c) orientaciones sobre los componentes de un modelo de evaluación de riesgo con base científica que puedan aplicar los Estados contratantes para determinar la necesidad de aplicar medidas de control de vectores que incluyan, en particular, la desinsectación de aeronaves.
2. *Insta* a los Estados contratantes a que:
 - a) se sumen al programa del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA);
 - b) participen en el Programa CAPSCA y otros programas afines que la OACI pudiera crear en el futuro;
 - c) ayuden a la OACI y la OMS a ejecutar la presente Resolución considerando las recomendaciones que se encuentran en las publicaciones y textos de orientación de la OACI, la OMS y CAPSCA;
 - d) exijan programas de control y gestión de plagas en aeropuertos e instalaciones conexas lo que evitaría la necesidad de imponer requisitos de desinsectación de aeronaves;

- e) promuevan la notificación de información aeroportuaria en el marco del Registro de la OACI de medidas de control de vectores en los aeropuertos y mantengan dicha información actualizada;
3. *Pide* al Consejo que informe sobre la aplicación de la presente Resolución en la siguiente Asamblea; y
4. *Declara* que la presente Resolución sustituye a la Resolución A39-28.

A27-13: Protección del transporte aéreo público internacional

Considerando que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* firmado en Chicago en 1944 en su Preámbulo recoge como objetivo primordial “que la Aviación Civil Internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y que el transporte aéreo internacional pueda establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”, principio éste consagrado en el Artículo 44 del Convenio; y *considerando* que el Artículo 13 o cualquier otro del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* debe interpretarse y aplicarse en concordancia y consecuentemente con los principios rectores enunciados;

Considerando la importancia esencial que tiene el transporte aéreo internacional para la paz mundial y la economía de los países en desarrollo y el esfuerzo extraordinario que supone para estos países el mantener su propio sistema de transporte aéreo;

Considerando que la Tercera Conferencia de transporte aéreo adoptó la Recomendación 9 en la cual se estableció la necesidad de proteger a los transportistas aéreos contra la detención de sus aeronaves, cuando no existan pruebas o sospechas fundadas de negligencia o culpa;

Considerando que el transporte aéreo es un servicio de interés general, cuyo fortalecimiento y preservación de su continuidad se ubican en la órbita del ejercicio del poder de los Estados y del cumplimiento de su actividad en beneficio del bien común;

Considerando que las empresas de transporte aéreo regular tienen como finalidad esencial la prestación de un servicio público, el cual reviste relevancia jurídica y goza de un régimen especial instaurado en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

La Asamblea:

1. *Reafirma* el carácter de servicio público que tiene aquel que prestan las empresas de transporte aéreo, reconociendo que la finalidad esencial de tal servicio es satisfacer el bien común de los pueblos, en cuyo desarrollo están igualmente interesados los Estados, los transportistas y los usuarios;
2. *Declara* que va en detrimento de los principios establecidos en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* cualquier detención impropia de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial cuando no haya prueba o presunción de negligencia o culpa por parte de los transportistas aéreos interesados.

A33-20: Enfoque coordinado para proporcionar asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de Guerra

A24-1: Día Internacional de la Paz

Considerando que el tercer martes de septiembre ha sido declarado por las Naciones Unidas Día Internacional de la Paz;

Considerando que la paz es el objetivo primordial de todos los individuos y Estados y de todos los organismos de la familia de las Naciones Unidas;

Considerando que la aviación civil es un instrumento fundamental de comunicación internacional entre los Estados y los pueblos y que, tal como se afirma en el Preámbulo del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento sobre las naciones y los pueblos del mundo;

La Asamblea de la OACI:

Decide en adelante conmemorar este día, que este año coincide con la inauguración de su 24° período de sesiones, con una calurosa invitación a todos los pueblos que trabajan en pro de la aviación civil a que tengan conciencia, de manera profunda y constante, de la contribución que su labor puede aportar en el logro de la cooperación internacional y la paz mundial.

A29-3: Armonización mundial de la reglamentación

Considerando que la interdependencia existente en la aviación civil internacional hace de ésta uno de los principales campos en los cuales pueden obtenerse beneficios derivados del concepto de mundialización, del cual la armonización mundial de las reglamentaciones nacionales para la aplicación de las normas de la OACI constituye un elemento importante;

Considerando que actualmente la aviación civil internacional abarca a los megatransportistas, tanto nacionales como multinacionales, y a las diversas alianzas de líneas aéreas para operaciones a escala mundial; la propiedad transnacional de las líneas aéreas y la fabricación multinacional de productos aeronáuticos;

Considerando que los Estados, mediante el Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), han convenido en garantizar que ni los requisitos de certificación de las aeronaves civiles ni las especificaciones sobre procedimientos de operación y mantenimiento constituyan barreras para el comercio;

Considerando que la armonización mundial de las reglamentaciones nacionales sobre aviación civil internacional es conveniente para la eficaz realización del mandato del GATT;

Considerando que los Estados, individualmente, interpretan y aplican las normas de seguridad de la OACI de manera distinta, lo cual se traduce en operaciones desiguales que pueden ser costosas;

Considerando que generalmente sólo una proporción relativamente pequeña de Estados responde a las solicitudes de la Secretaría de la OACI, en el sentido de que envíen comentarios o que acepten normas propuestas por la Organización, lo cual provoca decisiones que tienen en cuenta un número relativamente pequeño de respuestas y no es beneficioso ni para lograr la armonización de los reglamentos ni para el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional;

Considerando que la armonización mundial de la reglamentación podría facilitar el cumplimiento del Artículo 83 *bis* del Protocolo relativo al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, que autoriza a los Estados a transferirse mutuamente y por acuerdo ciertas funciones de seguridad; y

Considerando que ciertos Estados han iniciado programas bilaterales y multilaterales en pro de la armonización de sus reglamentaciones nacionales para corregir los costosos problemas de incompatibilidad y para facilitar una competencia más eficaz en la aviación civil internacional;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados y grupos de Estados que aún no lo hayan hecho a tomar medidas positivas con el fin de promover la armonización mundial de las reglamentaciones nacionales que rigen la aplicación de las normas de la OACI;
2. *Insta* a los Estados a que, en su aplicación de las normas de la Organización, en la medida de lo posible, utilicen en sus propios reglamentos nacionales el lenguaje preciso de las normas reglamentarias de la OACI y a que busquen la armonización de sus reglamentos nacionales con los de otros Estados respecto a las normas más exigentes que ya tengan en vigor o que pretendan aplicar;
3. *Insta* a todos los Estados a que respondan a las solicitudes del Consejo de la OACI de que formulen comentarios y expresen su acuerdo o desacuerdo acerca de las normas propuestas por esta Organización, a fin de evitar que se tomen decisiones basadas en un número reducido de respuestas; y
4. *Pide* al Consejo de la OACI que siga reforzando las normas de la OACI y que estudie la viabilidad de establecer un mecanismo multilateral de seguimiento.

A33-11: Un código mundial para el diseño de aeronaves

Considerando que el Artículo 33 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* dispone que los certificados de aeronavegabilidad emitidos por los Estados de matrícula sean reconocidos siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido dichos certificados sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio;

Considerando que en 1972 el Consejo de la OACI reconoció que las normas de aeronavegabilidad internacionales adoptadas por el Consejo constituyen el código internacional completo necesario para la puesta en vigor y aplicación de los derechos y obligaciones establecidos en el Artículo 33 del Convenio;

Considerando que el Consejo de la OACI también reconoció que los códigos nacionales de aeronavegabilidad que contuviesen todo el alcance y amplitud de detalle que considerasen necesarios los Estados se necesitarán como base para la certificación por los Estados de la aeronavegabilidad de cada aeronave;

Reconociendo que el costo de las certificaciones repetitivas impuestas a los fabricantes y explotadores de aeronaves para cumplir con los requisitos de muchas autoridades nacionales de aviación diferentes podría reducirse considerablemente evitando tales repeticiones;

Reconociendo que los esfuerzos conjuntos de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos y de las Autoridades Conjuntas de Aviación europeas han reunido a muchos de los principales Estados de diseño en un esfuerzo por establecer un código de diseño mundialmente armonizado y estudiar la factibilidad de un proceso de certificación de aeronaves armonizado;

La Asamblea:

1. *Apoya* las actividades tendentes a establecer un código de diseño mundialmente armonizado y estudiar la factibilidad de un proceso de certificación de aeronaves armonizado;

2. *Insta* a todos los Estados de diseño y a otros Estados contratantes a que participen en los proyectos de armonización internacional iniciados por FAA/JAA;
3. *Insta* al Secretario General a que asegure la participación de la OACI en los proyectos de armonización, en la medida de lo posible; y
4. *Pide* al Secretario General que informe sobre esta resolución a todos los Estados contratantes.

A40-9: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

A41-8: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

Considerando que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de las políticas y prácticas de la Organización relativas a los sistemas CNS/ATM, a fin de facilitar su implantación y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles y lógicamente organizados;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas CNS/ATM, según están formuladas al clausurarse el 41º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea, para el cual se crea una comisión técnica, una declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas CNS/ATM; y
3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A35-15.

APÉNDICE A

Política general

Considerando que la OACI es el único organismo internacional que está efectivamente en condiciones de coordinar las actividades CNS/ATM mundiales;

Considerando que los sistemas CNS/ATM de la OACI deberían ponerse al servicio de los intereses y objetivos de la aviación civil en todo el mundo;

Considerando que los Estados contratantes deberían tener el mismo derecho de beneficiarse de los sistemas mundiales incorporados en los sistemas CNS/ATM de la OACI; y

Tomando en consideración la Declaración sobre la política general de la OACI para la implantación y explotación de los sistemas CNS/ATM, elaborada y adoptada por el Consejo de la OACI el 9 de marzo de 1994;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que nada debería privar a un Estado contratante de su derecho de beneficiarse de los sistemas CNS/ATM de la OACI ni ser motivo de discriminación entre los Estados proveedores de servicios y los usuarios;
2. *Resuelve* que ni la soberanía ni las fronteras de los Estados deberían resultar afectadas por la implantación de los sistemas CNS/ATM de la OACI;
3. *Insta* a que las disposiciones y textos de orientación relativos a todos los aspectos de los sistemas CNS/ATM de la OACI se estudien y elaboren mediante la organización de reuniones, conferencias, grupos de expertos y seminarios apropiados con la participación de los Estados contratantes; y
4. *Insta* a que las disposiciones propuestas para todos los aspectos de los sistemas CNS/ATM de la OACI se transmitan a todos los Estados contratantes con la antelación necesaria, de modo que tengan la oportunidad de prepararse en la medida de lo posible.

APÉNDICE B**Armonización de la implantación de los sistemas CNS/ATM de la OACI**

Considerando el carácter internacional de la aviación civil y las interacciones regionales de los servicios de navegación aérea;

Considerando las Recomendaciones 4/5, 6/2, 7/1, 8/4 y 8/5 de la 10ª Conferencia de navegación aérea, las Recomendaciones 4/4 y 4/5 de la tercera reunión del Comité especial para la supervisión y coordinación del desarrollo del sistema de navegación aérea del futuro y del planeamiento de la transición (FANS Fase II), la Recomendación 4/4 de la cuarta reunión del Comité FANS (Fase II) y las Recomendaciones 1/1, 1/5, 1/13, 2/8, 4/1, 6/9, 6/13 y 7/3 de la 11ª Conferencia de navegación aérea;

Considerando que el Consejo de la OACI ha tomado nota de esas recomendaciones o las ha aprobado y ha dado instrucciones al Secretario General para que adopte todas las medidas apropiadas;

Reconociendo la función que las regiones deben desempeñar en la planificación e implantación de los sistemas CNS/ATM de la OACI;

Consciente del retraso que algunas regiones podrían tener en la transición a otros sistemas;

Tomando nota con satisfacción de los programas de pruebas y demostraciones y del progreso alcanzado en todas las regiones con respecto a la implantación de sistemas ATM avanzados;

Estimando que la colaboración de todas las regiones garantizaría una evaluación mejor de las pruebas y favorecería la evolución de los sistemas CNS/ATM de la OACI a fin de asegurar que los sistemas sean interoperables y contribuyan a alcanzar un sistema ATM mundial en el que no se perciban los límites de los componentes y que permita la adaptación para satisfacer eficazmente las necesidades regionales y locales;

Tomando nota de que es preciso que las cuestiones económicas e institucionales, en especial los análisis de costos/beneficios, el financiamiento de instalaciones, la recuperación de costos y los aspectos relativos a la cooperación, sean abordadas por los Estados individual o colectivamente; y

Tomando nota de que determinados Estados necesitarán asistencia técnica y financiera para la rápida obtención de beneficios para los usuarios y la implantación mundial coordinada y armoniosa de los sistemas CNS/ATM en apoyo de un sistema ATM mundial, y *reconociendo* la declaración relativa al papel central que la OACI desempeñará en la

coordinación de los arreglos de cooperación técnica y en la facilitación de asistencia a los Estados en relación con los aspectos técnicos, financieros, de gestión, jurídicos y de cooperación de la implantación;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados, los PIRG y la industria aeronáutica a utilizar el concepto operacional de ATM mundial de la OACI como marco común para guiar la planificación e implantación de los sistemas CNS/ATM y a concentrar todo ese trabajo de elaboración en el concepto operacional de ATM mundial;
2. *Insta* a los Estados y organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) a establecer un marco de planificación conjunta y cooperación a nivel subregional para el desarrollo conjunto de sistemas CNS/ATM;
3. *Insta* al Consejo a asegurar que la OACI elabore las estrategias de transición, los requisitos ATM y los SARPS necesarios para apoyar la implantación de un sistema ATM mundial;
4. *Insta* al Consejo a que continúe examinando sin demora los aspectos económicos, institucionales, jurídicos y estratégicos relacionados con la implantación de los sistemas CNS/ATM de la OACI;
5. *Insta* al Consejo a adoptar las medidas necesarias para asegurar que el futuro sistema ATM mundial esté basado en la performance y que los objetivos y las metas de performance para el sistema futuro se elaboren de manera oportuna;
6. *Exhorta* a los Estados que estén en condiciones de hacerlo, e *invita* a las organizaciones internacionales interesadas, a los usuarios y a los proveedores de servicios a:
 - a) no ahorrar ningún esfuerzo para colaborar en la ejecución del programa de investigación, desarrollo, pruebas y demostraciones (IDP y D) y facilitarlo, en estrecha cooperación con los Estados de recursos limitados; y
 - b) validar los componentes del concepto identificados en el concepto operacional de ATM mundial;
7. *Pide* al Consejo, como asunto de alta prioridad y en el marco del presupuesto aprobado por la Asamblea, que se asegure de que se pongan los recursos necesarios a disposición de las Oficinas regionales de la OACI, en particular de aquellas acreditadas ante los Estados en desarrollo, teniendo en cuenta el apoyo creciente que tendrán que proporcionar a los grupos regionales de planificación y ejecución, que son los principales órganos encargados de la planificación regional de la transición a los sistemas CNS/ATM de la OACI; y
8. *Pide asimismo* al Consejo que continúe instando a los Estados, organizaciones internacionales e instituciones financieras a movilizar recursos para ayudar a los Estados que necesiten cooperación técnica en la planificación e implantación de los sistemas CNS/ATM de la OACI.

APÉNDICE C

Resiliencia de los sistemas y servicios CNS/ATM de la OACI

Considerando que los sistemas CNS/ATM están evolucionando al igual que las amenazas y vulnerabilidades asociadas a las CNS;

Considerando que los sucesos de interferencias en los sistemas CNS basados en satélites y en el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), en particular, han aumentado significativamente;

Considerando que la resiliencia de las CNS a la interferencia debe abordarse a nivel mundial con un enfoque holístico que garantice una evolución eficiente y coordinada entre la arquitectura de la infraestructura, mejores capacidades tecnológicas, procedimientos operacionales civiles y militares, autoridades de reglamentación de radiocomunicaciones y coordinación cívico-militar;

Reconociendo que la resiliencia a la interferencia debe incrementarse maximizando la integración de toda la infraestructura terrestre, la infraestructura espacial y los componentes de a bordo pertinentes de manera cooperativa y complementaria para que sea lo más sólida posible ante casos de trastornos del servicio basado en satélites o en entornos en donde se presentan señales falsas o engañosas;

Reconociendo que la infraestructura tanto a bordo de la aeronave como en tierra que complementa los sistemas CNS basados en satélites tiene que adaptarse para incluir, cuando corresponda, la detección y mitigación de interferencias, y funciones de notificación para facilitar la resolución de anomalías de funcionamiento que se presenten operacionalmente;

Estimando que, combinadas con el marco jurídico apropiado, tales capacidades y medidas permitirán a las autoridades competentes responder ante interferencias perjudiciales causadas por la operación ilegal de transmisores y evitar la proliferación y el uso de tales transmisores ilegales y el uso indebido de equipos de prueba y de mantenimiento;

Estimando que, con la coordinación apropiada y aplicando las mejores prácticas, las autoridades militares y de Estado pueden llevar a cabo pruebas relacionadas con el GNSS y otras intervenciones que utilizan equipo de radio, de ser necesario, y sin afectar indebidamente a la aviación civil;

Estimando que la coordinación cívico-militar debería facilitar el intercambio de información pertinente con los usuarios del espacio aéreo, en especial durante vuelos cerca de una zona de conflicto; y

Reconociendo que la pérdida de la conciencia situacional de la tripulación por causas maliciosas se clasifica como amenaza de ciberseguridad que no puede tolerarse en la aviación civil; y que enviar intencionalmente señales engañosas para sustituir la señal genuina es una amenaza para la seguridad operacional de vuelo mucho más grave que la pérdida de esta señal.

La Asamblea:

1. *Alienta* a los Estados a que hagan la transición hacia sistemas CNS seguros, optimizados, basados en la integración complementaria de capacidades apropiadas e independientes de la aeronave, infraestructura satelital y basada en tierra que maximice la resiliencia y la resistencia a cualquier tipo de interferencia;
2. *Alienta* a los organismos normativos y a la industria a desarrollar capacidades apropiadas de detección, mitigación y notificación de interferencias a bordo de la aeronave, componentes del sistema CNS satelitales y basados en tierra, con el fin de aumentar la resiliencia de las CNS, garantizar la continuidad de las operaciones y prevenir cualquier efecto en cascada por el uso de datos de posición, velocidad o tiempo comprometidos;
3. *Alienta* a los Estados a asegurarse de que se disponga de suficientes capacidades terrenales de CNS para garantizar operaciones seguras y complementar los datos de posición, velocidad y tiempo a nivel de aeronave con información de vigilancia independiente;
4. *Invita* a la OACI a formular principios de alto nivel sobre la forma de integrar los sistemas y capacidades de CNS en tierra, espaciales y de a bordo para obtener servicios de determinación de la posición y temporización más resilientes;
5. *Insta* a los Estados a aplicar las medidas necesarias para evitar la comercialización/proliferación y el uso de transmisores ilegales tales como inhibidores de frecuencias, así como el uso indebido de equipo de prueba o mantenimiento que pueda tener un impacto en los sistemas CNS;

6. *Insta a los Estados a garantizar una estrecha colaboración entre las distintas autoridades de aviación, autoridades militares, proveedores de servicios y autoridades de reglamentación de radiocomunicaciones y de gestión del espectro de frecuencias a fin de establecer las medidas especiales que se requieran para que el espectro utilizado por todos los sistemas CNS y el GNSS, en particular, esté libre de interferencias perjudiciales;*

7. *Insta a los Estados a que se abstengan de toda forma de inhibición o suplantación de señales que afecte a la aviación civil;*

8. *Insta a los Estados a notificar y coordinar en la mayor medida posible de antemano con el proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP) responsable del espacio aéreo afectado en el caso de que se realicen operaciones o entrenamientos militares u otro tipo de operaciones de seguridad o defensa autorizadas por el Estado que puedan causar cualquier forma de inhibición o suplantación de señales que afecten a la aviación civil; y*

9. *Insta a los Estados y a los explotadores a que, al evaluar los riesgos de interferencia asociados a las zonas de conflicto, consideren que el uso de sistemas CNS basados en satélites puede verse afectado más allá de esas zonas.*

A40-9: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

A32-12: Seguimiento de la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM de 1998

Considerando que la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM (Río de Janeiro, 1998) logró concentrar la atención de la comunidad de la aviación del mundo como nunca antes en las cuestiones primordiales de financiamiento y gestión de los sistemas CNS/ATM;

Reconociendo que la conferencia planteó claramente las necesidades y los recursos disponibles al tiempo que recomendó un plan de acción que permita el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil hasta bien entrado el siglo XXI;

Convencida de que la clave para el trabajo futuro dentro del marco mundial de la OACI será el espíritu de cooperación de todos aquellos que participen en la implantación de los sistemas CNS/ ATM (como se destaca en la Declaración relativa a los sistemas mundiales de navegación aérea para el siglo XXI adoptada por la conferencia);

Consciente de que será necesaria una mayor cooperación a nivel nacional, subregional y mundial para asegurar la transparencia e interoperabilidad entre los elementos de los sistemas CNS/ATM (para que pueda alcanzarse el objetivo de un sistema uniforme de gestión del tránsito aéreo mundial);

Considerando que, en la mayoría de los casos, el financiamiento y operación subsecuente de los sistemas CNS/ATM, en particular en el mundo en desarrollo, puede ser de provecho común para los prestamistas, los prestatarios y los usuarios;

Tomando nota de que las medidas de seguimiento iniciales convenidas por el Consejo deben canalizarse principalmente a través del proceso de planeación regional de la OACI;

Tomando nota asimismo de que las actividades específicas de seguimiento a largo plazo previstas en la Declaración de la conferencia se concentraron, entre otras cosas, en el papel de los grupos regionales de planeamiento y ejecución (PIRG) de la OACI (que sirven de plataforma para el reconocimiento oficial de nuevas instalaciones y servicios de navegación aérea);

La Asamblea:

1. *Alienta* a los Estados contratantes a demostrar el espíritu de cooperación consagrado en la Declaración relativa a los sistemas mundiales de navegación aérea para el siglo XXI adoptada por la conferencia y a asignar recursos como cuestión prioritaria al seguir sus recomendaciones;
2. *Invita* a las organizaciones internacionales interesadas, a los usuarios y a los proveedores de servicios a cooperar y comprometerse a realizar las medidas de seguimiento de la conferencia; y
3. *Pide* al Consejo, como cuestión de gran prioridad dentro del presupuesto adoptado por la Asamblea, que se asegure de que se dispone de los recursos necesarios para completar el seguimiento previsto por la conferencia y que apoye y coordine con los Estados y otros interesados en los CNS/ATM las medidas de seguimiento adoptadas por ellos.

A29-13: Intensificación de la vigilancia en materia de seguridad operacional

La Asamblea:

Recordando que los Estados contratantes son responsables, en materia de seguridad operacional, tanto de la vigilancia de los transportistas aéreos basados en su territorio como de la vigilancia de las aeronaves de matrícula nacional;

Reconociendo que, si bien no en todos los Estados contratantes existen transportistas aéreos con base en su territorio, los que sí cuentan con ellos difieren considerablemente por lo que respecta a su nivel de desarrollo y sus recursos nacionales;

Reconociendo que muchos Estados contratantes pueden carecer del marco normativo o de los recursos financieros y técnicos para satisfacer los requisitos mínimos del Convenio de Chicago y sus Anexos;

Observando que, por consiguiente, muchos Estados contratantes pueden experimentar dificultades en asumir las responsabilidades que les impone el derecho internacional en cuanto a la vigilancia en materia de seguridad operacional de las operaciones de los transportistas aéreos;

Reconociendo que algunos Estados contratantes no pueden ejercer una vigilancia eficaz sin recurrir a recursos sumamente necesarios para otros servicios públicos y que muchos otros cuentan con flotas considerables, si bien carecen de los recursos necesarios para ejercer una vigilancia eficaz y que incluso los Estados contratantes más desarrollados no pueden comprobar si todas las aeronaves que entran en su territorio cumplen con los requisitos de seguridad operacional;

Observando que estas deficiencias se ven agravadas por el creciente movimiento de las bases de operaciones de las aeronaves a través de fronteras nacionales y por el carácter cada vez más multinacional de muchas operaciones de los transportistas aéreos;

Reconociendo que las normas de seguridad operacional estipuladas en el Convenio de Chicago exigen que los gobiernos supervisen eficientemente su implantación;

La Asamblea decide:

1. *Reafirmar* que la responsabilidad de cada Estado por lo que respecta a la vigilancia en materia de seguridad operacional es uno de los preceptos del Convenio;

2. *Exhortar* a todos los Estados contratantes a reafirmar la obligación que les incumbe en materia de seguridad operacional, especialmente la aplicación de las importantes disposiciones sobre seguridad operacional contenidas en los Anexos 1 y 6 al Convenio de Chicago;
3. *Instar* a los Estados contratantes a examinar su legislación nacional por la que se llevan a la práctica dichas obligaciones y a examinar sus procedimientos de vigilancia de la seguridad operacional con objeto de garantizar su cumplimiento efectivo;
4. *Exhortar* a todos los Estados que puedan hacerlo, a proporcionar cooperación técnica a los Estados que la soliciten en la forma de recursos financieros y técnicos, de modo que estos últimos Estados puedan cumplir con su responsabilidad de vigilar la seguridad de las operaciones de sus transportistas aéreos.

A40-9: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

A32-11: Establecimiento del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional

Considerando que el objetivo principal de la Organización sigue siendo velar por la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que el Artículo 33 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* exige que los Estados contratantes reconozcan como válidos los certificados de aeronavegabilidad y las licencias expedidas al personal por otro Estado contratante, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido dichos documentos sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del Convenio;

Considerando que el Artículo 37 del Convenio exige que cada Estado contratante colabore a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones y prácticas en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Recordando la Resolución A29-13 relativa a la intensificación de la vigilancia en materia de seguridad;

Recordando los objetivos del Programa de la OACI para la vigilancia de la seguridad operacional, destinado a asegurar que los Estados contratantes cumplan adecuadamente con su responsabilidad en materia de vigilancia de la seguridad de las operaciones de aeronaves, licencias e instrucción al personal y aeronavegabilidad;

Recordando que en última instancia la vigilancia de la seguridad operacional es incumbencia de los Estados contratantes, que examinarán continuamente la situación de su capacidad respectiva de ejercer la vigilancia de la seguridad operacional;

Considerando las recomendaciones formuladas por la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la vigilancia de la seguridad operacional, en relación con el perfeccionamiento del Programa de la OACI para la vigilancia de la seguridad operacional, y en las que se requiere establecer un programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional que comprenda auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y

armonizadas de la seguridad operacional que habrá de realizar la OACI, y un mayor grado de transparencia y divulgación de los resultados de las auditorías;

Reconociendo la decisión de la Asamblea sobre la utilización de los superávits de efectivo comprendida en la Resolución A32-24 de la Asamblea; y

Considerando que, como lo recomendó la Conferencia de DGAC, el Consejo de la OACI respaldó el establecimiento de dicho programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que se establezca un programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional que comprenda auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad operacional, que habrá de realizar la OACI; que dicho programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional se aplicará a todos los Estados contratantes; y que se establezca un mayor grado de transparencia y divulgación de los resultados de las auditorías;
2. *Encarga* al Consejo que introduzca, a partir del 1 de enero de 1999, el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, según corresponda, incluyendo un mecanismo sistemático de notificación y vigilancia de la aplicación de las normas y métodos recomendados relacionados con la seguridad;
3. *Insta* a todos los Estados contratantes a convenir en que las auditorías se realicen a iniciativa de la OACI, pero siempre con el consentimiento del Estado que ha de ser objeto de la misma, mediante la firma de un Memorando de acuerdo bilateral con la Organización ya que el principio de la soberanía debería respetarse plenamente;
4. *Insta* a todos los Estados contratantes a que se aseguren de que los resultados de las auditorías se empleen únicamente para fines relacionados con la seguridad;
5. *Encarga* al Consejo que utilice los recursos asignados para implantar el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional; y
6. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la implantación del programa, el adelanto logrado por el mismo y la experiencia adquirida, y presente en dicho período de sesiones propuestas para financiar el programa a largo plazo.

A33-9: Resolución de las deficiencias detectadas mediante el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y fomento de la garantía de calidad en los proyectos de cooperación técnica

Considerando que el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) ha cumplido con éxito el mandato que le fue asignado mediante la Resolución A32-11;

Considerando que el objetivo fundamental de la OACI sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Considerando que el fomento de la aplicación de las normas internacionales contribuye a este objetivo;

Considerando que los resultados de las auditorías realizadas en el marco del USOAP han indicado que diversos Estados experimentan dificultades en la aplicación de los SARPS de la OACI y de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Estado;

Considerando que los resultados de las auditorías han indicado también que varios de los Estados que experimentan problemas necesitan asistencia para resolver las deficiencias detectadas en las auditorías;

Recordando que en la Resolución A29-13 de la Asamblea se exhortaba a todos los Estados que pudieran hacerlo, a proporcionar cooperación técnica a los Estados que la solicitaran en la forma de recursos financieros y técnicos, de modo que estos últimos pudieran cumplir con su responsabilidad de vigilar la seguridad de las operaciones de sus transportistas aéreos;

Recordando que el 29º período de sesiones de la Asamblea reafirmó que los Estados contratantes son responsables tanto de la vigilancia de la seguridad operacional de los transportistas con base en su territorio como de la vigilancia de la seguridad operacional de las aeronaves que figuran en sus registros nacionales;

Reconociendo que algunos Estados no disponen de recursos, financieros o humanos, para resolver sus deficiencias si no cuentan con asistencia;

Reconociendo que la Dirección de cooperación técnica (TCB) puede proporcionar la asistencia requerida a los Estados que la necesitan;

Reconociendo que la OACI puede proporcionar una valiosa asistencia a los Estados y organizaciones internacionales en la concertación de acuerdos de cooperación bilaterales y multilaterales para subsanar las deficiencias;

Reconociendo que los Estados que tienen previsto ejecutar proyectos de medidas correctivas con la asistencia de terceros desearían contar con una función independiente de garantía de calidad respecto a las actividades de los proyectos, con miras a tener una elevada probabilidad de éxito;

Reconociendo que la OACI ha desarrollado los conocimientos y experiencia necesarios para ofrecer una función de garantía de calidad; y

Reconociendo que, cuando los Estados vayan a recibir asistencia de terceros que no sean la TCB, la OACI puede desempeñar un papel importante ofreciendo una función de garantía de calidad;

La Asamblea:

1. *Pide* al Secretario General que se asegure de que se utilizan todos los conocimientos especializados de la Organización, en la medida de lo posible sin exceder de los límites presupuestarios, para prestar asistencia a los Estados que la necesiten. Ello incluiría, sin que esta lista sea exhaustiva:

- a) el suministro de información y orientación adecuadas sobre posibles fuentes de asistencia financiera y técnica;
- b) el fomento de la aplicación de los SARPS de la OACI, especialmente al nivel de las oficinas regionales, y con la asistencia adecuada;
- c) la utilización de los expertos operacionales y técnicos residentes en la OACI para la celebración de seminarios sobre vigilancia de la seguridad operacional;
- d) la continua elaboración de los textos que vayan a utilizarse para impartir instrucción a los funcionarios, en el marco de TRAINAIR; y

- e) la elaboración de textos de orientación para subsanar deficiencias, que sean aceptables para todos los Estados contratantes;
2. *Insta* al Secretario General a asegurarse de que la OACI proporcione, cuando se le solicite, asistencia razonable dentro de los recursos disponibles, para ayudar a los Estados a obtener de los Estados contratantes, organizaciones industriales y consultores independientes los recursos financieros necesarios para financiar los proyectos de asistencia;
3. *Pide* al Secretario General que apoye, fomente y facilite la concertación de acuerdos bilaterales y multilaterales para los proyectos entre los Estados y organizaciones internacionales o regionales;
4. *Pide* al Secretario General que se asegure de que, en la medida de lo posible, la Dirección de cooperación técnica contribuye a sus proyectos con material útil, tal como manuales u otro material didáctico, y recursos humanos para facilitar su ejecución;
5. *Pide* al Secretario General que, con respecto a los proyectos de cooperación técnica de la OACI de gran envergadura, desarrolle el concepto de ofrecer una función de garantía de calidad a los Estados y a todos los proyectos de cooperación técnica relacionados con las deficiencias detectadas en las auditorías USOAP;
6. *Pide* al Secretario General que considere la posibilidad de que una oficina competente independiente de la OACI desempeñe la función de garantía de calidad;
7. *Pide* al Secretario General que ofrezca a los Estados la función de garantía de calidad con respecto a los proyectos de ejecución relacionados con la vigilancia de la seguridad operacional realizados por entidades que no sean la OACI, a solicitud de dichos Estados y sobre la base del reembolso de los costos; y
8. *Pide* al Secretario General que solicite información a los Estados que hayan resuelto satisfactoriamente deficiencias importantes y que la publique, para que otros Estados contratantes puedan beneficiarse de esos conocimientos.

A36-6: Reconocimiento del certificado de explotador de servicios aéreos de explotadores extranjeros y vigilancia de sus operaciones por parte de los Estados

Considerando que en el Convenio y sus Anexos se proporciona un marco jurídico y operacional para que los Estados contratantes creen un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, que exija a todos los Estados contratantes que cumplan sus obligaciones de aplicar las normas y métodos recomendados en la medida de lo posible y de llevar a cabo en forma adecuada la vigilancia de la seguridad operacional;

Considerando que el Artículo 37 del Convenio exige que cada Estado contratante colabore a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones y prácticas en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Recordando que el reconocimiento de la validez de los certificados y licencias de otros Estados contratantes se rige por el Artículo 33 del Convenio y las normas aplicables;

Recordando que en última instancia la vigilancia de la seguridad operacional es incumbencia de los Estados contratantes, los cuales examinarán continuamente su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional;

Considerando que el objetivo principal de la Organización sigue siendo garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Recordando la Resolución A35-7 de la Asamblea que, entre otras cosas, insta a los Estados contratantes a compartir información crítica sobre seguridad operacional y les recuerda la necesidad de vigilar todas las operaciones de las aeronaves;

Recordando que la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la vigilancia de la seguridad operacional pidió a los Estados en 2006 que basaran el reconocimiento de la validez de los certificados y licencias de otros Estados exclusivamente en consideraciones de seguridad operacional y no con la finalidad de obtener una ventaja económica; y recomendó, entre otras cosas, que:

- a) la OACI debería crear directrices y procedimientos para ayudar a los Estados a lograr el más alto grado de uniformidad posible al reconocer como válidos los certificados y licencias y al vigilar las operaciones de aeronaves extranjeras en su territorio;
- b) los Estados deberían establecer reglamentos operacionales, de conformidad con el Convenio y en términos no discriminatorios, que rijan la admisión y vigilancia de explotadores extranjeros de servicios aéreos dentro de su territorio;
- c) los Estados deberían incluir una cláusula sobre seguridad operacional en sus acuerdos bilaterales relativos a los servicios de transporte aéreo basándose en la cláusula modelo de seguridad operacional preparada por la OACI;

Considerando que el Convenio establece los principios básicos que deben seguir los gobiernos para asegurar que los servicios de transporte aéreo internacional puedan desarrollarse de manera ordenada y armoniosa y que, por consiguiente, una de las finalidades de la OACI es apoyar los principios y acuerdos que permitan que los servicios de transporte aéreo internacional se establezcan basándose en la igualdad de oportunidades, una explotación sana y económica y el respeto mutuo por los derechos de los Estados, y teniendo en cuenta el interés general;

Reconociendo que, de no armonizarse los requisitos operacionales y las medidas que rigen la admisión de explotadores aéreos de otros Estados, puede haber repercusiones que vayan en detrimento de la seguridad operacional, la eficiencia y la regularidad de sus operaciones; y

Reconociendo que el desarrollo no coordinado de políticas y programas nacionales para la vigilancia de los explotadores de servicios aéreos de otros Estados podría entorpecer la función que desempeña la aviación civil internacional en el desarrollo socioeconómico;

La Asamblea:

1. *Recuerda* a los Estados contratantes la necesidad de llevar a cabo una vigilancia de la seguridad operacional de sus explotadores en pleno cumplimiento de los SARPS pertinentes, así como de asegurarse ellos mismos de que los explotadores extranjeros que vuelen en su territorio sean objeto de una vigilancia adecuada por parte de sus propios Estados y de tomar las medidas apropiadas cuando sea necesario para preservar la seguridad operacional;
2. *Insta* a todos los Estados contratantes a establecer requisitos y procedimientos para la autorización y vigilancia de las operaciones que realice un explotador certificado por otro Estado contratante y a tomar las medidas apropiadas, cuando sea necesario, para preservar la seguridad operacional;
3. *Insta* a todos los Estados contratantes a que inserten en sus acuerdos bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo una cláusula sobre seguridad operacional de la aviación, teniendo en cuenta la cláusula modelo que se adjunta a la resolución adoptada por el Consejo el 13 de junio de 2001;

4. *Insta* a los Estados contratantes a que reconozcan como válido el certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) expedido por otros Estados contratantes con la finalidad de que vuelen sobre su territorio, incluyendo aterrizajes y despegues, siempre y cuando los requisitos de acuerdo con los cuales se haya expedido el certificado sean iguales o superiores a las normas mínimas aplicables que se especifican en el Anexo 6, Partes I y III, Sección II;
5. *Insta* al Secretario General a que continúe preparando directrices y procedimientos para verificar las condiciones necesarias para reconocer como válidos los certificados y licencias, de conformidad con el Artículo 33 del Convenio y las normas aplicables;
6. *Insta* a los Estados contratantes a que establezcan reglamentos operacionales que rijan la admisión de explotadores extranjeros de servicios aéreos en su territorio, de conformidad con el Convenio y en términos no discriminatorios y en consonancia con las normas, directrices y procedimientos de la OACI, teniendo en cuenta debidamente la necesidad de reducir al mínimo el costo y la carga para los Estados contratantes y los explotadores;
7. *Insta* a los Estados contratantes a que se abstengan de adoptar medidas unilaterales con respecto a los requisitos y medidas operacionales específicos para la admisión de explotadores de otros Estados contratantes que puedan perjudicar el desarrollo ordenado de la aviación civil internacional.

A34-1: Utilización de fondos de la cuenta separada establecida en el marco de la Cláusula dispositiva 3 de la Resolución A33 27 de la Asamblea

A40-6: Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables

Considerando que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que incumbe también a los Estados miembros, tanto en forma colectiva como individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, cada Estado miembro se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo se requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas;

Considerando que el Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados miembros elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, para lo cual se requiere que todos los Estados miembros apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Considerando que los resultados de las auditorías y de las misiones de validación coordinadas (ICVM) realizadas en el marco del enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad

operacional (USOAP-CMA) indican que diversos Estados miembros todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional y se ha identificado a algunos Estados miembros con preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC);

Considerando que la OACI desempeña una función de liderazgo para facilitar la aplicación de los SARPS y la rectificación de deficiencias relacionadas con la seguridad operacional al coordinar el apoyo y mancomunar recursos entre los socios en materia de seguridad operacional de la aviación;

Reconociendo que los planes de acción de la OACI elaborados para Estados miembros individuales sirven de plataformas para proporcionar, en coordinación con otras partes interesadas, asistencia directa y orientación a esos Estados a fin de que resuelvan sus SSC, así como el bajo grado de cumplimiento efectivo (EI) de elementos críticos;

Considerando que la OACI tiene una política sobre cooperación regional mediante la cual se compromete a proporcionar a los Estados miembros, en la medida de lo posible, asistencia, asesoramiento y cualquier otra forma de apoyo en aspectos técnicos y de definición de políticas en el campo de la aviación civil internacional, con el propósito de que lleven a cabo sus responsabilidades, de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y los Objetivos estratégicos de la OACI, al promover, entre otras cosas, la cooperación regional a través de asociaciones estrechas con las organizaciones regionales y órganos regionales de aviación civil;

Reconociendo que no todos los Estados miembros cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Reconociendo que el establecimiento de órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y de vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y la armonización a más amplia escala, resultante de la colaboración entre los Estados miembros en lo que atañe al establecimiento y la puesta en marcha de un sistema común de vigilancia de la seguridad operacional;

Recordando que los Estados miembros son responsables de la implementación de las normas de la OACI y, en ese sentido, pueden decidir de forma voluntaria delegar ciertas funciones a las RSOO y que, siempre que corresponda, se entenderá que la palabra “Estados” que figura a continuación incluye las RSOO;

Recordando que la Decimotercera Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13) (2018) recomendó que la OACI siguiera desarrollando el GASOS para fortalecer las RSOO y acrecentar su eficacia y eficiencia para asistir a los Estados, analizando al mismo tiempo los aspectos de responsabilidad, gobernanza y análisis de costos y beneficios, así como otras preocupaciones planteadas por la Conferencia;

Admitiendo el reconocimiento dado en el Anexo 19 a las RSOO y a su papel en lo que respecta al desempeño de funciones de gestión de la seguridad operacional en nombre de los Estados, delegadas por ellos mismos;

Reconociendo que grupos de Estados miembros pueden decidir establecer sistemas regionales de aviación cuya base legal puede ser un tratado internacional y abarcarían reglas comunes y una vigilancia aplicable en los Estados participantes;

Reconociendo que la asistencia con la que cuentan los Estados miembros que tienen dificultades para corregir las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional, especialmente si se da prioridad a aquellos Estados con SSC, aumentaría en gran medida mediante la aplicación de una estrategia unificada en la que participaran todos los Estados miembros, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil; y

Reconociendo que los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) tienen como finalidad establecer objetivos, prioridades e indicadores y definir metas cuantificables para resolver las deficiencias relacionadas

con la seguridad operacional en cada región, garantizando al mismo tiempo la coherencia de las acciones y la coordinación de las iniciativas.

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que, en asociación con todos los socios en materia de seguridad operacional de la aviación, implante un programa integral de asistencia para ayudar a los Estados miembros a rectificar las deficiencias identificadas por medio del CMA del USOAP, dándose prioridad a la resolución de los SSC;
2. *Encarga* al Consejo que promueva conceptos de cooperación regional, incluyendo el fortalecimiento de las RSOO y los RASG, así como el establecimiento de objetivos, prioridades e indicadores y la definición de objetivos cuantificables para resolver los SSC y las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;
3. *Encarga* al Consejo que tome las decisiones apropiadas para asegurar que las especificidades de un sistema regional de aviación establecido por un grupo de Estados miembros se reconozcan e integren en el marco de la OACI;
4. *Encarga* al Consejo que apoye la implementación y ulterior desarrollo del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASOS), tomando en consideración las medidas necesarias para fortalecer, evaluar y apoyar a las RSOO y las RAIIO a fin de que asistan a sus Estados miembros en la realización de determinadas funciones y actividades de vigilancia de la seguridad operacional, investigación de accidentes e incidentes y funciones y actividades de gestión de la seguridad operacional, garantizando al mismo tiempo que los Estados conserven sus obligaciones y responsabilidades en virtud del Convenio de Chicago;
5. *Encarga* al Consejo que siga trabajando en asociación con los Estados miembros, la industria y otros socios en materia de seguridad operacional de la aviación para coordinar y facilitar el suministro de asistencia financiera y técnica a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidos las RSOO y los RASG, a fin de mejorar dicha seguridad y fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional;
6. *Encarga* al Consejo continuar el análisis de la información crítica de seguridad operacional pertinente para determinar los medios efectivos de proporcionar asistencia a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidos las RSOO y los RASG;
7. *Encarga* a la Secretaria General que continúe promoviendo la coordinación y la cooperación entre la OACI, los RASG, las RSOO y otras organizaciones en relación con actividades relacionadas con la seguridad operacional a fin de reducir la carga de trabajo de los Estados generada por las auditorías o las inspecciones repetitivas y disminuir la duplicación de las actividades de seguimiento;
8. *Insta* a los Estados miembros a que otorguen la más alta prioridad a la resolución de las SSC a fin de velar por que no se planteen riesgos inmediatos de seguridad operacional para la aviación civil internacional y se cumplan los requisitos mínimos establecidos en las normas de los Anexos de la OACI;
9. *Insta* a los Estados miembros a que utilicen el Programa de procedimientos de vuelo, cuando se dispone del mismo, para la implementación de la PBN, y además que se facilite asistencia (financiera y de otra índole) a los efectos de la continuidad y la sostenibilidad;
10. *Insta* a los Estados miembros a desarrollar y seguir reforzando la cooperación a escala regional y subregional con miras a promover el grado más alto de seguridad operacional de la aviación;
11. *Exhorta* a todos los Estados miembros y socios en materia de seguridad operacional de la aviación a que, cuando sea posible, presten asistencia a los Estados que la soliciten con recursos financieros y técnicos para velar por la resolución inmediata de las SSC identificadas y la sostenibilidad a más largo plazo del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados;

12. *Alienta* a los Estados miembros a establecer sociedades con otros Estados, la industria, instituciones financieras y otros socios en materia de seguridad operacional de la aviación para fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional, a fin de mejorar el cumplimiento de las responsabilidades de los Estados y fomentar un sistema de aviación civil internacional más seguro;
13. *Alienta* a los Estados miembros a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer las capacidades estatales de vigilancia de la seguridad operacional, y a participar en el fortalecimiento y fomento de los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y vigilancia de la seguridad operacional, incluidas las RSOO, o a prestarles apoyo de manera tangible;
14. *Pide* a la Secretaría General que desempeñe una función de liderazgo en la coordinación de iniciativas para ayudar a los Estados a resolver las SSC mediante la elaboración de planes de acción de la OACI y/o propuestas concretas de proyectos y que ayude a los Estados a obtener los recursos financieros necesarios para financiar dichos proyectos de asistencia;
15. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre todo lo referente a la ejecución del programa de asistencia global; y
16. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A39-14.

A40-13: El Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)

Considerando que el objetivo principal de la Organización sigue siendo garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que el Artículo 37 del Convenio exige que cada Estado contratante colabore a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización en relación con todas las cuestiones cuando tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que la vigilancia de la seguridad operacional, y la seguridad operacional de la aviación civil en general, es responsabilidad de los Estados miembros tanto colectiva como individualmente, y que depende también de la colaboración activa de la OACI, los Estados miembros, la industria y todas las partes interesadas en la implementación del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP);

Considerando que en la Conferencia DGCA/06 se formularon recomendaciones para que el público tenga acceso a información apropiada sobre las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional y para que se desarrolle un mecanismo adicional que permita resolver rápidamente los problemas significativos de seguridad operacional (SSC) detectados en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP);

Considerando que la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de 2010 (HLSC 2010) hizo recomendaciones para que la OACI elabore criterios para el intercambio de información sobre las SSC con las partes interesadas y determine de qué forma podría ponerse esa información en conocimiento del público para permitirle tomar decisiones fundadas sobre la seguridad operacional del transporte aéreo;

Considerando que la HLSC 2010 hizo recomendaciones para que la OACI concertara nuevos acuerdos y enmendara los acuerdos existentes relativos al intercambio de información confidencial sobre seguridad operacional con entidades

y organizaciones internacionales, a fin de reducir la carga que ocasionan a los Estados las auditorías e inspecciones repetitivas, y disminuir la duplicación de las actividades de supervisión;

Considerando que la Decimotercera Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13) formuló recomendaciones que fueron aceptadas por el Consejo para continuar la evolución de la metodología, procesos y herramientas del USOAP y para garantizar que la función de observación continua de los Estados siga siendo sólida, pertinente y actualizada;

Recordando que el 32º período de sesiones de la Asamblea resolvió que se creara un programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional que comprendiera auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la vigilancia de la seguridad operacional, que habría de realizar la OACI;

Considerando que la Asamblea, en su 39º período de sesiones, dispuso que la OACI estableciera un grupo independiente a fin de realizar un examen estructurado para determinar los ajustes necesarios en el CMA del USOAP con miras a que el programa siguiera evolucionando y fortaleciéndose, teniendo en cuenta la estrategia de seguridad operacional en evolución de la OACI y los avances de los Estados en el cumplimiento del Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional*, en particular los requisitos relativos a los SSP, y que el Consejo aceptó las recomendaciones resultantes de dicho examen, con ciertas salvedades, para seguir haciendo evolucionar el CMA del USOAP;

Considerando que la implantación del USOAP ha sido un logro importante para la seguridad operacional de la aviación, que ha permitido cumplir con éxito el mandato otorgado por las Resoluciones A32-11 y A35-6 y ha facilitado la evaluación de las capacidades de vigilancia de los Estados miembros y la identificación de las áreas que deben mejorarse;

Recordando que en la Resolución A33-8 de la Asamblea se pidió al Consejo que asegurara la viabilidad financiera a largo plazo del USOAP, incluyendo paulatinamente todas sus actividades en el presupuesto del Programa regular;

Recordando los objetivos del USOAP, que busca asegurar que los Estados miembros cumplan adecuadamente con sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional;

Reconociendo que la continuación del USOAP para que abarque todas las disposiciones de los Anexos relacionadas con la seguridad operacional es fundamental para promover la aplicación adecuada de las normas y métodos recomendados en materia de seguridad operacional;

Reconociendo que la Secretaría General ha tomado las medidas apropiadas para el establecimiento de un mecanismo independiente de garantía de la calidad para supervisar y evaluar la calidad del programa;

Reconociendo que la ejecución eficaz de los planes de acción de los Estados es esencial para aumentar la seguridad operacional global de la navegación aérea mundial;

Reconociendo las contribuciones para reforzar la seguridad operacional que resultan de las auditorías, inspecciones, exámenes, evaluaciones y valoraciones llevados a cabo por organizaciones internacionales y regionales, incluyendo las que tienen acuerdos con la OACI, tales como la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) de la Unión Europea, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Comisión Europea (CE), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL);

Reconociendo que la transparencia y el intercambio de información de seguridad operacional son unos de los principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro; y

Reconociendo que las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) desempeñan un papel importante en el CMA del USOAP y que, siempre que corresponda, se entenderá que la palabra “Estados” que figura a continuación incluye a las RSOO en las que exista un marco legal facilitador propicio;

La Asamblea:

1. *Expresa su reconocimiento* a la Secretaria General por el éxito logrado en la implementación del Enfoque de observación continua (CMA) del USOAP;
2. *Encarga* a la Secretaria General que continúe la evolución del CMA del USOAP hacia un programa más basado en la evidencia, que tenga en cuenta los riesgos y se oriente a los resultados, y que se aplique de modo universal para evaluar la eficacia y sostenibilidad de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados, así como el progreso de los Estados en el cumplimiento de los requisitos de gestión de la seguridad operacional, en particular de los programas estatales de seguridad operacional (SSP);
3. *Encarga* a la Secretaria General que implemente las mejoras organizacionales necesarias para gestionar con éxito los cambios generados por la evolución a largo plazo del programa, en concordancia con las recomendaciones del Grupo de expertos para el examen estructurado del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP) (GEUSR) según lo convenido por el Consejo, y de la AN-Conf/13;
4. *Encarga* a la Secretaria General que se asegure de que el CMA del USOAP siga manteniendo como elementos básicos las disposiciones clave relativas a la seguridad operacional que figuran en el Anexo 1 — *Licencias al personal*, Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, Anexo 14 — *Aeródromos* y Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*;
5. *Encarga* a la Secretaria General que se asegure de que el CMA del USOAP cumpla con los principios de independencia, universalidad, normalización y transparencia, entre otros, para fortalecer aún más la aceptación mundial del programa y de sus resultados;
6. *Encarga* a la Secretaria General que siga asegurando el mantenimiento del mecanismo de garantía de la calidad establecido para supervisar y evaluar la calidad del programa, así como la transparencia de todos los aspectos del proceso de observación continua;
7. *Encarga* a la Secretaria General que, de acuerdo con los procedimientos establecidos de intercambio de información sobre la seguridad operacional, siga compartiendo información sobre las SSC con las partes interesadas y con el público para permitirles tomar decisiones fundadas sobre la seguridad operacional del transporte aéreo;
8. *Encarga* a la Secretaria General que ponga toda la información relativa a la vigilancia de la seguridad operacional generada por el CMA del USOAP a disposición de todos los Estados miembros a través del sitio web de acceso restringido de la OACI;
9. *Encarga* a la Secretaria General que siga fomentando la coordinación y cooperación entre el CMA del USOAP y los programas de auditoría de otras organizaciones relativos a la seguridad operacional de la aviación con el objeto de compartir información de seguridad operacional de carácter confidencial con el fin de reducir la carga para los Estados que ocasionan las auditorías o inspecciones repetitivas, y para reducir la duplicación de esfuerzos y encontrar sinergias para incrementar la eficiencia del CMA del USOAP;
10. *Encarga* a la Secretaria General que siga facilitando el intercambio de información crítica para la seguridad operacional con los Estados miembros, la industria y otras partes interesadas, utilizando sitios web seguros apropiados;
11. *Insta* a todos los Estados miembros a que apoyen a la OACI en la evolución del CMA del USOAP y, en el caso de aquellos que puedan hacerlo, a que adscriban a funcionarios técnicos cualificados y experimentados a la OACI a largo o corto plazo, a fin de permitir que la Organización continúe desarrollando con éxito el programa;

12. *Insta* a todos los Estados miembros a que presenten oportunamente a la OACI y mantengan actualizada toda la información y documentación solicitada por la OACI, para garantizar el desarrollo efectivo del CMA del USOAP;
13. *Insta* a todos los Estados miembros a que cooperen con la OACI y, en la medida de lo posible, acepten las actividades del CMA del USOAP, comprendidas las auditorías, misiones de validación, actividades de validación fuera de la sede y evaluaciones de la implementación de los SSP, con el fin de facilitar el buen funcionamiento del CMA del USOAP;
14. *Insta* a todos los Estados miembros a ejecutar planes de medidas correctivas en respuesta a las constataciones determinadas en el curso de las actividades del CMA del USOAP;
15. *Insta* a todos los Estados miembros a intercambiar con los demás Estados miembros información crítica de seguridad operacional que pueda tener repercusiones en la seguridad operacional de la navegación aérea internacional y a facilitar el acceso a toda información pertinente relativa a la seguridad operacional;
16. *Alienta* a los Estados miembros a utilizar plenamente toda la información disponible sobre seguridad operacional en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluso durante las inspecciones, tal como se prevé en el Artículo 16 del Convenio;
17. *Recuerda* a los Estados miembros la necesidad de que vigilen todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y de que adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional;
18. *Encarga* al Consejo que priorice el trabajo sobre la evolución del CMA del USOAP y procure que el programa cuente con recursos humanos y financieros adecuados, y que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la evolución y el rendimiento del CMA del USOAP; y
19. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A37-5.

<p>A37-16: El fondo para la seguridad operacional de la aviación (SAFE)</p>
--

Considerando que en virtud del Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* los fines y objetivos de la OACI consisten, entre otros, en fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional a fin de asegurar el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional, satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular y económico, y promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;

Considerando que en los Artículos 69 a 76 del Convenio se prevé que el Consejo podría concluir los arreglos que considere apropiados con miras a encontrar los medios para la mejora de las instalaciones y servicios de navegación aérea de los Estados contratantes, según sea necesario para asegurar el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales;

Considerando que, en virtud del Artículo 70 del Convenio, en las circunstancias resultantes de las disposiciones del Artículo 69, el Consejo podría concluir arreglos con los Estados contratantes en relación con la financiación de las instalaciones y servicios de navegación aérea;

Considerando que, en algunos casos, los Estados contratantes podrían no tener acceso a los recursos necesarios para el mejoramiento de sus instalaciones y servicios de navegación aérea, en particular para remediar las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional detectadas mediante el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP);

Considerando que la mayoría de los Estados en desarrollo experimentan dificultades para obtener acceso a numerosas fuentes de mercados financieros, especialmente los mercados de capital extranjeros, para la financiación de su infraestructura de aeropuertos y servicios de navegación aérea, comprendidos los componentes relacionados con la seguridad operacional de dicha infraestructura;

Considerando que la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC) 2010 identificó varios Estados y regiones del mundo que necesitan asistencia en cuanto al desarrollo de niveles sostenibles de seguridad operacional de la aviación, y particularmente en cuanto al desarrollo de modelos de financiación que garantizarían la sostenibilidad en el suministro de infraestructura y servicios para una actividad de transporte aéreo adecuada;

Considerando que la HLSC 2010 formuló una recomendación en el sentido de que la OACI debería trabajar con los Estados y las organizaciones regionales que necesiten asistencia para elaborar modelos de financiación apropiados a fin de asegurar el suministro sostenible de infraestructura y servicios con base en el nivel de actividad para una actividad de transporte aéreo adecuada; y

Considerando que el Consejo decidió establecer el Fondo para la seguridad operacional de la aviación (SAFE) con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mediante el uso de un método basado en la actuación que limitará los costos administrativos y que no impondrá costo alguno al Presupuesto del Programa regular de la Organización, asegurando a la vez que las contribuciones voluntarias al Fondo sean utilizadas de un modo responsable, constructivo y oportuno;

La Asamblea:

1. *Expresa agradecimiento* a los Estados contratantes y a las organizaciones internacionales por sus contribuciones a los Fondos de la OACI relacionados con el mejoramiento de la seguridad operacional de la aviación civil;
2. *Insta* a los Estados contratantes, a las organizaciones internacionales y a las partes de los sectores públicos y privados relacionadas con la aviación civil internacional a efectuar contribuciones voluntarias al SAFE;
3. *Pide* al Consejo que apoye el funcionamiento sin dificultades del SAFE mediante una supervisión consecuente de los avances alcanzados por el SAFE en cuanto a la financiación de proyectos relacionados con la seguridad operacional; y
4. *Pide* al Consejo que realice todos los esfuerzos posibles para atraer contribuciones al SAFE de los Estados y otros contribuyentes.

A34-1: Utilización de fondos de la cuenta separada establecida en el marco de la Cláusula dispositiva 3 de la Resolución A33-27 de la Asamblea

A31-9: Puesta en práctica del programa de la OACI para la prevención del impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)

Considerando que el objetivo principal de la Organización sigue siendo velar por la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que se sabe que los impactos contra el suelo sin pérdida de control han constituido en los dos últimos decenios un problema grave y creciente;

Considerando que se ha demostrado que ha habido una proporción más elevada de accidentes de impacto contra el suelo sin pérdida de control en los vuelos interiores que en los internacionales;

Considerando que se reconoce que se están desplegando importantes esfuerzos para establecer y poner en práctica un programa de prevención de los impactos contra el suelo sin pérdida de control y que se han puesto al día las normas de la OACI relativas a los sistemas de advertencia de proximidad del terreno (GPWS);

Considerando que el grupo especial CFIT de la industria ha fijado como objetivo principal para el año 1998 la reducción en un 50% del número anual de accidentes CFIT;

Considerando que es evidente que, aun cuando se elabore y ponga en práctica un programa de prevención del impacto contra el suelo sin pérdida de control, incluyendo requisitos actualizados en materia de sistemas de advertencia de proximidad del terreno (GPWS), estas medidas no serán plenamente eficaces a menos que los Estados implanten el programa tanto en los vuelos interiores como en los internacionales;

Considerando que el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* exige que cada Estado contratante colabore a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones y prácticas en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que la Resolución A29-3 de la Asamblea insta a los Estados y grupos de Estados que aún no lo hayan hecho a tomar medidas positivas con el fin de promover la armonización mundial de las reglamentaciones nacionales que rigen la aplicación de las normas de la OACI;

Considerando que la Resolución A29-13 de la Asamblea exhorta a todos los Estados contratantes a reafirmar la obligación que les incumbe por lo que respecta a la vigilancia en materia de seguridad operacional, especialmente la aplicación de las importantes disposiciones sobre seguridad que contienen los Anexos 1 y 6 al Convenio de Chicago;

Considerando que la Resolución A29-13 de la Asamblea insta a los Estados contratantes a examinar su legislación nacional por la que se llevan a la práctica dichas obligaciones y a examinar sus procedimientos de vigilancia de la seguridad operacional con objeto de garantizar su cumplimiento efectivo;

La Asamblea:

1. *Instruye* al Consejo a continuar desarrollando el programa para la prevención CFIT de la OACI como asunto de alta prioridad;
2. *Insta* a los Estados a implantar el programa para la prevención de CFIT de la OACI que incluye las disposiciones afines de esta Organización, en particular las relativas al equipamiento con GPWS para los vuelos tanto interiores como internacionales; y
3. *Insta* a los Estados a tomar todas las medidas necesarias para alcanzar el objetivo de reducir en un 50% la tasa global de los accidentes CFIT para el año 1998.

A40-1: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea

A40-3: Protección de los datos e información sobre seguridad operacional recopilados para mantener o mejorar la seguridad operacional, así como de los registros del registrador de vuelo en operaciones normales

A37-6: Seguridad operacional en la pista

Considerando que los accidentes en la pista representan una parte considerable del total de accidentes y que han sido causa de víctimas mortales;

Considerando que las salidas de la pista constituyen la categoría de sucesos únicos de mayor incidencia en el total de accidentes que se han registrado en los últimos 10 años en todas las operaciones de la aviación comercial y general de aeronaves de alas fijas con una masa máxima certificada de despegue de más de 5 700 kg;

Considerando que existen diversas áreas de desarrollo tecnológico que se están explorando en la industria de la aviación y que son muy prometedoras en cuanto a la prevención y reducción de accidentes e incidentes graves en la pista;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a que tomen medidas para mejorar la seguridad operacional en la pista, comprendido el establecimiento de programas de seguridad operacional en la pista con un enfoque multidisciplinario, que incluyan, como mínimo, a los encargados de la reglamentación, los explotadores de aeronaves, los proveedores de servicios de navegación aérea, los explotadores de aeródromos, y los fabricantes de aeronaves, con el fin de prevenir y reducir los efectos de las salidas de la pista, las incursiones en la pista y otros sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista;
2. *Resuelve* que la OACI debe abordar activamente la seguridad operacional en la pista mediante un enfoque multidisciplinario; y
3. *Invita* a los Estados a seguir los sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista y precursores conexos como parte del sistema de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional establecido en el marco de sus programas estatales de seguridad operacional.

Prácticas correspondientes

1. Los programas de seguridad operacional en la pista deberían basarse en la gestión interorganizacional de la seguridad operacional, comprendida la creación de equipos locales de seguridad operacional en la pista que se encarguen de la prevención y reducción de las salidas de la pista, las incursiones en la pista y otros sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista.
2. El Consejo debería preparar disposiciones adicionales para asistir a los Estados en el establecimiento de programas de seguridad operacional en la pista.
3. Debería alentarse a los Estados a participar en seminarios teóricos y prácticos a escala mundial y regional para intercambiar información en materia de seguridad operacional y mejores prácticas de seguridad operacional en la pista.

A36-10: Mejora de la prevención de accidentes en la aviación civil

Considerando que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo velar por la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo;

Considerando que es indispensable investigar y notificar pronta y minuciosamente los accidentes e incidentes de aeronaves, dondequiera que ocurran, y transmitir con prontitud a otros Estados contratantes interesados y a la OACI las lecciones aprendidas por medio de la investigación, incluyendo recomendaciones de seguridad operacional, con fines de prevención;

Considerando que los esfuerzos destinados a aplicar los reglamentos no son suficientes para reducir el índice de accidentes;

Tomando nota de que continúan ocurriendo accidentes de tipo repetitivo en las operaciones de transporte aéreo a escala mundial;

Reconociendo que, según lo previsto, el volumen de operaciones de transporte aéreo aumentará significativamente en los próximos años;

Reconociendo que, al combinarse con el crecimiento previsto de las operaciones, la tendencia relativamente invariable del índice de accidentes durante los últimos años puede traducirse en un aumento de los accidentes por año;

Reconociendo que la prevención efectiva de accidentes enfrenta numerosos desafíos y que se requieren una detección y corrección más eficaces de los peligros para la aviación y de las deficiencias de los sistemas para complementar las iniciativas de reglamentación destinadas a reducir el número de accidentes a escala mundial y disminuir el índice de accidentes;

Reconociendo que los sistemas de investigación de seguridad operacional abiertos dependen de los principios de garantía de confidencialidad y de que no se adoptarán medidas punitivas;

Reconociendo que algunos Estados han introducido actividades de prevención de accidentes sin aplicación de sanciones para complementar sus programas de seguridad operacional reglamentarios; y

Reconociendo que el intercambio de información sobre seguridad operacional obtenida por medio de sistemas de investigación de seguridad operacional depende de que todos los Estados respeten las garantías de confidencialidad y de que no se adoptarán medidas punitivas, garantías que sostienen la generación de esa información;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados contratantes a reafirmar su compromiso con la seguridad operacional de la aviación civil;
2. *Insta* a los Estados contratantes, en adhesión a las disposiciones del Anexo 13 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, a adoptar prontamente medidas para investigar y notificar los accidentes e incidentes de aeronaves y a divulgar la información, comprendidas las recomendaciones de seguridad operacional, a otros Estados contratantes interesados y a la OACI con el objeto de que la labor de prevención de accidentes de los Estados y la OACI sea más efectiva;
3. *Insta* a los Estados contratantes a hacer todo lo posible para reforzar las medidas de prevención de accidentes, particularmente en el plano de la instrucción al personal y del intercambio y análisis de información, e implantar sistemas de notificación voluntaria sin sanciones, con el objeto de superar los nuevos desafíos en la gestión de la seguridad de vuelo que plantean el crecimiento previsto y la complejidad de la aviación civil;
4. *Insta* a los Estados contratantes a cooperar con la OACI, y con otros Estados que estén en condiciones de hacerlo, en la elaboración y aplicación de medidas de prevención de accidentes ideadas para integrar los conocimientos prácticos y los recursos necesarios a fin de alcanzar un nivel de seguridad uniformemente alto en toda la aviación civil;

5. *Insta* a todos los Estados que reciban información sobre seguridad operacional obtenida por medio del sistema de investigación de seguridad operacional de otro Estado a que respeten el régimen de confidencialidad y los principios de divulgación bajo los cuales el Estado que la proporciona generó esa información; y
6. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A31-10.

A40-2: Protección de registros de investigación de accidentes e incidentes

Considerando que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo velar por la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo;

Considerando que es indispensable que se reconozca que el objetivo de la investigación de accidentes e incidentes no es atribuir culpas o responsabilidades;

Reconociendo que es indispensable que toda la información pertinente se ponga a disposición de las autoridades de investigación de accidentes para facilitar el establecimiento de las causas y los factores que contribuyen a que ocurran los accidentes e incidentes a fin de que puedan adoptarse medidas preventivas;

Reconociendo que la prevención de accidentes es indispensable para salvaguardar la confianza en el transporte aéreo;

Reconociendo que la atención del público continuará concentrándose en las actividades de investigación de los Estados, incluyendo peticiones para tener acceso a la información relativa a accidentes e incidentes;

Reconociendo que la protección de ciertos registros de accidentes e incidentes, para que no se utilicen con fines distintos a los de investigar accidentes e incidentes, es indispensable para garantizar que se continúe facilitando toda la información pertinente a las autoridades de investigación de accidentes en las futuras investigaciones;

Reconociendo que el uso de la información obtenida de las investigaciones de accidentes para procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y penales no es, en general, un medio para mantener o mejorar la seguridad operacional;

Reconociendo que las medidas adoptadas hasta el momento para garantizar la protección de ciertos registros de accidentes e incidentes quizá no sean suficientes, y tomando nota de que la OACI ha publicado disposiciones nuevas o enmendado las existentes para la protección de registros de investigaciones de accidentes e incidentes que figuran en el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*;

Reconociendo la necesidad de incorporar en las leyes nacionales la protección de registros de investigaciones de accidentes e incidentes del Anexo 13 para garantizar que la determinación de las autoridades competentes que designen los Estados miembros tienen fundamento jurídico y para facilitar la administración de la prueba de equilibrio llevada a cabo por dichas autoridades;

Considerando que es necesario encontrar un equilibrio entre la necesidad de proteger los registros de investigaciones de accidentes e incidentes y la necesidad de revelarlos o utilizarlos, y que esa protección no tiene como finalidad impedir la administración de justicia; y

Consciente de que las autoridades encargadas de investigar los accidentes sólo pueden dar protección a ciertos registros de las investigaciones que están bajo su custodia o control;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a reafirmar su compromiso de proteger los registros de investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con lo dispuesto en el Anexo 13;
2. *Insta* a los Estados miembros a examinar y, si es necesario, a adaptar sus leyes, reglamentos y políticas para proteger los registros de investigaciones de accidentes e incidentes en cumplimiento del párrafo 5.12 y el Apéndice 2 del Anexo 13, a fin de reducir los impedimentos a las investigaciones de accidentes e incidentes y garantizar que las autoridades de investigación de accidentes dispongan de manera continua de toda la información pertinente; y
3. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A38-3.

A41-7: Apoyo a la política de la OACI en asuntos sobre espectro de radiofrecuencia

Considerando que la OACI es la agencia especializada de las Naciones Unidas responsable de la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional;

Considerando que la OACI adopta las normas y prácticas recomendadas internacionales (SARP) para los sistemas de comunicaciones aeronáuticas y asistentes de radionavegación;

Considerando que la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) es la agencia especializada de las Naciones Unidas que regula el uso del espectro de radiofrecuencia;

Considerando que la posición de la OACI, aprobada por el Consejo, para las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones (CMR) de la UIT es producto de la coordinación de los requisitos de la aviación internacional para el espectro de radiofrecuencia;

Considerando que la aviación necesita una estrategia integral sobre el espectro de radiofrecuencia para respaldar la disponibilidad puntual y la protección apropiada del espectro adecuado;

Considerando que es necesario un entorno sostenible para que el crecimiento y desarrollo tecnológico respalden la seguridad y la eficiencia operativa de los sistemas aeronáuticos actuales y futuros, y permitan la transición entre las tecnologías presentes y futuras;

Reconociendo que el desarrollo y la implementación de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tráfico aéreo (CNS/ATM) y la seguridad de la aviación civil internacional podría verse afectada gravemente a menos que se cumplan los requisitos de asignación del espectro para una adecuada seguridad aeronáutica y la protección continua de dichas asignaciones;

Reconociendo que los problemas del espectro sin resolver en relación con los servicios de seguridad aeronáutica han provocado cancelaciones de vuelos, degradación de los servicios de gestión del tráfico aéreo e interrupciones de las operaciones de vuelo;

Reconociendo que es necesario gestionar las frecuencias y aplicar las mejores prácticas para garantizar un uso óptimo del espectro de frecuencia asignado a la aviación;

Reconociendo que se necesita el apoyo de las administraciones de los estados miembros de la UIT para garantizar que la CMR respalde la posición de la OACI y se atiendan los requisitos de la aviación;

Considerando la urgente necesidad de reforzar dicho apoyo debido a las mayores demandas de espectro y la agresiva competencia de los servicios de telecomunicaciones comerciales;

Considerando el mayor nivel de actividades en preparación de la CMR de la UIT debido a la creciente demanda de ancho de banda de todos los usuarios del espectro de radiofrecuencia (RF), así como la importancia cada vez mayor del desarrollo de posturas regionales por parte de los organismos de telecomunicaciones regionales, como APT, ASMG, ATU, CEPT, CITELE y RCC4; y

Considerando las recomendaciones 7/3 y 7/6 de la Reunión departamental especial de comunicaciones/operaciones (1995) (SP COM/OPS/95), la Recomendación 5/2 de la 11ª Conferencia de aeronavegación (2003), la Recomendación 1/12 de la 12ª Conferencia de aeronavegación (2012) y la Recomendación 5/5 de la Conferencia de Alto Nivel sobre la Covid-19 de la OACI (2021);

La Asamblea:

1. *Insta* a los estados miembros, las organizaciones internacionales y otras partes interesadas de la aviación civil a apoyar firmemente la estrategia de la OACI sobre el espectro de frecuencias, así como la postura de la OACI en las CMR y en otras actividades regionales e internacionales realizadas en preparación de las CMR, incluido mediante lo siguiente:

- a) colaborar para lograr sistemas con un espectro de frecuencias aeronáuticas que sea eficiente, así como una gestión de las frecuencias aeronáuticas que se ajuste a las “mejores prácticas” que existen actualmente;
- b) respaldar las actividades de la OACI en relación con la política y la estrategia sobre el espectro de frecuencias aeronáuticas a través de las reuniones de grupos de expertos y de planificación regionales relevantes;
- c) comprometerse a integrar plenamente los intereses de la aviación en el desarrollo de las posturas presentadas a los foros de telecomunicaciones regionales que participan en la preparación de propuestas conjuntas a la CMR;
- d) incluir en sus propuestas a la CMR, en la medida de lo posible, material coherente con la postura de la OACI;
- e) apoyar la postura de la OACI y las declaraciones de políticas de la OACI en las CMR de la UIT, según lo aprobado por el Consejo e incluido en el *Manual sobre Requerimientos del Espectro de Radiofrecuencia para la Aviación Civil* (Doc 9718);
- f) comprometerse a facilitar que los expertos en aviación civil participen plenamente tanto en el desarrollo de las posturas regionales y estatales como en la promoción de los intereses de la aviación en la UIT, y
- g) garantizar, en la medida de lo posible, que sus delegaciones en las conferencias regionales, grupos de estudio de la UIT y las WRC incluyan expertos de las autoridades de aviación civil y otras partes interesadas de la aviación civil que estén totalmente preparados para representar los intereses de la aviación;

2. *Insta* a los estados miembros a considerar prioritaria la seguridad del público y la aviación al decidir cómo implementar servicios nuevos o adicionales, y a consultar con los reguladores de seguridad de la aviación, expertos en la materia y usuarios del espacio aéreo para que aporten todas las consideraciones necesarias y establezcan las medidas necesarias para garantizar que los actuales sistemas y servicios de aviación no estén expuestos a interferencias perjudiciales;

3. *Solicita* que el Secretario General llame la atención de la UIT sobre la importancia de una adecuada asignación del espectro de radiofrecuencias y protección de la seguridad aeronáutica;
4. *Indica* al Consejo y al Secretario general que, de forma prioritaria y según el presupuesto adoptado por la Asamblea, garantice la disponibilidad de los recursos necesarios para respaldar el desarrollo y la implementación de una estrategia integral sobre el espectro de frecuencias de la aviación, así como una mayor participación de la OACI en las actividades regionales e internacionales de gestión del espectro; y
5. *Declara* que esta resolución reemplaza a la Resolución A38-6.

A29-14: Vuelos humanitarios

La Asamblea:

Considerando el número creciente y la diversidad de los vuelos de aeronaves civiles, en el sentido del Convenio de Chicago, efectuados dentro del marco de las misiones humanitarias de socorro llevadas a cabo bajo los auspicios de las Naciones Unidas para hacer frente a situaciones de emergencia;

Tomando nota de la propuesta formulada a la OACI en 1991 por el Secretario General de las Naciones Unidas, con el objetivo de facilitar las misiones humanitarias de socorro realizadas por vía aérea;

Tomando nota de las medidas emprendidas y previstas por el Consejo y sus órganos subordinados a fin de satisfacer esas nuevas necesidades;

1. *Alienta* al Consejo a que continúe, con carácter altamente prioritario, el examen de las normas, métodos recomendados y textos de orientación vigentes, con miras a formular las enmiendas que se estime conveniente incorporar en las disposiciones pertinentes para que los vuelos con fines humanitarios puedan realizarse en condiciones de seguridad;
2. *Pide* a los Estados que adopten las medidas necesarias para facilitar las operaciones de tales vuelos y lograr que se hagan con seguridad.

A40-11: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación

A40-9: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

A27-11: Congestión en los aeropuertos y en el espacio aéreo

A27-13: Protección del transporte aéreo público internacional

A40-28: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica**A41-14: Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares**

Habiendo considerado que, a pesar de ser el transporte aéreo internacional el medio de transporte más seguro, no se puede garantizar la total eliminación de accidentes graves;

Considerando que las acciones del Estado del suceso deberían ocuparse de las necesidades más críticas de las personas afectadas por un accidente de aviación civil y recordando la inclusión, en 2005, de disposiciones en el Anexo 9 para permitir la entrada rápida en el Estado en el que se produce el accidente a los familiares de las víctimas de accidentes aéreos;

Considerando que la política de la OACI debería ser asegurarse de que la Organización y sus Estados miembros consideren y tengan en cuenta el bienestar mental, físico y espiritual de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares;

Considerando que es esencial que la OACI y sus Estados miembros reconozcan la importancia de notificar oportunamente a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil; de recuperar rápidamente e identificar con precisión a las víctimas; de devolver los efectos personales de las víctimas y de transmitir información exacta a sus familiares;

Reconociendo la función de los gobiernos cuyos ciudadanos resulten víctimas de accidentes de aviación civil para notificar y asistir a los familiares de las víctimas;

Recordando el Artículo 28 del Convenio de Montreal de 1999 y la Resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal, que disponen proceder sin demora a efectuar pagos adelantados a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares y reconociendo que la falta de ratificación universal del Convenio de Montreal dificulta que haya regímenes de indemnización mejorados y normalizados;

Recordando la adopción de la Enmienda 29 del Anexo 9 — *Facilitación* de la OACI por medio de la cual el método recomendado 8.46 se elevó a la norma 8.47, obligando así a los Estados a establecer leyes, reglamentos y/o políticas para apoyar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares;

Reconociendo la aprobación por el Consejo de la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998) en marzo de 2013 y la publicación del *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9973) en diciembre de 2013;

Reconociendo que un examen de la lista de verificación (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) indicó que existe un bajo grado de implementación de las normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con el Anexo 9;

Considerando que es indispensable que se preste apoyo a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil, dondequiera que ocurra el accidente, y que la experiencia adquirida por los proveedores de asistencia, incluidos los procedimientos y políticas eficaces, se transmita rápidamente a otros Estados miembros y a la OACI para mejorar las actividades de los Estados en materia de asistencia a los familiares;

Considerando que la armonización de las reglamentaciones para atender a las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares es también un deber humanitario y una función facultativa del Consejo de la OACI contemplada en el Artículo 55 c) del Convenio de Chicago;

Considerando que los Estados deberían ofrecer una solución homogénea para el tratamiento de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares;

Reconociendo que el transportista aéreo implicado en un accidente de aviación civil suele ser el más indicado para prestar asistencia a los familiares inmediatamente después del accidente;

Reconociendo la importancia de la decisión del Consejo de designar oficialmente el 20 de febrero como día internacional de conmemoración de las víctimas de accidentes aéreos y de sus familiares, recordando a las víctimas y expresando solidaridad a sus familiares, así como seguir trabajando para mejorar la seguridad operacional de la aviación y prevenir que ocurran ese tipo de tragedias en el futuro;

Reconociendo los resultados del Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares (AAAVF 2021) de la OACI, incluidas las 30 recomendaciones que figuran en el informe del simposio;

Recordando las iniciativas útiles llevadas a cabo por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAAF);

Tomando nota de que los familiares de las víctimas de un accidente de aviación civil, independientemente del lugar donde se produzca el accidente o de la nacionalidad de las víctimas, manifiestan determinadas necesidades y emociones humanas básicas; y

Reconociendo que la atención del público seguirá concentrándose en las investigaciones de los Estados, así como en los aspectos de interés humano de los accidentes de aviación civil;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a reafirmar su compromiso de prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares;
2. *Insta* a los Estados miembros a sancionar legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, como se dispone en la norma 8.47 del Anexo 9 de la OACI, y en cumplimiento del Artículo 28 del Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999 y la Resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal;
3. *Alienta* a los Estados que ya cuenten con legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares a que reexaminen estos documentos, según sea necesario, considerando la orientación del Doc 9973 y la Política de la OACI contenida en el Doc 9998;
4. *Insta* a los Estados miembros a informar periódicamente a la OACI, mediante la lista de verificación del cumplimiento (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), sobre el grado de aplicación de las disposiciones del Anexo 9 que se vinculan con los planes de asistencia a las víctimas;
5. *Insta* a los Estados miembros a reconocer el 20 de febrero como día internacional de conmemoración de las víctimas de accidentes aéreos y de sus familiares y a llevar a cabo conmemoraciones nacionales relevantes para sus ciudadanos afectados por las tragedias de la aviación civil;
6. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a ratificar y aplicar el Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999 (Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional);
7. *Acoge con satisfacción* las recomendaciones del Simposio y encarga al Consejo que incorpore al Plan de Actividades del próximo trienio las recomendaciones del Simposio que requieran nuevas consultas con grupos expertos y, en particular, que apoye las necesidades de creación de capacidad de los Estados miembros;

8. *Encarga* al Consejo que apoye a la Secretaría en el seguimiento activo y oportuno de los grupos de trabajo pertinentes de la OACI en relación con las 30 recomendaciones dimanantes del simposio, según sea necesario;
9. *Encarga* al Consejo que, al analizar el grado de aplicación de los planes de asistencia a los familiares, considere más a fondo la elaboración de normas y métodos recomendados para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares; y
10. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A39-27.

A39-23: Iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB)
--

Considerando que, en el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, se establece que los fines y objetivos de la OACI son, entre otros, desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular y económico;

Considerando que, para lograr sus fines y objetivos, la Organización se ha fijado como Objetivos estratégicos la seguridad operacional, la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, la seguridad y facilitación, el desarrollo económico del transporte aéreo y la protección del medio ambiente;

Recordando que varias resoluciones de la Asamblea, incluidas las A38-5, A38-11, A38-12, A38-15, A38-16, A38-17 y A33-9, instan a los Estados a incrementar la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI;

Reconociendo que todos los Estados deberían aplicar eficazmente las normas y métodos recomendados (SARPS) y políticas de la OACI de modo que todos los Estados cuenten con sistemas de transporte aéreo operacionalmente seguros, protegidos, eficientes, económicamente viables y ambientalmente racionales, que contribuyan al desarrollo sostenible y la prosperidad socioeconómica y, por ende, a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo;

Considerando que los resultados de las actividades del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) continúan indicando que diversos Estados experimentan dificultades en la aplicación de los SARPS de la OACI;

Reconociendo que la capacidad de cumplir con los SARPS en forma sostenida varía de un Estado a otro, y que los Estados no siempre pueden cumplir eficaz y oportunamente con los SARPS, al ritmo con que los adopta la OACI;

Reconociendo que el Consejo estableció la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB);

Reconociendo que la implantación exitosa de la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB) mejorará los sistemas de transporte aéreo de los Estados y se alineará con la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas;

Reconociendo que el mejor camino para que la aviación civil siga progresando y contando con recursos humanos y financieros eficientes, para llevar a cabo actividades de asistencia adaptadas a las necesidades de cada Estado, es por medio de un enfoque cooperativo, colaborativo y coordinado de todas las partes interesadas; y

Reconociendo que todas las actividades y mecanismos de asistencia de la OACI tienen por objetivo común servir de apoyo a la aplicación eficaz de los SARPS y las políticas;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a respaldar la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB);

2. *Insta* a los Estados miembros a mejorar sus sistemas de aviación civil participando activamente en el trabajo de la OACI y aplicando eficazmente los SARPS y políticas de la OACI de modo que puedan contribuir a la prosperidad regional y beneficiarse de una mejor conectividad mundial;
3. *Encarga* al Consejo que focalice la atención de la comunidad en el valor y los aportes de la aviación en todo el mundo, apoyando las actividades de la iniciativa NCLB y los Foros mundiales de la aviación que realice la OACI en el futuro;
4. *Encarga* al Consejo que imparta a la Secretaria General la instrucción de coordinar, facilitar y poner en ejecución programas integrales de asistencia, en colaboración con todas las partes interesadas, para ayudar a los Estados a mejorar sus sistemas de aviación civil y sus capacidades de supervisión;
5. *Insta* a los Estados miembros, la industria, las entidades financieras, donantes y otras partes interesadas a cooperar entre sí y con la OACI, en forma coordinada, y a apoyar la realización de actividades de asistencia, de acuerdo con las prioridades mundiales y regionales fijadas por la OACI, para evitar así la duplicación de esfuerzos;
6. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones internacionales y regionales y las entidades financieras a utilizar las herramientas y servicios de la OACI que facilitan la toma de decisiones fundadas en datos para contribuir a identificar las deficiencias en la aviación, poner en ejecución proyectos y programas de la OACI, delinear soluciones, realizar estudios de viabilidad e identificar necesidades de financiamiento para facilitar la consecución de potenciales donantes e inversionistas;
7. *Alienta* a los Estados miembros a incluir en sus proyectos de desarrollo de la infraestructura de aviación, elementos de instrucción y creación de capacidad dirigidos a reforzar a sus autoridades de aviación civil para permitir una supervisión eficaz de dicha infraestructura;
8. *Alienta* a los Estados miembros a forjar alianzas con otros Estados miembros, la industria, las entidades financieras, los donantes y otras partes interesadas por conducto de la OACI para fortalecer sus sistemas de aviación civil y sus capacidades de supervisión;
9. *Alienta* a los Estados miembros a valerse del servicio de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN) y a beneficiarse del mismo, como foro para negociaciones y conclusión de acuerdos bilaterales y/o multilaterales de servicios aéreos, lo cual contribuye a mejorar la conectividad del transporte aéreo y por ende, al desarrollo del turismo, el comercio, y a las economías nacionales y mundiales;
10. *Exhorta* a todos los Estados miembros y entidades pertinentes que estén en condiciones de proporcionar recursos financieros y técnicos a los Estados que los necesiten, a que les presten asistencia para que puedan fortalecer sus sistemas de aviación civil mediante el cumplimiento de los SARPS y de sus responsabilidades de supervisión;
11. *Encarga* a la Secretaria General que siga perfeccionando su mecanismo integral y coordinado de aplicación y evaluación para asistir a los Estados en la aplicación de los SARPS, políticas, planes y programas de la OACI;
12. *Encarga* a la Secretaria General que coordine con los Estados, las organizaciones internacionales, la industria y los donantes la ejecución de actividades de asistencia mediante la creación de alianzas por medio de una red de la OACI para el desarrollo de la aviación;
13. *Encarga* a la Secretaria General que movilice a los Estados y a las entidades financieras para que brinden su apoyo mancomunado al fortalecimiento del sistema mundial de la aviación en lo atinente a la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la eficiencia;
14. *Insta* a la industria y a las entidades financieras a desarrollar y presentar a la OACI sus planes de acción en respaldo de la plena aplicación de esta resolución.

A41-13: Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación

Por cuanto el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* señala que uno de los fines y objetivos de la OACI es fomentar la organización y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

Por cuanto la Asamblea General de las Naciones Unidas hizo suya la Declaración de Sendai y el Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 que fue adoptado por la tercera Conferencia mundial de las Naciones Unidas sobre la reducción del riesgo de desastres;

Consciente de que los desastres naturales dañan la infraestructura social y económica de todos los países y que sus consecuencias en el largo plazo son especialmente graves para los países en desarrollo al dificultar que se desarrollen en forma sostenible;

Consciente de que la responsabilidad de prevenir y reducir el riesgo de desastres corresponde en primer lugar a los Estados, y que la Organización debería seguir la orientación del Estado o los Estados afectados y actuar en concierto con ellos en todas las acciones de respuesta que emprenda;

Reconociendo que el Anexo 1 — *Licencias al personal*, el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, el Anexo 9 — *Facilitación*, el Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, el Anexo 14 — *Aeródromos* y el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* establecen para los Estados las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a la planificación y respuesta ante situaciones de emergencia y los trámites de control fronterizo para los vuelos de socorro tras un desastre natural o provocado por el hombre;

Reconociendo que la reducción del riesgo de desastres constituye una función importante del Sistema de las Naciones Unidas que merece una atención sostenida, y subrayando la necesidad de que la comunidad internacional demuestre la sólida convicción política que hace falta para usar el conocimiento científico y técnico con el fin de reducir la vulnerabilidad a los desastres naturales y los peligros ambientales teniendo en cuenta las necesidades que son propias de los países en desarrollo;

Reconociendo que todos los Estados tienen una necesidad vital de contar con infraestructura de aviación capaz de resistir a los desastres para fomentar el desarrollo socioeconómico y para que sirva en situaciones de necesidad en la distribución oportuna y eficiente de la ayuda;

Reconociendo que todos los Estados pueden beneficiarse al integrar las estrategias de reducción del riesgo de desastres en sus planes estratégicos para el sector del transporte aéreo; y

Reconociendo que es necesario coordinar al nivel más adecuado la respuesta política y operacional ante los desastres naturales o de origen humano que alcancen una escala regional o mundial;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a reconocer la importante función de la aviación en el contexto de las acciones nacionales de reducción del riesgo de desastres, incluyendo los planes estratégicos para el sector del transporte aéreo;
2. *Insta* a los Estados a tener en cuenta las prioridades en la reducción del riesgo de desastres que se enuncian en el Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030, al igual que las mejores prácticas de los Estados miembros, al elaborar sus planes estatales de respuesta ante emergencias y en los requisitos que deben reunir los planes de respuesta ante emergencias de los proveedores de servicios para la aviación;

3. *Encarga* al Consejo que defina una política de respuesta ante situaciones de crisis y una estrategia de reducción del riesgo de desastres en la aviación, que institucionalicen y orienten el enfoque estratégico y las respuestas tácticas de la Organización frente a crisis específicas de la aviación que puedan afectar a la seguridad operacional o a la continuidad de la aviación civil internacional;
4. *Encarga* al Consejo que asista a los Estados en el despliegue de estrategias de reducción del riesgo de desastres en la aviación, dando prioridad a los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID);
5. *Instruye* al Secretario General para que establezca una red de estructuras de coordinación de crisis de la OACI con los correspondientes mecanismos de coordinación y un arreglo entre la OACI, las regiones, los Estados y la industria, que apoyen la respuesta y la asistencia política y operacional coordinadas en caso de crisis al nivel más adecuado;
6. *Instruye* al Secretario General para que continúe trabajando en colaboración dentro del Sistema de las Naciones Unidas para que todos los Estados afectados por desastres con pérdidas que amenacen la salud humana y el desarrollo reciban asistencia oportuna, coordinada y de calidad; y
7. *Instruye* al Secretario General a que vele por que la OACI participe en los mecanismos adecuados, cuando corresponda y siempre que concuerde con sus objetivos estratégicos, que se hayan instaurado en apoyo de la aplicación intersectorial del Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 y el Plan de acción de las Naciones Unidas sobre la reducción del riesgo de desastres para la resiliencia.

A41-24: Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible

Reconociendo que el transporte aéreo actúa como catalizador del desarrollo sostenible y constituye un enlace vital imprescindible para los países menos adelantados (PMA), y en especial para que los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) se conecten con el resto del mundo;

Reconociendo que la conectividad aérea reviste la más alta importancia para la cohesión económica, social y territorial de los Estados miembros y sus habitantes;

Reconociendo que los beneficios que posibilita el transporte aéreo sólo pueden materializarse si los Estados disponen de un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, protegido, económicamente viable y ambientalmente racional;

Considerando que la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB) apunta a ayudar a los Estados en la aplicación eficaz de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los planes, políticas y programas de la OACI, así como a abordar las preocupaciones significativas de seguridad operacional para velar por que todos los Estados tengan acceso a los importantes beneficios socioeconómicos del transporte aéreo;

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (*Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*), que incluye 17 objetivos universales y transformativos y 169 metas conexas que equilibran las dimensiones económica, social y ambiental del desarrollo sostenible;

Recordando que, por su alcance y ambición, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible requiere de una alianza mundial que reúna a gobiernos, el sector privado, la sociedad civil, el sistema de las Naciones Unidas y otras instancias para movilizar todos los recursos disponibles para su consecución;

Considerando que la consecución de los objetivos estratégicos de seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la navegación aérea, seguridad y facilitación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección del medio ambiente que se ha fijado la OACI contribuyen al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ODS);

Reconociendo que el foro político de alto nivel sobre el desarrollo sostenible de las Naciones Unidas es el principal escenario donde los Estados, mediante los exámenes nacionales voluntarios (VNR), proporcionan una actualización sobre el avance anual y los desafíos que plantea la implementación para la consecución de los ODS a escala nacional;

Reconociendo la importancia de contar con marcos mundiales en respaldo a los objetivos estratégicos de la OACI;

Reconociendo la importancia de la ejecución eficaz de los planes e iniciativas regionales y nacionales basados en los marcos mundiales;

Reconociendo que es esencial que exista una relación claramente definida entre los planes y las estrategias generales de desarrollo nacional y las políticas, planes y marcos de la aviación nacional para la priorización y óptima asignación de recursos para la aviación;

Recordando la crisis mundial sin precedentes ocasionada por la pandemia de COVID-19, que desestabilizó la industria de la aviación, con un profundo impacto en sus recursos humanos, y obstaculizó la implementación de la Agenda 2030 y el progreso de los ODS;

Recordando las permanentes dificultades y necesidades de los países menos adelantados en todas las regiones, entre ellas África;

Reconociendo la importancia de la solidaridad internacional y de las alianzas y mecanismos multilaterales para apoyar una recuperación económica inclusiva, sostenible y resiliente que promueva el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional e impulse los ODS;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a reconocer las significativas contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible, que se traducen en la estimulación del empleo, el comercio, el turismo y otros ámbitos de desarrollo económico a escala nacional, regional y mundial, así como en la facilitación de la prestación de socorro humanitario y las respuestas en casos de desastre, crisis y emergencias de salud pública;
2. *Encarga* al Consejo y al Secretario General, en el ámbito de sus respectivas competencias, a demostrar que la OACI continúa abogando por la aviación concientizando a los Estados miembros, incluyendo a las autoridades pertinentes que no pertenecen al sector del transporte aéreo, el sistema de las Naciones Unidas, la comunidad de donantes y todas las partes interesadas pertinentes acerca de las contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible y al logro de los ODS;
3. *Insta* a los Estados miembros a informar acerca de la aviación, como habilitador del desarrollo sostenible, en sus VNR estableciendo los vínculos con los otros ODS pertinentes;
4. *Alienta* a los Estados miembros a incluir en sus planes nacionales referencias claras a los ODS de las Naciones Unidas, con el propósito de poner de relieve la contribución de la aviación a dichos objetivos y a las economías nacionales;
5. *Insta* a los Estados miembros a mejorar sus sistemas de transporte aéreo mediante la efectiva aplicación de los SARPS y las políticas de la OACI y, a la vez, incorporar al sector de la aviación en sus planes nacionales de desarrollo dándole más prioridad, con el apoyo de sólidos planes estratégicos para el sector del transporte aéreo y planes maestros de la aviación civil a fin de concretar los ODS;

6. *Alienta* a los Estados miembros a considerar la conveniencia de establecer claramente la relación entre sus planes nacionales de desarrollo y la política, planes y estrategias de aviación civil nacional, así como los planes y programas subyacentes pertinentes;
7. *Insta* a los Estados miembros a velar por el desarrollo y la implementación de los marcos y las capacidades necesarios y por la implantación de estructuras para las alianzas y la colaboración a nivel nacional, regional e internacional para cuidar de la resiliencia del sector de la aviación civil ante futuras dificultades mundiales a fin de asegurar la contribución permanente de la aviación al logro de los ODS;
8. *Alienta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos de colaboración y las alianzas eficaces en aras del desarrollo de la aviación civil, en particular en los PMA, los PDSL y los PEID, especialmente por medio de la asistencia para el desarrollo, la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular;
9. *Alienta* a los Estados miembros a mejorar la resiliencia de sus sistemas de aviación mediante la inclusión de planes de preparación para afrontar crisis y medidas de gestión de riesgos en sus políticas, planes y operaciones de aviación a fin de ayudar a mantener la movilidad esencial para el transporte aéreo de personas y de mercancías críticas en tiempos de crisis, velando a la vez por la seguridad del personal de aviación;
10. *Encarga* al Secretario General que considere las necesidades especiales y las características de los PMA, los PDSL y los PEID que se identifican en el marco de las Naciones Unidas en la coordinación, priorización, facilitación e implementación de programas de asistencia dirigidos a mejorar sus sistemas de transporte aéreo;
11. *Encarga* al Secretario General que mantenga el seguimiento y análisis, cuando corresponda, de las contribuciones al logro de los ODS mediante la ejecución de los objetivos estratégicos y programas de trabajo de la OACI;
12. *Encarga* al Secretario General que se asegure de la participación de la OACI, cuando corresponda y de acuerdo con sus objetivos estratégicos, en mecanismos apropiados creados para respaldar la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de modo que los Estados miembros reconozcan y den la prioridad correspondiente a la aviación en sus planes de desarrollo;
13. *Pide* al Secretario General que refuerce las alianzas existentes y cree otras nuevas con los Estados miembros, la industria de la aviación, el sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales y regionales, las entidades financieras, los donantes y otras instancias para asistir a los Estados miembros en el mejoramiento de sus sistemas de transporte aéreo con miras a contribuir, por consiguiente, a la consecución de los ODS; y
14. *Declara* que esta resolución sustituye la resolución A40-21 sobre la *Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible*.

A40-22: Movilización de recursos

Reconociendo que el transporte aéreo es un catalizador del desarrollo sostenible, y que a pesar de su importancia socioeconómica recibe fondos limitados de los mecanismos de financiación existentes para impulsar su desarrollo;

Reconociendo que la ejecución exitosa de la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB) dependerá de un mayor nivel de financiación e inversiones respaldadas por todos los Estados miembros;

Considerando que, en algunos casos, los Estados miembros pueden no tener acceso a los recursos necesarios para corregir las deficiencias detectadas a través de los programas de auditoría de la OACI y para mejorar sus sistemas de transporte aéreo;

Considerando que la mayoría de los Estados en desarrollo tienen dificultades para acceder a muchas fuentes de los mercados financieros, en particular a los mercados de capitales extranjeros, para financiar el desarrollo sostenible de la aviación civil;

Considerando que, basándose en los objetivos estratégicos de la OACI, el Consejo ha creado fondos fiduciarios temáticos de múltiples donantes con el objetivo de asistir a los Estados miembros a fortalecer la aviación civil;

Recordando que varias resoluciones de la Asamblea, entre ellas las Resoluciones A39-12, A39-14, A39-16, A39-18, A38-7, A37-16, A36-18, A35-15, A33-1, A33-9, A29-13 y A22-19, instan a los Estados, las organizaciones internacionales y las instituciones financieras a asociarse, a movilizar recursos para la asistencia técnica y hacer contribuciones voluntarias a los fondos de la OACI;

Reconociendo las importantes contribuciones a los fondos de la OACI vinculados con el logro de los objetivos de la Organización que realizan los Estados miembros, las organizaciones internacionales y regionales y otros donantes;

Reconociendo que una capacidad holística y definida de movilización de recursos tiene el potencial de incrementar el apoyo de la OACI a los Estados que facilite el acceso a fondos para mejorar sus sistemas de aviación civil;

Considerando que la OACI cuenta con una Política de movilización de recursos destinada a obtener contribuciones voluntarias adecuadas, más previsibles y sostenibles que permitan realizar la misión de la Organización, complementar el presupuesto del Programa regular de la OACI y facilitar el acceso de los Estados a fondos para el desarrollo seguro, eficiente, protegido, económicamente viable y respetuoso del medio ambiente de sus sistemas de transporte aéreo;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo y a la Secretaría General, dentro de sus respectivas competencias, que aseguren que la OACI siga actuando como adalid de la aviación creando conciencia entre los Estados miembros, el sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras, el sector privado y la comunidad de donantes sobre los beneficios de movilizar recursos e invertir en el desarrollo sostenible de los sistemas de transporte aéreo de todos los Estados miembros;
2. *Insta* a los Estados miembros, la industria, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras, los donantes y otras partes interesadas a apoyar la ejecución de actividades de asistencia de conformidad con los planes mundiales y regionales de la aviación y las prioridades establecidas por la OACI, evitando al mismo tiempo la duplicación de esfuerzos;
3. *Pide* a la Secretaría General que elabore textos de orientación para ayudar a los Estados a integrar al sector de la aviación en sus planes nacionales de desarrollo dándole una prioridad más alta y formular sólidos planes estratégicos de transporte aéreo y planes maestros de aviación civil;
4. *Insta* a los Estados miembros a trabajar con las instituciones financieras para otorgar prioridad al sector de la aviación en el acceso a fondos para ejecutar actividades de asistencia y proyectos nacionales en apoyo de la iniciativa NCLB;
5. *Insta* a los Estados miembros a obtener financiación nacional para el desarrollo sostenible del transporte aéreo y los *alienta* a solicitar la asistencia de la OACI cuando sea apropiado;
6. *Insta* a los Estados miembros que prestan asistencia oficial para el desarrollo (AOD) a reconocer las importantes contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible considerando la conveniencia de comprometer y efectuar desembolsos de fondos para el fortalecimiento del transporte aéreo de los Estados necesitados y *alienta* a la Secretaría General a dar su asistencia para concretar tal empresa;

7. *Insta* a todos los Estados miembros, a la industria, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras, los donantes y demás partes interesadas que estén en capacidad de hacerlo a continuar haciendo contribuciones voluntarias a los fondos de la OACI, y a asociarse con Estados que lo necesiten con miras a proporcionar recursos financieros y técnicos para asistir en el desarrollo de sus sistemas de aviación civil y capacidades de supervisión;
8. *Encarga* al Consejo y a la Secretaria General que, en el marco de sus respectivas competencias, sigan impulsando la acción concertada de la OACI con instituciones financieras para que den prioridad o incorporen a la aviación en sus agendas y programas de trabajo a fin de facilitar el acceso de los Estados a fondos o financiación para sus proyectos de desarrollo de la aviación;
9. *Encarga* a la Secretaria General a desarrollar estrategias y medios para movilizar recursos entre los Estados miembros, el sistema de la ONU, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras, el sector privado y los mecanismos conexos para asistir a los Estados que lo requieran, en especial a los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PEDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), a fortalecer sus sistemas de transporte aéreo como corresponda y conforme a la iniciativa NCLB;
10. *Encarga* a la Secretaria General que trabaje con las organizaciones internacionales para que las prioridades y oportunidades de la aviación estén debidamente representadas en las iniciativas mundiales y regionales relacionadas con la movilización de recursos para el desarrollo del transporte aéreo;
11. *Encarga* a la Secretaria General que trabaje con las organizaciones internacionales para que las iniciativas de movilización de recursos de la OACI se armonicen y se integren en los marcos de financiación y desarrollo relevantes; y
12. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A39-26 sobre Movilización de recursos.

A40-27: Innovación en la aviación
--

Considerando que el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* señala que uno de los fines y objetivos de la OACI es desarrollar los principios y las técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desarrollo del transporte aéreo internacional para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo de contar con un transporte aéreo operacionalmente seguro, regular y económico;

Considerando que el Artículo 37 del Convenio estipula que la OACI adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de [...] y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas;

Considerando que diversas conferencias de la OACI han reconocido tanto los beneficios como las dificultades reales y potenciales que puede aportar la innovación a la seguridad operacional, seguridad de la aviación, eficiencia y facilitación del transporte aéreo y a su sostenibilidad económica y medioambiental, y que los Estados miembros deberían tener la oportunidad de acceder a esos beneficios de forma que ninguno de ellos se quede atrás;

Reconociendo que las disposiciones de la OACI se aplican a todos los usuarios del espacio aéreo civil, y que la falta de actividad normativa a escala mundial puede obstaculizar la concreción de soluciones tecnológicas innovadoras y evitar que se materialicen sus beneficios en la aviación, y que a tales efectos la OACI puede beneficiarse de interactuar en forma permanente con la industria para individualizar los últimos adelantos tecnológicos e integrarlos oportunamente;

Reconociendo que, por su naturaleza y ritmo, las innovaciones exigen que los órganos regulatorios nacionales, regionales y mundiales se sirvan de nuevas metodologías que les permitan estudiar y evaluar a tiempo los nuevos adelantos tecnológicos;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes que tengan experiencia en facilitar la introducción de innovaciones en la aviación civil y que hayan desarrollado sus métodos regulatorios para estudiar y evaluar mejor la aplicación de esas innovaciones, a compartir sus experiencias con otros Estados por intermedio de la OACI;
 2. *Encarga* al Consejo que evalúe la necesidad de mejorar los procesos de la Organización, incluidos sus métodos de trabajo con la industria, para que pueda mantenerse a la par de las innovaciones que afectan al desarrollo sostenible de la aviación civil, evaluando asimismo los recursos que necesitará para ello;
 3. *Encarga* al Consejo que, basándose en las conclusiones derivadas de la evaluación que se llevará a cabo con arreglo a la cláusula dispositiva 2, y si lo considerara apropiado y necesario, formule políticas de alto nivel en respuesta a los resultados de la evaluación antes citada, y que posteriormente defina un marco que contribuya al desarrollo oportuno de políticas y normas mundiales que fomenten la mejora continua de la seguridad operacional, la eficiencia, la seguridad de la aviación, la facilitación y el desempeño económico y medioambiental;
 4. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaría General para que siga trabajando con los Estados, los organismos gubernamentales y no gubernamentales, el sector privado, el ámbito académico y las entidades correspondientes del sistema de las Naciones Unidas para propiciar un diálogo inclusivo a nivel estratégico que aliente una mayor colaboración e intercambio de experiencia en relación con la innovación; y
 5. *Encarga* al Consejo que considere, con carácter de urgencia, el establecimiento de un órgano de alto nivel con la industria para ofrecer de manera regular asesoramiento técnico al Consejo en materia de innovación en la aviación.
-

PARTE II. NAVEGACIÓN AÉREA

COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN, SUS ÓRGANOS SUBSIDIARIOS, REUNIONES TÉCNICAS Y PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS

A18-2: Enmienda del Artículo 56 del Convenio por la que se eleva a 15 el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación

A38-13: Composición de la Comisión de Aeronavegación y participación en sus trabajos

A27-2: Enmienda del Artículo 56 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*

A22-29: Empleo de los idiomas en la Comisión de Aeronavegación

A40-4, Apéndice A: Reuniones de navegación aérea de alcance mundial

A40-4, Apéndice B: Grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación (ANC)

A40-4, Apéndice F: Reuniones regionales de navegación aérea (RAN)

A40-4, Apéndice L: Participación de los Estados en la labor técnica de la OACI

A38-6: Apoyo a la política de la OACI en asuntos de espectro de radiofrecuencias

SECRETARÍA TÉCNICA

A40-4: Apéndice M: Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales

**CRITERIOS PERMANENTES Y PRÁCTICAS CORRESPONDIENTES
RELACIONADOS CON LA NAVEGACIÓN AÉREA**

A15-9: Preparación, para futuros períodos de sesiones, de declaraciones consolidadas de criterios permanentes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea

A39-22: Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias

Considerando que el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* prescribe que todo Estado miembro debe colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones y prácticas en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que el Artículo 37 del Convenio dispone que la Organización adopte y enmiende normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales, determinando la finalidad de dichas medidas, así como los asuntos que deben tratarse al respecto, y que los Artículos 38, 54, 57 y 90 contienen otras disposiciones pertinentes;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 38 del Convenio, cualquier Estado miembro que considere imposible cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera normas o procedimientos internacionales o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran de los establecidos está obligado a notificarlo inmediatamente a la OACI;

Considerando que la Asamblea estima aconsejable establecer ciertos criterios que deberán seguirse en el cumplimiento de estas disposiciones del Convenio;

Reconociendo que la aplicación eficaz de los SARPS y los PANS promueve el desarrollo seguro, protegido y sostenible de la aviación civil internacional;

Reconociendo que poner la información sobre diferencias fácilmente a disposición de todas las partes interesadas en forma oportuna es importante para promover la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia en la aviación civil internacional;

Tomando nota de que muchos Estados miembros experimentan dificultades para cumplir sus obligaciones en virtud de los Artículos 37 y 38 del Convenio y para seguir el ritmo de las frecuentes enmiendas de los Anexos;

Reconociendo que los textos de orientación técnica de la OACI actualizados son de gran utilidad para los Estados miembros en la aplicación efectiva de los SARPS, los PANS y los planes regionales;

Reconociendo que se requieren recursos sustanciales para elaborar y mantener todos los textos de orientación técnica de la OACI para los SARPS y los PANS;

Tomando nota del aumento en el número de diferencias notificadas a la OACI;

Reconociendo que es muy necesario que se procuren y utilicen todos los medios disponibles para alentar y ayudar a los Estados miembros a superar las dificultades que pueda plantearles la aplicación de los SARPS y los PANS; y

Reconociendo que la aplicación de una norma se multiplica en el mundo cuando en su proceso de elaboración se alienta a todos los Estados y a los interesados de la industria a aportar sus perspectivas;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a que reafirmen su compromiso de cumplir las obligaciones en virtud de los Artículos 37 y 38 del Convenio;
2. *Resuelve* que los SARPS y los PANS se enmendarán cuando sea necesario para reflejar la evolución de las necesidades y la técnica, proporcionando de este modo, entre otras cosas, una base sólida para la planificación y la aplicación a escala mundial y regional;
3. *Conviene* en que, a reserva de lo establecido en la cláusula anterior, los SARPS se modificarán lo menos posible, con objeto de que los Estados miembros puedan dar la necesaria estabilidad a sus reglamentos nacionales. Con este fin, las enmiendas se limitarán a las que sean importantes para la seguridad operacional, regularidad y eficiencia, y no se efectuarán modificaciones de redacción a menos que resulten indispensables;
4. *Reitera* que los textos de los SARPS y PANS se redactarán en estilo claro, sencillo y conciso. Los SARPS consistirán en disposiciones de carácter general, maduras y estables que especifiquen los requisitos funcionales y de actuación para alcanzar los niveles de seguridad operacional, regularidad y eficiencia requeridos. Las especificaciones técnicas de apoyo que prepare la OACI deberían traducirse oportunamente en todos los idiomas de trabajo de la OACI y se incluirán, en la medida de lo posible, en documentos separados;
5. *Encarga* al Consejo que en la elaboración de los SARPS, PANS y textos de orientación técnica de la OACI se utilicen, en la mayor medida posible y con sujeción a un procedimiento adecuado de verificación y validación, los trabajos de otras organizaciones normativas reconocidas. El Consejo puede considerar que los textos elaborados por esas organizaciones normativas se ajustan apropiadamente a los requisitos de la OACI; en este caso, debería hacerse referencia a ellos en la documentación de la OACI;
6. *Resuelve* que los SARPS que especifiquen la provisión de instalaciones y servicios reflejarán un equilibrio adecuado entre los requisitos operacionales de dichas instalaciones y servicios y las consecuencias económicas de su provisión, en la medida en que ello sea compatible con los requisitos de seguridad operacional, regularidad y eficiencia;
7. *Encarga* al Consejo que las propuestas de enmienda de los SARPS y PANS se sometan a la consideración de los Estados miembros antes de que el Consejo adopte medidas al respecto, salvo cuando este estime necesario adoptar medidas urgentes. Además, con sujeción a un procedimiento adecuado de verificación y validación, las especificaciones técnicas pueden ser objeto de decisiones del Consejo sin consulta con los Estados miembros. Con todo, dichos textos se pondrán a disposición de los Estados miembros que los soliciten;
8. *Resuelve* que las fechas de aplicación de las enmiendas de los SARPS y PANS se fijarán de tal modo que los Estados miembros dispongan de tiempo suficiente para su implantación;
9. *Conviene* en que no se enmendará ningún Anexo o documento relativo a los PANS más de una vez por año civil;

10. *Recuerda* a los Estados miembros el requisito del Anexo 15 de que publiquen cualesquiera diferencias importantes en sus publicaciones de información aeronáutica (AIP) y que incluyan el texto en inglés en las partes que están expresadas en lenguaje claro;
11. *Alienta* a los Estados miembros a utilizar el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar sus diferencias a la OACI;
12. *Encarga* a la Secretaria General que siga perfeccionando el sistema EFOD y ayude a los Estados miembros en la transición de procesos que emplean papel a la utilización del sistema EFOD;
13. *Encarga* al Consejo seguir de cerca y analizar las diferencias existentes entre los reglamentos y prácticas de los Estados miembros y los SARPS y PANS, a fin de fomentar la eliminación de las diferencias que afecten mayormente a la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia de la navegación aérea y de adoptar las medidas necesarias;
14. *Encarga* al Consejo que explore las posibilidades para que la información sobre diferencias sea más asequible a todas las partes interesadas y determine un mecanismo y formato adecuados para proporcionar esta información;
15. *Resuelve* que se alentará y ayudará a los Estados miembros en la aplicación de los SARPS y los PANS, empleándose para ello todos los medios disponibles, y se les proporcionará lo antes posible más orientación con respecto a la notificación y publicación de diferencias;
16. *Exhorta* a todos los Estados miembros capaces de hacerlo a brindar a los Estados que lo soliciten cooperación técnica en forma de recursos financieros y técnicos para permitir a dichos Estados cumplir sus obligaciones en virtud de los Artículos 37 y 38 del Convenio;
17. *Encarga* a la OACI que establezca prioridades para la actualización permanente del contenido de los actuales textos de orientación técnica de la OACI y para la preparación de los nuevos textos de orientación a fin de garantizar que los Estados miembros obtengan el máximo provecho en la planificación y la aplicación de los SARPS y los PANS;
18. *Resuelve* que las prácticas correspondientes que figuran en la presente Resolución constituyen una orientación destinada a facilitar y garantizar la aplicación de la misma;
19. *Insta* a los Estados miembros a revisar sus procedimientos relacionados con la elaboración de SARPS, con la intención de mejorar la participación de un grupo más amplio de partes interesadas de la aviación; y
20. *Pide* a la OACI que considere la conveniencia de formular una estrategia de transición y comunicación a lo largo de las fases de planificación y aplicación para los Estados miembros, quienes a su vez deberían facilitar las acciones de difusión dirigidas a las partes interesadas;
21. *Encarga* a la OACI que dé a sus oficinas regionales un papel más destacado de facilitación y seguimiento del proceso de examen de las enmiendas de los SARPS;
22. *Exhorta* a los Estados miembros a responder las comunicaciones de la OACI que se refieren a propuestas de enmienda de los Anexos y los PANS; y
23. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A38-11.

Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería garantizar que las disposiciones de los SARPS y los PANS sean compatibles entre sí. Además, el Consejo debería tratar de mejorar la tramitación, presentación y utilidad de los documentos de la OACI que contienen SARPS, PANS y otras disposiciones conexas, especialmente en el caso de sistemas complejos y sus aplicaciones correspondientes. Con ese fin, el Consejo debería promover la elaboración y la actualización continua de requisitos funcionales y de actuación de amplio alcance en los sistemas. El Consejo debería seguir procurando hallar los medios más apropiados para la elaboración, traducción, tramitación y difusión de especificaciones técnicas.
2. Los Estados miembros deberían comentar plena y detalladamente sobre las propuestas de enmienda de los SARPS y PANS o, por lo menos, manifestar su acuerdo o desacuerdo sobre el fondo de las mismas; para ese fin, deberían disponer de un plazo mínimo de tres meses. Por otra parte, debería notificarse por lo menos con 30 días de antelación a los Estados miembros que se tiene la intención de aprobar o adoptar textos detallados sobre los que no han sido consultados.
3. Debería concederse un plazo de tres meses dentro del cual los Estados miembros puedan notificar su desacuerdo con las enmiendas de los SARPS que se hayan adoptado; al fijar el plazo de notificación del desacuerdo, el Consejo debería tener en cuenta el tiempo necesario para el envío de las enmiendas adoptadas y el recibo de las notificaciones por parte de los Estados.
4. El Consejo debería asegurarse de que, siempre que sea factible, el intervalo entre fechas comunes sucesivas de aplicación de las enmiendas de los Anexos y PANS sea de seis meses por lo menos.
5. El Consejo, antes de la adopción y la aprobación de las enmiendas de los SARPS y los PANS, debería considerar la factibilidad de la aplicación de los SARPS y los PANS para las fechas de aplicación previstas.
6. El Consejo, teniendo en cuenta la definición de las expresiones “Norma” y “Método recomendado”, debería asegurarse de que las nuevas disposiciones en los Anexos, cuya aplicación uniforme se reconoce como necesaria, se adopten como normas y que las nuevas disposiciones cuya aplicación uniforme se reconoce como conveniente se adopten como métodos recomendados.
7. El Consejo debería instar a los Estados miembros a que notifiquen a la Organización las diferencias que existan entre sus reglamentos y métodos nacionales y las disposiciones de los SARPS, así como también la fecha o fechas en que se ajustarán a los SARPS. Si un Estado miembro no puede cumplir con algunos SARPS, debería informar a la OACI el motivo del incumplimiento, mencionando todo reglamento o práctica nacional que difiera en naturaleza o en principio.
8. Las diferencias recibidas con respecto a los SARPS deberían ponerse sin demora a disposición de los Estados miembros.
9. Con objeto de alentar y prestar ayuda a los Estados miembros en la aplicación de los SARPS y PANS, el Consejo debería utilizar todos los medios de la OACI a su alcance y fortalecer las asociaciones con las entidades que proporcionan recursos y asistencia para el desarrollo de la aviación civil internacional.
10. Los Estados miembros deberían establecer procesos y procedimientos internos que les permitan dar efecto a la aplicación de las disposiciones de los SARPS y los PANS.
11. La OACI debería actualizar y elaborar textos de orientación técnica de conformidad con las prioridades establecidas para abarcar adecuadamente todos los ámbitos técnicos.

A41-10: Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea

Considerando que, mediante la resolución A15-9, la Asamblea resolvió adoptar, en cada período de sesiones para el cual se crease una Comisión Técnica, una declaración consolidada de los criterios permanentes relacionados específicamente con la navegación aérea actualizados a la fecha de clausura de ese período de sesiones;

Considerando que la Asamblea adoptó, mediante la resolución A40-4, apéndices A a O inclusive, una declaración de los criterios permanentes y las prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea existentes al concluir el 40º período de sesiones de la Asamblea;

Considerando que la Asamblea ha examinado las propuestas formuladas por el Consejo para la enmienda de la declaración de criterios permanentes y prácticas correspondientes que figura en la resolución A40-4, apéndices A a O inclusive, y ha enmendado la declaración para reflejar las decisiones tomadas durante el 41º período de sesiones;

Considerando que un criterio o práctica correspondiente que deba aplicarse permanentemente durante un período de más de tres años debería considerarse como criterio permanente o práctica correspondiente; y

Considerando que el texto contenido en los documentos normativos o autorizados y fáciles de obtener de la OACI, como los Anexos, planes mundiales, reglamentos internos e instrucciones para las reuniones de navegación aérea, normalmente debería excluirse de las declaraciones consolidadas, incluidas, en particular, a las prácticas correspondientes;

La Asamblea:

1. *Resuelve que:*

- a) los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI en materia de navegación aérea existentes al concluir el 41º período de sesiones de la Asamblea; y
- b) las prácticas correspondientes a los criterios individuales que figuran en los apéndices constituyen una orientación destinada a facilitar y garantizar la aplicación de los respectivos criterios.

2. *Pide* al Consejo que mantenga en examen la Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea y que notifique a la Asamblea cuando se requieran cambios en la misma; y

3. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A40-4 con sus apéndices, y a la resolución A15-9.

APÉNDICE A

Reuniones de navegación aérea de alcance mundial

Considerando que la celebración de reuniones mundiales de navegación aérea constituye una de las funciones importantes de la OACI e implica inversiones considerables de tiempo y dinero, tanto por parte de los Estados miembros como de la OACI; y

Considerando que es preciso obtener el máximo provecho de dichas reuniones sin imponer una carga excesiva a los Estados miembros ni a la OACI;

La Asamblea resuelve que:

1. la celebración de reuniones convocadas por el Consejo, a las cuales puedan asistir todos los Estados miembros en pie de igualdad, constituirá el vehículo principal para progresar en la solución de los problemas de carácter mundial, incluso la elaboración de enmiendas a los Anexos, planes mundiales y otros documentos básicos en la esfera de la navegación aérea;
2. dichas reuniones se convocarán únicamente cuando lo justifiquen el número e importancia de los problemas que se hayan de tratar y existan probabilidades de adoptar medidas constructivas para resolverlos; las reuniones convocadas en virtud de estos principios podrán también verse llamadas a celebrar debates preliminares sobre asuntos respecto a los cuales no puedan adoptarse aún medidas concretas;
3. la organización de dichas reuniones se dispondrá de acuerdo con la mejor manera de llevar a cabo la tarea que se les asigne y lograr una coordinación adecuada entre las especialidades técnicas interesadas; y
4. a menos que lo exijan circunstancias especiales, no se convocarán más de dos de dichas reuniones en un mismo año civil y mediará un intervalo de por lo menos 12 meses entre la celebración de dos reuniones sucesivas que traten en detalle de la misma especialidad técnica.

Prácticas correspondientes

1. Antes de decidir que se dé traslado de un asunto a una reunión de carácter mundial, el Consejo debería estudiar si mediante un intercambio de correspondencia con los Estados o utilizando medios tales como grupos de expertos o grupos de estudio de navegación aérea podría resolverse el problema o facilitarse su solución en una reunión ulterior.
2. El orden del día debería ser suficientemente explícito para definir la labor que deba llevarse a cabo e indicar la clase de conocimientos especializados que se necesitarán en la reunión. En las reuniones cuyo orden del día incluya más de una especialidad técnica, el tipo de conocimientos especializados que en ellas se necesite debería reducirse al mínimo compatible con la eficiencia.
3. Con objeto de facilitar la participación de todos los Estados miembros, el Consejo debería disponer el programa de reuniones de tal manera que los funcionarios técnicos enviados por los Estados puedan llevar a cabo eficazmente su labor en el menor tiempo posible.
4. La duración prevista de una reunión debería ser adecuada para despachar el orden del día, estudiar el proyecto de informe en los idiomas de trabajo de la reunión y aprobar el informe final. Al finalizar la reunión, la Secretaría debería hacer las pequeñas enmiendas de redacción que sean necesarias y corregir los errores tipográficos del informe.
5. El orden del día aprobado y la documentación principal para la reunión deberían despacharse, normalmente por correo aéreo, por lo menos 10 meses antes de la fecha de su inauguración en el caso del orden del día, y tres meses antes en el caso de la documentación principal; la demás documentación pertinente debería despacharse tan pronto como sea posible.

APÉNDICE B

Grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación (ANC)

Considerando que los grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación han demostrado su utilidad como medio para adelantar la solución de problemas técnicos especializados; y

Considerando que es preciso obtener el máximo provecho de dichos grupos, sin imponer una carga excesiva a los Estados miembros ni a la OACI;

La Asamblea resuelve que:

1. la Comisión de Aeronavegación creará grupos de expertos cuando sea necesario adelantar la solución de problemas técnicos especializados que la Comisión de Aeronavegación no pueda resolver adecuada o rápidamente mediante otros mecanismos establecidos;
2. la Comisión de Aeronavegación se cerciorará de que las atribuciones y los programas de trabajo de los grupos de expertos respalden los Objetivos estratégicos de la OACI, sean claros y concisos con plazos y se respeten;
3. la Comisión de Aeronavegación examinará periódicamente la marcha de los trabajos de los grupos de expertos y pondrá fin a dichos grupos tan pronto hayan realizado las actividades que se les encomendaron. La existencia de un grupo de expertos solamente se permitirá cuando la Comisión de Aeronavegación lo estime justificado; y
4. las actividades de los grupos de expertos apoyarán el enfoque basado en la actuación en la elaboración de SARPS, en la medida de lo posible.

Práctica correspondiente

Los informes deberían presentarse de manera que indiquen claramente que constituyen un asesoramiento presentado por un grupo de expertos a la Comisión de Aeronavegación, de manera que no pueda interpretarse que representan la opinión de los Estados miembros.

APÉNDICE C

Certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias de las tripulaciones de vuelo

Considerando que en el Artículo 33 del Convenio no se definen explícitamente los casos en que los certificados y licencias deben reconocerse;

Considerando que hasta que no entren en vigor los SARPS aplicables a las aeronaves o a las tripulaciones de vuelo pertinentes existen distintas interpretaciones respecto a si los Estados miembros tienen o no la obligación de reconocer los certificados y licencias expedidos o convalidados por otros Estados miembros; y

Considerando que, por lo que respecta a ciertas categorías de aeronaves o licencias de las tripulaciones de vuelo, pueden transcurrir muchos años hasta que entren en vigor los SARPS correspondientes o quizá no sea factible adoptarlos respecto a determinadas categorías o licencias de las tripulaciones de vuelo;

La Asamblea resuelve que:

1. los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias de la tripulación de vuelo de una aeronave expedidos o convalidados por el Estado miembro en que está matriculada serán reconocidos como válidos por los demás Estados miembros en caso de vuelos sobre sus territorios, incluyendo aterrizajes y despegues, ajustándose a lo dispuesto por los Artículos 32 b) y 33 del Convenio; y
2. hasta que entren en vigor las normas internacionales relativas a determinadas categorías de aeronaves o tripulaciones de vuelo, y los certificados expedidos o convalidados de conformidad con los reglamentos nacionales por

el Estado miembro en que está matriculada la aeronave serán reconocidos por los demás Estados miembros en caso de vuelos sobre sus territorios, incluyendo aterrizajes y despegues.

APÉNDICE D

Personal de aviación cualificado y competente

Considerando que la aplicación satisfactoria de los SARPS y los PANS depende de que se cuente con personal cualificado y competente;

Considerando que los Estados miembros están experimentando dificultades con estas cuestiones debido a la falta de personal cualificado para apoyar el sistema de transporte aéreo actual y futuro;

Considerando que es preciso realizar un esfuerzo especial con el fin de prestar apoyo a los Estados miembros para que satisfagan sus necesidades de recursos humanos; y

Considerando que las actividades de aprendizaje llevadas a cabo por la OACI representan un medio eficaz de promover un entendimiento común y la aplicación uniforme de los SARPS y los PANS;

La Asamblea resuelve que:

1. la OACI ayudará a los Estados miembros para que alcancen y mantengan las competencias de su personal aeronáutico mediante el Programa de instrucción aeronáutica de la OACI;
2. el Programa de instrucción aeronáutica de la OACI se regirá por los principios siguientes:
 - a) la cualificación de los profesionales de la aviación es responsabilidad de los Estados miembros;
 - b) se otorga la más alta prioridad a las actividades de aprendizaje que apoyan la aplicación de los SARPS;
 - c) la cooperación con los Estados miembros y la industria es esencial para el desarrollo y la ejecución de las actividades de aprendizaje que apoyan la aplicación de los SARPS; y
 - d) se asignará prioridad a cultivar la nueva generación de profesionales de la aviación.
3. la OACI preste asesoría a los explotadores de los centros de instrucción, pero no participa en la dirección de dichos centros; y
4. los Estados miembros se ayuden entre sí para optimizar el acceso a las actividades de aprendizaje de sus profesionales de la aviación.

Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería ayudar a los Estados miembros a armonizar los niveles de competencia de los profesionales de la aviación. Estas iniciativas deberían basarse en lo siguiente:
 - a) análisis de datos para determinar las prioridades y las necesidades;
 - b) las necesidades de capacitación identificadas para la aplicación de las disposiciones de la OACI; y
 - c) un enfoque basado en las competencias.

APÉNDICE E

Formulación y ejecución de planes regionales y procedimientos suplementarios regionales

Considerando que el Consejo determina los planes regionales en los que se indican las instalaciones, servicios y procedimientos suplementarios regionales que deben proporcionar o utilizar los Estados miembros en virtud del Artículo 28 del Convenio;

Considerando que dichos planes regionales deben enmendarse en ocasiones para responder a la evolución de las necesidades de la aviación civil internacional;

Considerando que la OACI ha establecido un enfoque para planificar las instalaciones y servicios que se centra en el concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial y el Plan mundial de navegación aérea; y

Considerando que toda deficiencia importante en la ejecución de los planes regionales puede afectar a la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de las operaciones aéreas internacionales y, en consecuencia, debería subsanarse lo más rápidamente posible;

La Asamblea resuelve que:

1. los planes regionales se revisarán cuando sea evidente que ya no responden a los requisitos existentes y previstos de la aviación civil internacional;
2. cuando lo permita la naturaleza de una modificación requerida, la correspondiente enmienda del plan regional se llevará a cabo mediante un intercambio de correspondencia entre la OACI, los Estados miembros y las organizaciones internacionales pertinentes; y
3. cuando las propuestas de enmienda correspondan a servicios e instalaciones suministrados por los Estados y tales propuestas de enmienda:
 - a) no representen cambios en los requisitos establecidos por el Consejo en los planes regionales;
 - b) no sean incompatibles con los criterios establecidos por la OACI; y
 - c) no afecten a cuestiones que no puedan resolverse en el ámbito regional;

el Consejo podrá delegar su autoridad para que tales enmiendas se tramiten y promulguen en el ámbito regional;

4. las reuniones regionales de navegación aérea (RAN), si bien son instrumentos importantes en la determinación de las instalaciones y servicios, se celebrarán sólo para tratar asuntos que no puedan tratarse adecuadamente por medio de los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG);
5. en los programas de ejecución de los Estados miembros se dará prioridad a la provisión y funcionamiento continuo de aquellas instalaciones y servicios cuya falta podía tener un efecto adverso en las operaciones aéreas internacionales;
6. la determinación y la investigación de medidas por parte de la OACI, sobre las deficiencias importantes en la ejecución de los planes regionales, se llevarán a cabo en el mínimo plazo posible; y
7. los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), aplicando un enfoque de gestión de proyectos, identificarán los problemas y deficiencias en los planes regionales y en la ejecución de los mismos, así como las medidas correctivas sugeridas.

Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería garantizar que la estructura y formato de los planes regionales se alineen con el plan mundial de navegación aérea y apoyen un enfoque basado en la actuación para la planificación.
2. Al evaluar la urgencia de una revisión de los planes regionales, el Consejo debería tener en cuenta el tiempo que los Estados miembros necesitan para proveer las instalaciones y servicios adicionales necesarios.
3. El Consejo debería asegurarse de que las fechas de aplicación de los planes regionales que impliquen la adquisición de nuevos tipos de equipo guarden una proporción realista con los plazos de entrega del citado equipo.
4. El Consejo debería asegurarse de que se elaboren planes regionales basados en la web, con el apoyo de herramientas de planificación, a fin de mejorar la eficiencia y agilizar el ciclo de tramitación de las enmiendas.
5. El Consejo debería utilizar los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) creados en las distintas regiones por el propio Consejo para ayudar a mantener al día los planes regionales y otros documentos complementarios.

APÉNDICE F

Reuniones regionales de navegación aérea (RAN)

Considerando que las reuniones RAN son de gran importancia para determinar las instalaciones y servicios que los Estados miembros deben facilitar en virtud del Artículo 28 del Convenio;

Considerando que dichas reuniones representan una inversión considerable de tiempo y dinero por parte de los Estados miembros y de la OACI;

Considerando que es preciso obtener el máximo provecho de dichas reuniones sin imponer una carga excesiva a los Estados miembros ni a la OACI; y

Considerando que la planificación de la navegación aérea regional generalmente se lleva a cabo mediante los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG);

La Asamblea resuelve que:

1. las reuniones RAN se celebrarán sólo para abordar asuntos que no puedan tratarse adecuadamente a través de los PIRG;
2. la convocatoria y orden del día de dichas reuniones se determinarán teniendo en cuenta los casos concretos de deficiencias conocidas o previstas de los planes correspondientes a las regiones respectivas;
3. para cada una de dichas reuniones se decidirá el área geográfica que haya de examinarse teniéndose en cuenta las operaciones actuales y previstas de transporte aéreo internacional y de la aviación general internacional, las esferas técnicas que hayan de ser tratadas, y los idiomas que hayan de utilizarse;
4. cada una de dichas reuniones se organizará de modo que se examine de la mejor manera posible el orden del día establecido y se garantice una coordinación eficaz entre sus componentes; y
5. se convocarán reuniones de carácter limitado desde el punto de vista técnico o geográfico cuando deban tratarse asuntos específicos, especialmente aquellos que requieran una solución urgente, o cuando su convocatoria reduzca la necesidad de celebrar reuniones regionales de carácter general.

Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería tratar de que las reuniones RAN se celebren en localidades situadas dentro de la región interesada, alentando a los Estados miembros situados dentro de la región a que actúen como Estados invitantes, ya sea individual o colectivamente.
2. El orden del día aprobado y la documentación principal deberían transmitirse por medios electrónicos con una antelación mínima de diez meses a la fecha de apertura de la reunión en el caso del orden del día y de tres meses en el caso de la documentación principal.
3. El Consejo debería asegurarse de que las reuniones RAN dispongan de suficiente orientación sobre las cuestiones operacionales y técnicas relativas al orden del día.
4. Todo Estado miembro que participe en dichas reuniones debería informarse previamente de los planes que tengan sus explotadores de transporte aéreo y su aviación general internacional respecto a futuras operaciones y, análogamente, del tráfico que se espera de otras aeronaves matriculadas en su territorio y de las necesidades generales de estas diversas categorías de aviación por lo que respecta a instalaciones y servicios.
5. El Consejo, teniendo en cuenta la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional, debería estimular el establecimiento de criterios actualizados de planificación, para las reuniones regionales y por parte de las mismas, que tiendan a asegurar que los planes regionales satisfagan los requisitos operacionales y sean económicamente justificables.
6. El Consejo debería preparar y mantener instrucciones específicas y detalladas para la consideración de asuntos de ejecución en las reuniones regionales de navegación aérea.

APÉNDICE G

Delimitación de los espacios aéreos de los servicios de tránsito aéreo (ATS)

Considerando que el Anexo 11 al Convenio requiere que los Estados miembros determinen las partes del espacio aéreo sobre su territorio donde hayan de suministrarse servicios de tránsito aéreo y que, una vez decidido lo que antecede, tomen las medidas necesarias para que tales servicios se establezcan y suministren;

Considerando que el Anexo 11 al Convenio también prevé que un Estado miembro puede delegar en otro Estado la responsabilidad del suministro de los servicios de tránsito aéreo sobre su territorio, por mutuo acuerdo;

Considerando que los esfuerzos cooperativos entre los Estados miembros podrían llevar a una gestión más eficiente del tránsito aéreo;

Considerando que tanto el Estado delegante como el proveedor pueden reservarse el derecho de dar por terminado, en cualquier momento, un acuerdo de esa naturaleza; y

Considerando que el Anexo 11 al Convenio prescribe que aquellas partes del espacio aéreo sobre alta mar en las que haya que suministrar servicios de tránsito aéreo se determinarán sobre la base de acuerdos regionales de navegación aérea, que son acuerdos aprobados por el Consejo de la OACI, generalmente a propuesta de las reuniones regionales de navegación aérea;

La Asamblea resuelve, por lo que concierne a los planes regionales de navegación aérea, que:

1. los límites de los espacios aéreos ATS, ya sea sobre los territorios de los Estados o sobre alta mar, se determinarán basándose en consideraciones de carácter técnico y operacional, a fin de garantizar la seguridad operacional y asegurar el más alto grado de eficacia y economía, tanto para los proveedores como para los usuarios de los servicios;
2. los espacios aéreos ATS no deberían fragmentarse por razones que no sean técnicas, operacionales, de seguridad o de eficiencia;
3. si fuese necesario que algunos espacios aéreos ATS se extiendan sobre los territorios o partes de los territorios de dos o más Estados, los Estados afectados deberían concertar acuerdos al respecto, teniendo en cuenta la necesidad de que la implantación y funcionamiento de los sistemas CNS/ATM sean eficientes en función de los costos y la gestión del espacio aéreo, en especial del espacio aéreo superior, sea más eficiente;
4. el Estado proveedor, al facilitar los servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo situado sobre el territorio del Estado delegante, lo hará de conformidad con las necesidades de este último, el cual establecerá y mantendrá en funcionamiento las instalaciones y servicios que de común acuerdo se hayan considerado necesarios para la utilización del Estado proveedor;
5. toda delegación de responsabilidad por parte de un Estado en otro o toda asignación de responsabilidad en lo tocante a alta mar, estará limitada a funciones de orden técnico y operacional relativas a la seguridad y regularidad del tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate; y *declara*, además, que:
6. todo Estado miembro que delegue en otro Estado la responsabilidad de suministrar los servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo situado sobre su territorio lo hace sin que ello implique derogación de su soberanía; y
7. la aprobación por el Consejo de los acuerdos regionales de navegación aérea relativos al suministro, por un Estado, de los servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo sobre alta mar no implica reconocimiento de soberanía de ese Estado sobre el espacio aéreo en cuestión.

Prácticas correspondientes

1. Los Estados miembros deberían tratar de delimitar en la forma más eficiente y económica posible los espacios aéreos ATS, la ubicación óptima de los puntos de transferencia de responsabilidad y los procedimientos más eficientes de coordinación, en colaboración con otros Estados interesados y con la OACI.
2. Los Estados miembros deberían considerar, según convenga, el establecimiento conjunto de un proveedor único de servicios de tránsito aéreo que asuma la responsabilidad de prestar los servicios de tránsito aéreo dentro de los espacios aéreos ATS que se extiendan más allá de los territorios de dos o más Estados o sobre alta mar.
3. El Consejo debería estimular a los Estados que proporcionan servicios de tránsito aéreo sobre alta mar para que celebren, en la medida de lo posible, acuerdos con los Estados apropiados que proporcionen servicios de tránsito aéreo en los espacios aéreos adyacentes, de modo que, en el caso de que no puedan proporcionarse los servicios de tránsito aéreo requeridos sobre alta mar, se disponga de planes de contingencia, que pueden exigir modificaciones temporales de los límites del espacio aéreo ATS, para llevarlos a la práctica con la aprobación del Consejo de la OACI hasta que se restablezcan los servicios originales.

APÉNDICE H

Prestación de los servicios de búsqueda y salvamento

Considerando que, de acuerdo con el Artículo 25 del Convenio, cada Estado miembro se compromete a proporcionar los medios de asistencia que considere factibles a las aeronaves en peligro en su territorio y a colaborar en las medidas coordinadas que oportunamente puedan recomendarse en aplicación del Convenio;

Considerando que el Anexo 12 al Convenio contiene especificaciones relativas al establecimiento y prestación de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de los territorios de los Estados miembros, así como dentro de las áreas sobre alta mar;

Considerando que el Anexo 12 al Convenio dispone que aquellas partes de alta mar en las que haya que suministrar servicios de búsqueda y salvamento se determinarán sobre la base de acuerdos regionales de navegación aérea, que son acuerdos aprobados por el Consejo, generalmente a propuesta de las reuniones regionales de navegación aérea;

Considerando que el Anexo 12 al Convenio recomienda que, en la medida en que sea posible, las regiones de búsqueda y salvamento deberían coincidir con las correspondientes regiones de información de vuelo y, por lo que respecta a las áreas en alta mar, con las regiones marítimas de búsqueda y salvamento;

Considerando que el Artículo 69 del Convenio especifica que, si el Consejo estima que los servicios de navegación aérea de un Estado miembro no son razonablemente adecuados para el funcionamiento seguro de los servicios aéreos internacionales, existentes o en proyecto, el Consejo consultará al Estado en cuestión y a otros Estados afectados, con miras a encontrar los medios por los cuales la situación pueda remediarse y podrá hacer recomendaciones a tal efecto; y

Considerando que los servicios de navegación aérea a que se refiere el Artículo 69 del Convenio comprenden, entre otros, los servicios de búsqueda y salvamento;

La Asamblea resuelve que:

1. las regiones de búsqueda y salvamento, ya sea sobre los territorios de los Estados o, de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea, sobre un área más extensa que el espacio aéreo soberano de un Estado o sobre alta mar, se delimitarán basándose en consideraciones de carácter técnico y operacional, incluso en la conveniencia de que coincidan las regiones de información de vuelo, las regiones de búsqueda y salvamento y, por lo que respecta a las áreas sobre alta mar, las regiones de búsqueda y salvamento marítimas, a fin de garantizar la seguridad operacional y asegurar el más alto grado de eficacia con el menor costo;

2. los Estados asegurarán la cooperación más estrecha posible entre los servicios de búsqueda y salvamento marítimos y aeronáuticos que presten servicio en una misma área y, cuando sea práctico, establecerán centros conjuntos de coordinación de salvamento a fin de coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento aeronáuticas y marítimas;

3. si fuese necesario que algunas de las regiones de búsqueda y salvamento se extendiesen sobre los territorios o partes de los territorios de dos o más Estados, los Estados interesados concertarán acuerdos al respecto;

4. el Estado proveedor, al facilitar los servicios de búsqueda y salvamento sobre el territorio del Estado delegante, lo hará de conformidad con las necesidades de este último, el cual establecerá y mantendrá en funcionamiento las instalaciones y servicios que, de común acuerdo, se haya considerado necesario que utilice el Estado proveedor;

5. toda delegación de responsabilidad por parte de un Estado en otro o toda asignación de responsabilidad en lo tocante a alta mar, estará limitada a funciones de orden técnico y operacional relativas al suministro de los servicios de búsqueda y salvamento en el área de que se trate;

6. la solución de las deficiencias en el suministro de servicios eficientes de búsqueda y salvamento, incluso en alta mar, debería procurarse mediante negociaciones con los Estados que estén en condiciones de prestar asistencia operacional o financiera en las operaciones de búsqueda y salvamento, a fin de concertar acuerdos a tal efecto;

y *declara*, además, que:

7. todo Estado miembro que delegue en otro Estado la responsabilidad de suministrar los servicios de búsqueda y salvamento dentro de su territorio lo hace sin que ello implique derogación de su soberanía; y

8. la aprobación por el Consejo de los acuerdos regionales de navegación aérea relativos al suministro, por un Estado, de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de las áreas sobre alta mar no implica reconocimiento de soberanía de ese Estado sobre el área en cuestión.

Prácticas correspondientes

1. Los Estados miembros, en cooperación con otros Estados y la OACI, deberían tratar de delimitar en la forma más eficiente las regiones de búsqueda y salvamento y considerar, según sea necesario, mancomunar sus medios disponibles o establecer conjuntamente una sola organización de búsqueda y salvamento que se encargue de la prestación de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de las áreas que se extiendan sobre los territorios de dos o más Estados o sobre alta mar.

2. El Consejo debería estimular a los Estados cuyos servicios de búsqueda y salvamento en las regiones de las cuales son responsables no puedan garantizarse por la falta de medios adecuados, para que soliciten ayuda de otros Estados a fin de remediar la situación y negociar acuerdos con los Estados correspondientes en relación con la ayuda que habrá de proporcionarse durante las operaciones de búsqueda y salvamento.

APÉNDICE I

Coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar

Considerando que el espacio aéreo es un recurso común de la aviación civil y de la aviación militar y que un gran número de instalaciones y servicios de navegación aérea están a disposición y son utilizados tanto por la aviación civil como por la aviación militar;

Considerando que el Preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional declara que sus signatarios convinieron “en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”;

Considerando que el artículo 3 a) del Convenio establece que “el Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado” y que el artículo 3 d) prescribe que, “cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado, los Estados contratantes tengan debidamente en cuenta la seguridad operacional de la navegación de las aeronaves civiles”;

Reconociendo que el tránsito aéreo civil en crecimiento y el tránsito aéreo militar en misiones se beneficiarían considerablemente con un uso más flexible del espacio aéreo y que no se ha llegado a soluciones satisfactorias del problema del acceso al espacio aéreo en todas las áreas;

Considerando que el uso flexible del espacio aéreo, tanto por el tránsito aéreo civil como por el militar puede considerarse como el objetivo final, que la mejora de la coordinación y la cooperación cívico-militar constituye una forma inmediata de abordar de manera más eficiente la gestión del espacio aéreo;

Recordando que el concepto operacional de ATM mundial de la OACI establece que todo el espacio aéreo debería constituir un recurso utilizable, que cualquier restricción en el uso de cualquier volumen particular de espacio aéreo debería considerarse transitoria y que todo el espacio aéreo debería manejarse en forma flexible; y

Considerando que la aplicación de una separación vertical mínima reducida (RVSM) aporta muchas ventajas, entre otras, una mayor capacidad de espacio aéreo, un ahorro de costos y una reducción del impacto ambiental, que se basa en estrictos requisitos de capacidad de mantenimiento de la altitud de las aeronaves, que puede afectarse incluso por pequeñas modificaciones de la célula;

La Asamblea resuelve que:

1. la utilización conjunta del espacio aéreo y de ciertas instalaciones y servicios por la aviación civil y militar se dispondrá de tal forma que permita lograr la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar;
2. los reglamentos y procedimientos establecidos por los Estados miembros para regir las operaciones de sus aeronaves de Estado sobre alta mar garantizarán que dichas operaciones no pongan en peligro la seguridad operacional, regularidad y eficiencia del tránsito aéreo civil internacional y, en la medida de lo posible, se observará el reglamento del aire del Anexo 2;
3. el Secretario General proporcionará asesoramiento y orientación sobre las mejores prácticas en la coordinación y cooperación cívico-militar;
4. los Estados miembros podrán incluir, cuando corresponda, a representantes de las autoridades militares en sus delegaciones a las reuniones de la OACI; y
5. la OACI constituye un foro internacional que contribuye a facilitar mayor cooperación y colaboración cívico-militar y la divulgación de las mejores prácticas, y a realizar las actividades de seguimiento necesarias aprovechando el éxito del Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar (2009) con el apoyo de partes civiles y militares.

Prácticas correspondientes

1. Los Estados miembros deberían iniciar o mejorar la coordinación y cooperación entre sus servicios de tránsito aéreo civil y militar, con objeto de cumplir con los principios enunciados en la cláusula dispositiva 1 anterior.
2. Al establecer los reglamentos y procedimientos mencionados en la cláusula dispositiva 2, el Estado interesado debería coordinar el asunto con todos los Estados sobre los cuales recaiga la responsabilidad de proveer los servicios de tránsito aéreo sobre la parte de alta mar comprendida en el área de que se trate.
3. Los Estados miembros deberían revisar las prácticas existentes para asegurarse de que la aprobación de la operación de aeronaves de Estado en espacio aéreo en donde se aplica la separación vertical mínima reducida (RVSM) se realice, ya sea en cumplimiento de los requisitos de capacidad de mantenimiento de la altitud asociados, o de una manera equivalente, y tenga en cuenta cualquier modificación ulterior de la célula. Además, en la mayor medida posible, los Estados miembros deberían facilitar la participación de aeronaves de Estado apropiadas en programas técnicos de monitoreo de altitud para garantizar el cumplimiento continuo de tales requisitos, a fin de aplicar la política mencionada en las cláusulas dispositivas 1 y 2 que anteceden.
4. El Consejo debería cerciorarse de que el asunto relativo a la coordinación y cooperación cívico-militar en la utilización del espacio aéreo se incluya, de ser necesario, en el orden del día de las reuniones departamentales y regionales, conforme a las cláusulas dispositivas 3, 4 y 5 que anteceden.

APÉNDICE J

Provisión de aeródromos adecuados

Considerando que las características físicas de un gran número de aeródromos requieren mejoras de importancia;

Considerando que en ciertos casos dichas mejoras supondrán gastos considerables y en consecuencia no sería aconsejable planificar los trabajos sin tener en cuenta las circunstancias futuras;

Considerando que los Estados y las autoridades aeroportuarias seguirán necesitando conocer las tendencias generales de los requisitos que con toda probabilidad impondrán en los aeródromos las generaciones futuras de aeronaves;

Considerando que muchos problemas graves pueden evitarse siempre que los requisitos operacionales de las nuevas aeronaves sean tales que les permitan operar de un modo económico sin exigir otras modificaciones en la estructura de los aeródromos;

Considerando que si bien el funcionamiento de los aeródromos tiene muchas ventajas, en algunas localidades se han impuesto limitaciones a las operaciones de aeronaves por razones de protección ambiental, y que debido a los problemas de capacidad que se experimentan en la actualidad a escala mundial, se debería tomar en cuenta la posibilidad de poner en servicio nuevas aeronaves más silenciosas;

Considerando que existe una tendencia creciente hacia la explotación de aeródromos por entidades autónomas, pero que la obligación de los Estados de asegurar el suministro de instalaciones y servicios de aeródromos seguros permanece inalterable; y

Considerando que la certificación de aeródromos es un medio esencial para garantizar la seguridad operacional y aumentar la eficiencia de los aeródromos, y que los resultados de las auditorías del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) indican que el grado de implantación de la certificación de aeródromos, incluidos los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), aún no es óptima;

La Asamblea resuelve que:

1. la OACI continuará estudiando los requisitos técnicos referentes a aeródromos;
2. los futuros tipos de aeronaves deberán diseñarse de modo que puedan operar eficientemente y causando la mínima perturbación ambiental en los aeródromos utilizados por las actuales aeronaves;
3. los Estados deberían tomar las medidas necesarias, incluida la asignación de recursos adecuados, para mejorar el grado de implantación de la certificación de aeródromos, comprendidos los SMS en los aeródromos; y
4. los Estados deberían prestar mayor atención a la gestión de las operaciones de aeródromo otorgando alta prioridad a la seguridad operacional en las pistas.

Prácticas correspondientes

1. Teniendo en cuenta los resultados del estudio continuo mencionado en la Cláusula dispositiva 1 anterior, el Consejo, considerando la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional y eficiencia, debería:
 - a) preparar más textos de orientación sobre los futuros adelantos;
 - b) elaborar procedimientos para la gestión de las operaciones de aeródromo; y

- c) mantener a los Estados miembros informados de cuantas novedades ocurran.
2. El Consejo debería continuar señalando a la atención de los fabricantes y explotadores de aeronaves el criterio expresado en la Cláusula dispositiva 2.

APÉNDICE K

Condiciones adecuadas de empleo del personal aeronáutico terrestre

Considerando que las condiciones de empleo que no guardan relación con los conocimientos y tareas que incumben al personal aeronáutico terrestre constituyen uno de los motivos principales que dificultan la contratación de personal capacitado y la posibilidad de retenerlo una vez finalizado su período de formación; y

Considerando que esta dificultad obstaculiza la ejecución satisfactoria de los planes regionales, de los SARPS y de los PANS;

La Asamblea resuelve que los Estados deberían adoptar las medidas necesarias para asegurarse de que las condiciones de empleo del personal aeronáutico terrestre guarden la debida relación con la capacitación exigida y las tareas que debe desempeñar dicho personal.

APÉNDICE L

Participación de los Estados en la labor técnica de la OACI

Considerando que las aportaciones de carácter técnico de los Estados miembros son vitales para que la labor de la OACI en esta esfera progrese satisfactoriamente;

Considerando que ocasionalmente se han experimentado ciertas dificultades para obtener que los Estados miembros participen rápida y adecuadamente en la labor técnica de la OACI; y

Considerando que es necesario asegurar que dicha participación produzca los mejores resultados, sin imponer una carga excesiva ni a los Estados miembros ni a la OACI;

La Asamblea resuelve que es necesario contar con la participación efectiva de los Estados miembros en la labor técnica de la OACI.

Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería estimular la participación efectiva de los Estados miembros en la labor técnica de la OACI, teniendo debidamente en cuenta la necesidad de reducir al mínimo el costo que dicha participación representa para la OACI y los Estados miembros.
2. Los Estados miembros deberían, en la medida de lo posible:
 - a) colaborar, por correspondencia, en la buena marcha de los proyectos técnicos de la OACI;
 - b) asistir a las reuniones de la OACI y participar activamente en la preparación de las mismas, en especial mediante la presentación de documentos que contengan propuestas concretas relativas a las cuestiones del orden del día o sus opiniones sobre la documentación que les haya sido presentada;

- c) participar en las actividades de los grupos de expertos de la OACI y cerciorarse de que los candidatos propuestos para formar parte de los mismos posean la competencia necesaria para poder contribuir debidamente a la labor de los grupos;
- d) llevar a cabo los estudios especializados que solicite la OACI; y
- e) ayudar a la OACI en su labor técnica por cualquier otro medio que elija el Consejo.

APÉNDICE M

Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales

Considerando que es preciso seguir prestando una ayuda eficaz a los Estados miembros en la aplicación de los planes regionales, SARPS, PANS y SUPPS;

Considerando que es importante que los servicios de la Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales se utilicen eficientemente para ayudar a los Estados miembros a resolver los problemas inherentes a dicha aplicación; y

Considerando que es importante que, con objeto de llevar a buen fin su labor, los miembros de la Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales puedan mantener su pericia profesional y estén debidamente informados de las últimas novedades en sus respectivas especialidades;

La Asamblea resuelve que:

1. la Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales distribuirá sus recursos de la manera más eficaz para ayudar a los Estados miembros a resolver los problemas relativos a las actividades de observación continua y la aplicación de los planes regionales, SARPS, PANS y SUPPS; y
2. se adoptarán las medidas necesarias para que los miembros de la Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales puedan mantener su pericia profesional y estar siempre debidamente informados de los últimos adelantos técnicos.

Prácticas correspondientes

1. Debería procurarse que los miembros de la Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales hagan visitas frecuentes de una duración adecuada, siempre que sea necesario o los Estados miembros las soliciten, para ayudarles a resolver problemas relativos a la ejecución.
2. Debería recurrirse, en la mayor medida posible, a la asignación temporal de personal especializado de una Oficina regional a otra y de la Sede a las Oficinas regionales, cuando sea necesario reforzar temporalmente el personal de dichas oficinas.
3. Los miembros de la Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales deberían mantenerse al día en sus respectivas especialidades, por ejemplo, asistiendo a determinadas reuniones técnicas, visitando centros de investigación y desarrollo y presenciando aplicaciones de prueba y evaluaciones de nuevos equipos y técnicas. Sin embargo, tales visitas no deberían tener prioridad con respecto al desempeño de las funciones primordiales de la Secretaría, que son las de servir a la OACI y a sus distintos órganos deliberantes. Además, los viajes con motivo de tales visitas deberían combinarse, dentro de lo posible, con los necesarios para el desempeño de otras funciones de la OACI.

APÉNDICE N

Cooperación entre los Estados miembros en las investigaciones de accidentes de aviación

Considerando que corresponde al Estado donde ocurre el accidente abrir una investigación sobre las circunstancias del mismo, de conformidad con el Artículo 26 del Convenio;

Considerando que, debido a la complejidad cada vez mayor de las grandes aeronaves modernas, la realización de la investigación de accidentes puede exigir la participación de expertos en esferas técnicas y operacionales especializadas muy diversas, así como el acceso a instalaciones especialmente equipadas para la investigación;

Considerando que muchos Estados miembros no disponen de tales expertos en esferas técnicas y operacionales ni de instalaciones apropiadas;

Considerando que es esencial para la seguridad de los vuelos y para la prevención de accidentes que éstos se investiguen a fondo y notifiquen, y que la efectividad de las investigaciones no se vea indebidamente entorpecida por consideraciones de costo;

Considerando que los costos de recuperación e investigación de los accidentes de aviación de gran magnitud pueden hacer recaer una pesada carga financiera en los recursos del Estado donde ocurrió el accidente; y

Teniendo en cuenta la publicación del *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes* (Doc 9946);

La Asamblea resuelve recomendar a los Estados miembros que cooperen en la investigación de accidentes de aviación, especialmente accidentes en los que la investigación requiere expertos e instalaciones altamente especializados, y que para este fin los Estados miembros y las organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO), en la medida de lo posible, entre otras cosas:

- a) proporcionen, a solicitud de otros Estados miembros, ayuda e instalaciones especializadas para la investigación de accidentes de aviación de gran magnitud; y
- b) brinden la oportunidad a los Estados miembros que desean adquirir experiencia en investigaciones, para que asistan a las investigaciones de accidentes de aviación, en interés del desarrollo y fomento de la investigación especializada.

Prácticas correspondientes

1. Se alienta a los Estados miembros a apoyar la realización de seminarios regionales sobre investigación de accidentes, con miras a intercambiar información sobre la legislación y los procedimientos de investigación de cada Estado, conocimientos y experiencia en gestión y técnicas de investigación, la disponibilidad de expertos e instalaciones y prácticas para tratar las dificultades que se presentan en la investigación de accidentes.

2. Debería alentarse a los Estados miembros a facilitar la participación de investigadores de las autoridades de investigación de accidentes, como observadores, en investigaciones en otros Estados para fines de instrucción y visitas de orientación.

3. Se alienta a los Estados miembros y a las RAIO a evaluar sus necesidades y capacidades en materia de investigación y prevención de accidentes de aviación, con miras a elaborar planes para cursos básicos de investigación y prevención de accidentes. Debería explorarse ampliamente el uso de los centros de instrucción regionales para tales

cursos, así como la incorporación del método TRAINAIR PLUS que permite la instrucción internacionalmente normalizada y basada en competencias.

4. Se alienta a los Estados miembros a que consulten el modelo de Memorando de acuerdo (MoU) preparado por la OACI en 2007 para los Estados, a fin de fomentar la cooperación durante la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación. El modelo de MoU está disponible en el sitio web público de la OACI.

5. Se alienta a los Estados miembros a tener en cuenta el *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes* (Doc 9946) de la OACI en el que se proporciona orientación sobre la forma de establecer y gestionar un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes dentro de una región o subregión.

APÉNDICE O

Actuación humana

Considerando que según los fines y objetivos fijados por el Convenio de Chicago, la OACI ha de contribuir a la evolución del transporte aéreo para “promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional”;

Considerando que se reconoce que la actuación humana influida por capacidades y limitaciones fisiológicas y cognitivas, contribuye significativamente a la seguridad operacional global del sistema de aviación;

Considerando que se reconoce que las ventajas de seguridad operacional y eficiencia relacionadas con tecnologías, sistemas y procedimientos nuevos sólo pueden lograrse cuando están diseñados para mejorar la actuación de los individuos que hacen uso de ellos; y

Considerando que se reconoce que la implantación de los sistemas de aviación del futuro generará cambios en las funciones de los profesionales de la aviación que exigirán trabajar a través de equipos multidisciplinarios para apoyar la toma de decisiones en colaboración;

La Asamblea resuelve que:

1. los Estados miembros se cercioren de la integración de consideraciones de actuación humana en la planificación, el diseño y la implantación de nuevas tecnologías, sistemas y procesos como parte de un enfoque de gestión de la seguridad operacional;
2. los Estados miembros promuevan y faciliten la integración de elementos de actuación humana en los programas de instrucción basados en competencias durante toda la carrera profesional de un individuo; y
3. los Estados miembros incluyan estrategias que promuevan un desempeño operacional seguro, constante, eficiente y eficaz del individuo y de los equipos de individuos al ocuparse de las prioridades en materia de seguridad operacional.

A40-9: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

A39-21: Para resolver el problema del bajo porcentaje de respuesta de los Estados miembros a las comunicaciones de la OACI

Considerando que el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) requiere que la Organización adopte y enmiende las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales y que cada Estado contratante colabore, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones y prácticas en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Reconociendo que las comunicaciones a los Estados son un medio a través del cual la Organización, bajo la autoridad de la Secretaría General, comunica oficialmente sus normas y métodos recomendados y políticas a sus Estados miembros y otras partes interesadas;

Preocupada porque el bajo porcentaje de respuesta de los Estados miembros a las comunicaciones es un problema de larga data que puede tener efectos negativos en el cumplimiento de las obligaciones que se derivan de los Artículos 37, 38, 54, 57 y 90 del Convenio de Chicago;

Recordando que la Resolución A29-3 insta a todos los Estados a que respondan a las solicitudes del Consejo de la OACI de que formulen comentarios y expresen su acuerdo o desacuerdo acerca de las normas propuestas por esta Organización, a fin de evitar que se tomen decisiones basadas en un número reducido de respuestas;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a reafirmar la necesidad de responder a todas las comunicaciones de la OACI de manera completa y oportuna, y de cumplir su compromiso al respecto, y a compartir las mejores prácticas, a través de las Oficinas regionales de la OACI y/o de comisiones regionales de aviación civil, a fin de promover el mejoramiento continuo, movilizar recursos y crear capacidades en los Estados miembros de conformidad con la iniciativa de la OACI denominada *Ningún país se queda atrás* (NCLB);
2. *Encarga* a la Secretaría General que implante un esquema de atributos de registro para las comunicaciones a los Estados por medio del cual se identifiquen la categoría, prioridad, disciplina o tema y las necesidades de respuesta, a fin de facilitar a los Estados miembros y otros destinatarios una mejor tramitación de las comunicaciones a los Estados;
3. *Pide* a la Secretaría General que examine y, de ser necesario, revise el formato de las comunicaciones a los Estados y los boletines electrónicos, así como la disposición del diseño, con la finalidad de transmitir más eficazmente a los Estados miembros y otros destinatarios su contenido;
4. *Pide* a la Secretaría General que investigue y, de ser necesario, introduzca nuevas herramientas de comunicación, incluso soluciones basadas en la web, como medio de mejorar la comunicación e interacción con los Estados miembros y otros destinatarios de las comunicaciones y el registro de las respuestas en el sistema de gestión de registros de la OACI;
5. *Encarga* a la Secretaría General que implante un sistema automatizado e interactivo basado en la web capaz de notificar los porcentajes de respuesta a las comunicaciones a los Estados, a fin de hacer más visible la situación de las respuestas a las comunicaciones por Estado miembro, por región y/o a escala mundial, y promover la toma de conciencia y la creación de capacidades entre los Estados miembros;
6. *Encarga* a la Secretaría General que introduzca procedimientos de seguimiento en todas las Oficinas regionales de la OACI, como componente del Manual de las oficinas regionales, según sea necesario, como medio para ofrecer información adicional a los coordinadores de los Estados miembros en su área de acreditación, e interactuar

con dichos coordinadores, cuando su porcentaje de respuesta a las comunicaciones sea bajo o no haya respuesta y, también, aprovechar la presencia de delegaciones en la Sede de la OACI para estos fines;

7. *Encarga* al Consejo que vigile y analice en forma periódica el porcentaje de respuesta a las comunicaciones a los Estados, a fin de formular recomendaciones cuando el porcentaje de respuesta de los Estados sea menor que el promedio global;

8. *Pide* a los Estados miembros que consideren el establecimiento de coordinadores para la coordinación y el seguimiento internos (a nivel estatal) de las comunicaciones a los Estados y la revisión continua del Directorio de la OACI de Directores Generales de Aviación Civil (DGAC), así como que se aseguren de que la información de contacto de los destinatarios se mantenga al día notificando en forma completa y oportuna a la OACI los cambios; y

9. *Pide* a la Secretaría General que lleve a cabo una campaña de concientización, a través de las Oficinas regionales de la OACI, conferencias regionales de DGAC u otros foros, como las comisiones regionales de aviación civil, dirigida a los Estados miembros para aumentar el nivel de conciencia respecto a la importancia de responder a todas las comunicaciones a los Estados que envíe la OACI y de mantener actualizada la información de contacto.

A36-14: Uso de rutas transpolares

Considerando que dentro del marco de la OACI se ha establecido una nueva estructura de rutas aéreas sobre el Polo Norte, que enlaza a Norteamérica con el sudeste de Asia y la región del Pacífico;

Considerando que el establecimiento de esa estructura fue el resultado de los esfuerzos combinados de Alemania, Canadá, China, Estados Unidos, la Federación de Rusia, Finlandia, Islandia, Japón, Mongolia y Noruega, que demostraron un espíritu de cooperación internacional sin precedentes para resolver esa complejísima tarea;

Considerando que esta estructura comenzó a funcionar el 1 de febrero de 2001, con el anuncio de las autoridades de aviación rusas sobre la implantación del sistema de aerovías transpolares sobre aguas del Océano Ártico;

Considerando que la implantación de esta estructura de aerovías con rutas transpolares es un acontecimiento de importancia excepcional, pues permite reducir sustancialmente el tiempo de vuelo entre puntos de América del Norte y el sudeste de Asia y la región del Pacífico;

Considerando que las rutas transpolares estarán abiertas para uso de las aeronaves de todos los Estados contratantes de conformidad con las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Considerando que el uso de rutas transpolares redunda en ventajas ecológicas considerables para la protección ambiental y ventajas económicas significativas para los pasajeros y las líneas aéreas;

Considerando que el análisis y pronóstico de crecimiento de la densidad del tráfico en las aerovías transpolares indican que es necesario tomar medidas oportunas para mejorar más las características operacionales de esas rutas;

Considerando que para satisfacer los requisitos de mejorar las características operacionales de las aerovías transpolares se requieren gastos financieros y materiales significativos a fin de garantizar el nivel apropiado de seguridad operacional;

La Asamblea:

1. *Declara* que, para aprovechar al máximo las ventajas de la implantación de rutas transpolares, es necesario que los Estados que prestan servicios de tránsito aéreo en el marco de la nueva estructura de aerovías internacionales

con rutas transpolares se empeñen en alcanzar el mayor grado de planificación coordinada para aumentar la capacidad de esa estructura;

2. *Pide* al Consejo que tome medidas apropiadas para movilizar los recursos de los Estados, las organizaciones internacionales y las instituciones financieras a fin de asegurar el desarrollo dinámico de la nueva estructura de aerovías internacionales con rutas transpolares;
3. *Pide* al Consejo que, como prioridad, vigile el desarrollo de la nueva estructura de aerovías internacionales con rutas transpolares y, si es necesario, prepare recomendaciones relativas a la operación y desarrollo de esa estructura;
4. *Pide* al Consejo que mantenga su función de coordinación y apoye las iniciativas para organizar actividades interregionales relativas a la operación de la estructura de aerovías transregionales internacionales con rutas transpolares y a la modernización de los sistemas ATM responsables de dichas rutas; y
5. *Declara* que esta Resolución sustituye a la Resolución A33-13.

ANEXOS, PANS Y MANUALES

A39-22: Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias

PLANES REGIONALES

A22-19: Ayuda y asesoramiento para la ejecución de los planes regionales

A40-4: Apéndice E: Formulación y ejecución de planes regionales y procedimientos suplementarios regionales

A27-11: Congestión en los aeropuertos y en el espacio aéreo

EJECUCIÓN DE LOS PLANES REGIONALES

A40-5: Mecanismos regionales de apoyo a la implementación

Considerando que la OACI no ceja en sus esfuerzos por alcanzar un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante la cooperación entre los Estados miembros y los demás interesados;

Considerando que el mejor medio para acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es, bajo el liderazgo de la OACI, un enfoque regional de cooperación, colaboración y coordinación en asociación con todas las partes interesadas;

Reconociendo que los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) sirven de foro de cooperación regional donde se establecen las prioridades regionales y se elaboran y mantienen los planes regionales de navegación aérea y los programas de trabajo conexos, basándose en el *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750) y las disposiciones pertinentes de la OACI;

Reconociendo que los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) sirven de foro de cooperación regional donde se establecen las prioridades regionales y se elaboran y mantienen los planes regionales de seguridad operacional de la aviación y los programas de trabajo conexos, basándose en el *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) y las disposiciones pertinentes de la OACI, integrando las iniciativas mundiales, regionales, subregionales, nacionales y de la industria para el mejoramiento permanente de la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo;

Reconociendo que las reuniones periódicas de los PIRG y los RASG tienen el efecto de integrar y registrar el progreso regional en la planificación y ejecución;

La Asamblea:

1. *Toma nota* de las atribuciones revisadas y armonizadas de los PIRG y los RASG para apoyar aún más la implementación y actualización del GANP y del GASP;
2. *Resuelve* que la OACI brindará apoyo a los PIRG y los RASG con respecto a los Objetivos estratégicos de la Organización;
3. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones regionales e internacionales, los proveedores de servicios y la industria a participar en la labor de los PIRG y los RASG y los órganos que respectivamente contribuyen con ellos para garantizar, entre otras cosas, la elaboración y la implementación continuas y coherentes de los planes de navegación aérea y de seguridad operacional de la aviación, a escala regional;
4. *Insta* a los Estados miembros a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar medidas correctivas que permitan subsanar las preocupaciones de seguridad operacional y las deficiencias de navegación aérea identificadas mediante el proceso de planificación regional de la OACI;
5. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones regionales e internacionales, los proveedores de servicios y la industria a asociarse a los PIRG y los RASG, y a reconocer que su compromiso conjunto es fundamental para mejorar la ejecución de los planes regionales y la seguridad operacional en todo el mundo;
6. *Encarga* al Consejo que examine los desafíos que han enfrentado las regiones con respecto a la ejecución, según lo notificado por los PIRG y los RASG, y que rinda informe a la Asamblea, según sea necesario, sobre las medidas que se han tomado para mejorar más los mecanismos regionales de planificación y ejecución; y
7. *Encarga* al Consejo que se asegure de que los PIRG y los RASG informen anualmente sobre el progreso en la ejecución, así como sobre los desafíos que hayan enfrentado.

A38-7: Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África

Considerando que la OACI sigue desempeñando su función de liderazgo para reducir deficiencias graves en la Región África-Océano Índico (AFI), que van en detrimento del funcionamiento y sostenido desarrollo de la aviación civil internacional;

Tomando nota de que las medidas tomadas por la OACI en el marco del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (el Plan AFI) han comenzado a mostrar un evidente progreso en el mejoramiento de la seguridad operacional de la aviación en el continente;

Tomando nota con satisfacción del progreso significativo logrado por los Estados africanos en mejorar su nivel de vigilancia de la seguridad operacional;

Reconociendo que el éxito en el logro total de los objetivos del Plan AFI depende principalmente de los esfuerzos de los propios Estados africanos;

Reconociendo que muchos Estados miembros de la Región AFI, a pesar de los esfuerzos que realizan, requerirían en el futuro inmediato apoyo técnico o financiero continuo de la OACI y otras partes interesadas para cumplir los requisitos del Convenio de Chicago y sus Anexos;

Reconociendo que muchos Estados de África no pueden, por sí solos, sostener un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación eficaz y duradero y que, por lo tanto, es necesario instarlos a establecer organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (RSOO) y apoyarlos en dicho establecimiento;

Recordando la Recomendación 4/5 de la Reunión regional especial de navegación aérea África-Océano Índico (SP AFI/08 RAN) sobre el establecimiento de agencias regionales de investigación de accidentes (RAIA) junto con el desarrollo y establecimiento de RSOO para que los Estados puedan cumplir sus obligaciones internacionales en materia de investigación de accidentes colaborando y compartiendo recursos;

Tomando nota de que la OACI brinda apoyo a muchos Estados de África en el establecimiento de RSOO y RAIA;

Tomando nota de la Declaración de Abuja sobre la seguridad operacional en África adoptada durante la Conferencia ministerial sobre seguridad operacional de la aviación celebrada en Abuja en julio de 2012;

Tomando nota de las metas de seguridad operacional de la aviación adoptadas durante la Conferencia ministerial sobre seguridad operacional de la aviación celebrada en Abuja (Nigeria) en julio de 2012 y respaldadas por la Asamblea de la Unión Africana en enero de 2013;

Tomando nota de que los Planes de acción de la OACI desarrollados para algunos Estados miembros servirán de plataforma para ofrecer, en coordinación con otras partes interesadas, asistencia directa para resolver sus problemas significativos de seguridad operacional (SSC) y otras deficiencias importantes de seguridad operacional;

Tomando nota de que las organizaciones regionales iniciadas o establecidas en la Región AFI seguirán requiriendo el apoyo de la OACI en el futuro próximo y hasta que estén sólidamente establecidas y sean autosuficientes;

Reconociendo la conveniencia de seguir coordinando bajo la égida de la OACI las actividades de todas las partes interesadas que brindan asistencia a los Estados de la Región AFI;

Reconociendo que la OACI necesitará recursos adicionales para concretar el apoyo que ofrece a los Estados de la Región AFI; y

Tomando nota de que las oficinas regionales fortalecidas serían un catalizador positivo para el mejoramiento de la seguridad operacional de la aviación en la Región AFI;

La Asamblea:

1. *Acoge con beneplácito* los esfuerzos considerables realizados por los Estados africanos y las organizaciones regionales para mejorar la seguridad operacional de la aviación;
2. *Insta* a los Estados miembros de la Región AFI que aceptaron los Planes de acción de la OACI, a que se comprometan a lograr los objetivos establecidos en los Planes, mediante la resolución de deficiencias importantes relacionadas con la seguridad operacional, incluidos los SSC;
3. *Insta* a los Estados miembros de la Región AFI a que se comprometan y aceleren el proceso de establecimiento de RSOO y de las RAIA que se requieran, y a que fortalezcan la cooperación en la región con la finalidad de aprovechar al máximo los recursos disponibles;
4. *Insta* a los Estados miembros de la Región AFI a abstenerse de duplicar los servicios al unirse a más de una RSOO;
5. *Insta* a los Estados miembros de la Región AFI a que apliquen las recomendaciones de las reuniones del Grupo regional AFI de planificación y ejecución (APIRG) y el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — África (RASG-AFI);
6. *Insta* a los Estados, a la industria y a los donantes a apoyar la implantación de las actividades prioritarias identificadas por el APIRG y el RASG-AFI;
7. *Insta* a los Estados, la industria y los donantes a que efectúen contribuciones monetarias y en especie para la ejecución del Plan AFI y encarga al Consejo que reconozca todas esas contribuciones;
8. *Insta* a los Estados africanos, a la OACI y a la CAFAC a que conjuntamente solucionen las deficiencias de seguridad operacional detectadas;
9. *Encarga* al Consejo que siga de cerca el logro de las metas de seguridad operacional de la aviación establecidas por la Conferencia ministerial sobre seguridad operacional de la aviación celebrada en Abuja en julio de 2012;
10. *Encarga* al Consejo que garantice la continuidad de la función de liderazgo de la OACI en la coordinación de actividades, iniciativas y estrategias de ejecución dirigidas específicamente a la ejecución de los proyectos prioritarios que permitan lograr una mejora duradera de la seguridad de vuelo en la Región AFI y que asigne a las Oficinas regionales correspondientes los recursos que a tal efecto se requieran;
11. *Encarga* al Consejo que dé seguimiento y mida el grado de cumplimiento en la Región AFI durante el trienio y que informe acerca de los avances logrados al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea;
12. *Insta* a los Estados miembros de la Región AFI a respaldar el establecimiento de la oficina del programa de procedimientos de vuelo (FPP) del AFI con personal adscrito y asistencia financiera con carácter de urgente para acelerar la implantación de la PBN en la región; y
13. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A37-7.

A40-23: Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África

Considerando que es esencial que se redoblen los esfuerzos coordinados bajo el liderazgo de la OACI para paliar las deficiencias graves de seguridad de la aviación y facilitación en la Región África-Océano Índico que vayan en detrimento del funcionamiento y el desarrollo ulterior de la aviación civil internacional;

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la Resolución 2396 (2017), tras acoger con beneplácito la decisión de la OACI de establecer una norma en el Anexo 9 — *Facilitación* relativa al uso de sistemas de información anticipada sobre los pasajeros (API) por sus Estados miembros, y reconocer que muchos Estados miembros de la OACI aún no la han aplicado, decidió en el párrafo 11 que, de conformidad con el párrafo 9 de su resolución 2178 (2014) y de la norma de la OACI, sus Estados miembros deben establecer sistemas API y exigir a las líneas aéreas que operen en sus territorios que proporcionen API a las autoridades nacionales correspondientes;

Considerando que en el párrafo 12 de la misma Resolución 2396 el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas decidió que los Estados miembros, de conformidad con las normas y métodos recomendados de la OACI, deben desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) y asegurar que todas sus autoridades competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos, y exhortó a los Estados miembros, las Naciones Unidas y otras entidades internacionales, regionales y subregionales a que proporcionen asistencia técnica, recursos y creación de capacidad a los Estados miembros a fin de poner en práctica esa capacidad y, según proceda, alienta a los Estados miembros a que compartan los datos PNR con los Estados miembros pertinentes o afectados para detectar combatientes terroristas extranjeros que regresen a sus países de origen o de nacionalidad o que viajen o se trasladen a un tercer país, con especial atención a todas las personas designadas por el Comité establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011), y 2253 (2015), e insta asimismo a la OACI a que colabore con sus Estados miembros con miras a establecer una norma para la recopilación, el uso, el procesamiento y la protección de los datos PNR;

Observando que el Consejo de la OACI ha adoptado medidas para abordar las cuestiones de seguridad de la aviación y facilitación mediante la elaboración de un Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (el Plan AFI SECFAL) como programa de la Organización;

Observando que se han hecho esfuerzos considerables para reafirmar el compromiso político en África, en colaboración con la Comisión de la Unión Africana (CUA) y la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), y que en la Conferencia Ministerial sobre la Seguridad de la Aviación y la Facilitación en África, celebrada en abril de 2016 en Windhoek, Namibia, se aprobaron la Declaración de Windhoek y sus objetivos concretos, que fueron respaldados por la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Africana (UA) el 1 de julio de 2017 en Addis Ababa, Etiopía;

Reconociendo que muchos Estados contratantes de la Región África-Océano Índico tal vez no cuenten con recursos técnicos o financieros suficientes para cumplir con los requisitos del Convenio de Chicago y sus anexos y, por tanto, dependen de la OACI, los asociados en el desarrollo, el sector y otros interesados directos para obtener conocimientos especializados y asistencia;

Reconociendo la necesidad de coordinar, en el marco de la OACI, las actividades de los interesados directos que prestan asistencia a los Estados de la Región África-Océano Índico;

Reconociendo que la OACI tal vez necesite recursos adicionales para desempeñar su función de coordinación satisfactoriamente; y

Considerando la voluntad de la comunidad internacional de ayudar a la Región África-Océano Índico a comprometerse lo antes posible con el Plan AFI SECFAL de forma concreta y sustancial;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros de la Región África-Océano Índico a comprometerse a cumplir las metas y objetivos del Plan AFI SECFAL;
2. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves que presten servicios de transporte aéreo internacional a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos proporcionando información anticipada sobre los pasajeros a fin de alcanzar niveles óptimos de eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros en las terminales internacionales;
3. *Pide* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho, que desarrollen la capacidad de recopilar, procesar y analizar los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) y que se aseguren de que sus autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos;
4. *Alienta* a los Estados miembros de la Región África-Océano Índico a que refuercen la cooperación en la región con el fin de optimizar el uso e intercambio de los recursos disponibles mediante proyectos regionales y subregionales y los planes de expertos en colaboración (CES) de la región AFI en todos los aspectos relacionados con la vigilancia de la seguridad de la aviación y la facilitación;
5. *Alienta* a todos los Estados miembros, organizaciones de las Naciones Unidas (especialmente el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y el Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad), el sector de la aviación y los donantes de fondos y de otra índole a que apoyen el Plan AFI SECFAL y colaboren con la OACI con miras a su ejecución;
6. *Encarga* al Consejo que garantice una función de liderazgo decidida de la OACI en la coordinación de actividades, iniciativas y estrategias de ejecución encaminadas específicamente al cumplimiento de las metas y objetivos del Plan, con el fin de lograr una mejora duradera de la seguridad de la aviación y la facilitación en la Región AFI y asignar los recursos en el marco del presupuesto regular al Plan y a las Oficinas regionales correspondientes que a tal efecto se requieran;
7. *Encarga* al Consejo que ejecute el Plan AFI SECFAL de acuerdo con los principios del plan de actividades, las prácticas de gestión de programas y los recursos disponibles; y
8. *Encarga* al Consejo que vigile y mida el nivel de ejecución en la Región África-Océano Índico durante el trienio y que informe de los avances logrados en el próximo período de sesiones de la Asamblea; y
9. Declara que la presente resolución sustituye a la Resolución A39-38.

A22-19: Ayuda y asesoramiento para la ejecución de los planes regionales

Considerando que es esencial que se intensifiquen los esfuerzos, a fin de reducir las deficiencias graves que son perjudiciales para el desarrollo de la aviación civil internacional;

Considerando que en las Resoluciones A12-5 (Cláusulas 1 y 5), A15-5 (Cláusula 4) y A15-8 H (Cláusula 6) se expone la política de la Organización encaminada a fomentar y a ayudar en la ejecución de los planes regionales; y

Considerando que la Asamblea, de conformidad con la Resolución A15-2, ha examinado dicha política y ha convenido en la necesidad de consolidarla en una resolución única que indique los criterios permanentes de la Asamblea en la materia, para lo cual debieran cancelarse las partes de las resoluciones originales arriba indicadas;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la Organización conceda gran prioridad a la labor de fomentar y ayudar en la ejecución de los planes regionales, de acuerdo con lo siguiente:

- a) los Estados contratantes deberían tomar nota de la posibilidad de emplear las agencias de explotación como medio de cumplir sus obligaciones internacionales en virtud del Artículo 28 del Convenio;
- b) los Estados contratantes deberían examinar con otros Estados de la región si podría facilitarse la ejecución del correspondiente plan regional por medio de convenios bilaterales o multilaterales;
- c) debería fomentarse la celebración de reuniones extraoficiales, tanto propuestas por los Estados contratantes como convocadas por el Secretario General, que se limiten a tratar problemas de ejecución que afecten a dos o más Estados, cuando no se pueda recurrir a otros medios eficaces y oportunos para resolver los problemas;
- d) el Consejo debería prestar ayuda a los Estados contratantes en la planificación y desarrollo de aquellas partes de sus programas nacionales de ejecución relacionadas con la provisión de las instalaciones y servicios requeridos por los planes regionales;
- e) deberían emplearse los medios disponibles para ayudar en la ejecución de los planes regionales, mediante el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el asesoramiento técnico y ayuda de peritos de la Secretaría, y las actividades docentes de la misma;
- f) el Consejo debería asegurarse, como cuestión de prioridad, de que las Oficinas regionales de la Organización ayuden, asesoren y estimulen a los Estados contratantes para que cumplan sus obligaciones de acuerdo con el Artículo 28 del Convenio en la ejecución de aquellas partes de los planes regionales que les incumbe, y además, el Consejo debería asegurarse de que se utilicen las Oficinas regionales en el máximo grado posible para llevar a cabo dichas tareas, incluso las mencionadas en los incisos d) y e) anteriores, y aquéllas dimanantes de las solicitudes recibidas de conformidad con el inciso h) que aparece más adelante;
- g) el Consejo debería cerciorarse de que todas las actividades de la Organización que puedan contribuir a la ejecución de los planes regionales se coordinen cuidadosamente, en especial en el plano regional;
- h) cuando un Estado contratante, después de agotar las posibilidades de ejecución de los planes regionales que le incumban en virtud del Artículo 28 del Convenio, experimente dificultades que obstaculicen dicha ejecución, debería comunicarlo así a la OACI y solicitar ayuda de la misma respecto a aquellos puntos que, de no solucionarse, pudieran llegar a constituir deficiencias graves; e
- i) el Consejo, como asunto de prioridad, debería continuar su labor de ayudar y estimular a los Estados contratantes a que cumplan sus obligaciones contraídas en virtud del Artículo 28 del Convenio, y a que investiguen la posibilidad de utilizar cualesquier otras soluciones para conseguir el establecimiento de las instalaciones y servicios específicos cuya omisión haya determinado el Consejo que constituyan graves deficiencias de la red mundial de navegación aérea;

2. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A16-9.

A39-22: Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias

A40-4, Apéndice E: Formulación y ejecución de planes regionales y procedimientos suplementarios regionales

A40-4, Apéndice M: Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales

A40-9: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

PROGRAMAS ESPECIALES

A31-9: Puesta en práctica del programa de la OACI para la prevención del impacto contra el sueldo sin pérdida de control (CFIT)

A41-6: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea

Considerando que la OACI no cesa en sus esfuerzos por alcanzar un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante la cooperación entre los Estados miembros y los demás interesados;

Considerando que, con miras a lograr este objetivo, la Organización se ha fijado objetivos estratégicos que incluyen objetivos de seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la navegación aérea;

Reconociendo la importancia de contar con un marco mundial y planes regionales y nacionales en respaldo de los objetivos estratégicos de la OACI;

Reconociendo la importancia de la ejecución eficaz de los planes e iniciativas regionales y nacionales basados en dicho marco mundial;

Reconociendo que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es a través de la asociación cooperativa, colaborativa y coordinada de todos los interesados bajo el liderazgo de la OACI; y

Tomando nota de la aprobación acordada por el Consejo de la edición 2023-2025 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y de la séptima edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP);

La Asamblea:

1. *Respalda* la edición 2023-2025 del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y la séptima edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP) para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la evolución del sistema de navegación aérea, respectivamente;
2. *Resuelve* que la OACI implante y mantenga vigentes el GASP y el GANP en respaldo de los Objetivos estratégicos pertinentes de la Organización y, a su vez, garantice la estabilidad necesaria;
3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación, colaboración y coordinación con todos los interesados;
4. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales, garantizándose así la coherencia, la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional;
5. *Insta* a los Estados miembros a idear soluciones sostenibles a fin de ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y de navegación aérea, objetivo que puede lograrse compartiendo los recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales y los conocimientos especializados de otros Estados;
6. *Insta* a los Estados miembros a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias de seguridad operacional y navegación aérea, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), a través del GASP, el GANP y el proceso de planificación regional de la OACI;
7. *Insta* a los Estados miembros, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del GASP y el GANP, así como de los planes regionales y nacionales, evitando la duplicación de esfuerzos;
8. *Exhorta* a los Estados e invita a los demás interesados a cooperar en la formulación y ejecución de planes regionales, subregionales y nacionales que se basen en el marco de los planes GASP y GANP;
9. *Encarga* al Secretario General que promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva el GASP y el GANP; y
10. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A40-1 relativa a la planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea.

APÉNDICE A

Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)

Reafirmando que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo la mejora de la seguridad operacional y la correspondiente reducción del número de accidentes y de víctimas mortales conexas en el sistema de aviación civil internacional;

Reconociendo que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida que atañe a la OACI, los Estados miembros y todos los demás interesados;

Reconociendo los beneficios que en materia de seguridad operacional pueden derivarse de las iniciativas de asociación entre los Estados y la industria;

Tomando nota de que un sistema de aviación sostenible y resiliente contribuye al desarrollo económico de los Estados y sus industrias;

Reconociendo la necesidad de preservar la confianza del público en el transporte aéreo brindando acceso a información pertinente de seguridad operacional;

Reconociendo que, en los esfuerzos por acrecentar la seguridad operacional de la aviación, cobra capital importancia un enfoque dinámico donde se establezca una estrategia para fijar los objetivos, las metas y los indicadores que permitan gestionar las dificultades organizacionales y los riesgos para la seguridad operacional;

Reconociendo que la OACI ha implantado grupos regionales de seguridad operacional de la aviación, teniendo en cuenta las necesidades de las diversas regiones y basándose en las estructuras y formas de cooperación ya existentes;

Tomando nota de la intención de utilizar un enfoque basado en los riesgos para gestionar la seguridad operacional en el GASP para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten;

Tomando nota del desarrollo de la hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial como plan de acción para asistir a la comunidad de la aviación en el logro de los objetivos del GASP, por medio de un marco de referencia estructurado y común para todas las partes interesadas pertinentes; y

Tomando nota de la necesidad de asistir a los Estados miembros en la creación de sistemas de vigilancia de la seguridad operacional para adoptar un enfoque de gestión de la seguridad operacional bajo su programa estatal de seguridad operacional (SSP);

La Asamblea:

1. *Destaca* la necesidad de seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación reduciendo el número de accidentes y de víctimas mortales conexas en las operaciones de transporte aéreo, incluidas las operaciones de aeronaves regionales, en todo el mundo;
2. *Destaca* que los limitados recursos de la comunidad de la aviación internacional deberían ser utilizados en forma estratégica para apoyar a los Estados y las regiones procurando la asistencia para facilitar la implementación del programa estatal de seguridad operacional (SSP), lo que incluye el fortalecimiento de la vigilancia de la seguridad operacional;
3. *Insta* a los Estados miembros ejecutar planes nacionales de seguridad operacional de la aviación acordes con el GASP para reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan;
4. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y las organizaciones internacionales pertinentes a trabajar con todas las partes interesadas para ejecutar planes regionales de seguridad operacional de la aviación acordes con el GASP a fin de reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan;
5. *Insta* a los Estados a ejercer plenamente su función de vigilancia de los explotadores nacionales en cabal cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) correspondientes y cerciorarse de que todos y cada uno de los explotadores extranjeros que realicen vuelos que ingresen a su territorio sean objeto de vigilancia adecuada por sus respectivos Estados, y a adoptar las medidas que correspondan cuando sean necesarias para preservar la seguridad operacional; y

6. *Alienta* a la OACI a que continúe desarrollando textos de orientación y herramientas para apoyar la elaboración y ejecución de planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación.

APÉNDICE B

Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)

Considerando que el acrecentamiento de la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia en las operaciones de aviación constituye un elemento clave de los objetivos estratégicos de la OACI;

Habiendo adoptado la resolución A41-10, que contiene la declaración consolidada de las políticas permanentes y prácticas conexas de la OACI relativas específicamente a la navegación aérea;

Reconociendo la importancia del GANP como estrategia operacional y como parte del conjunto de medidas para alcanzar las metas mundiales a las que aspira la OACI en materia de reducción de las emisiones de CO₂; y

Reconociendo que muchos Estados y regiones están desarrollando nuevos planes de navegación aérea para su propia modernización y transformación de la navegación aérea;

Reconociendo que el intercambio de mejores prácticas, la experiencia adquirida y el aporte de textos de orientación puede apoyar a los Estados en la introducción de mejoras operacionales de manera rentable por medio de la adopción de sistemas avanzados sin pasar por pasos intermedios;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que utilice la orientación del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) para elaborar y establecer las prioridades del programa de trabajo técnico de la OACI en la esfera de la navegación aérea;

2. *Insta* al Consejo a proporcionar a los Estados una hoja de ruta de normalización y evolución, como se anuncia en el GANP, como base para el programa de trabajo de la OACI;

3. *Exhorta* a los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y la industria aeronáutica a valerse de la orientación que brinda el GANP en sus actividades de planificación y ejecución, estableciendo prioridades, metas e indicadores consecuentes con los objetivos armonizados a escala mundial en función de las necesidades operacionales;

4. *Exhorta* a los Estados a tener en cuenta las directrices del GANP para la implementación de mejoras operacionales como parte de su estrategia nacional para reducir el impacto ambiental de la aviación internacional, incluidas las emisiones de CO₂;

5. *Exhorta* a los Estados, los PIRG y la industria de la aviación a dar información oportuna a la OACI, y mutuamente, sobre el grado de ejecución del GANP, comunicando además la experiencia adquirida en la aplicación de las mejoras operacionales indicadas en el marco ASBU;

6. *Invita* a los PIRG a utilizar las herramientas normalizadas de la OACI u otras herramientas regionales adecuadas para seguir el avance de la implantación de los sistemas de navegación aérea y, en colaboración con la OACI, analizar su implantación;

7. *Encarga* al Consejo que publique los resultados de los análisis en los informes de actuación regional que incluyan, como mínimo, las prioridades clave en materia de ejecución y los beneficios ambientales acumulados asociados a la implementación de las mejoras operacionales indicadas en el marco ASBU;

8. *Insta* a los Estados que están elaborando nuevos planes de navegación aérea para su propia modernización de la navegación aérea a que se coordinen con la OACI y alineen sus planes a fin de asegurar su compatibilidad y armonización a escalas regional y mundial e interoperabilidad;
9. *Encarga* al Consejo que continúe desarrollando el GANP para mantenerlo actualizado con la evolución de las tecnologías emergentes y los requisitos operacionales; y
10. *Invita* a la OACI a avanzar en la elaboración de textos de orientación relacionados con el Plan Nacional de Navegación Aérea en las próximas revisiones del GANP y a recopilar y compartir las mejores prácticas, la experiencia adquirida y los resultados de referencia relacionados con la aplicación de mejoras operacionales.

A40-3: Protección de los datos e información sobre seguridad operacional recopilados para mantener o mejorar la seguridad operacional, así como de los registros del registrador de vuelo en operaciones normales

Considerando que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo entero;

Reconociendo la importancia de la libre comunicación de la información sobre seguridad operacional entre los participantes en el sistema de aviación;

Recordando que las disposiciones del Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* contemplan la protección de datos e información sobre seguridad operacional recopilados para mantener o mejorar la seguridad operacional, así como de sus fuentes;

Reconociendo que la protección de los datos sobre seguridad operacional, la información sobre seguridad operacional y sus fuentes es fundamental para garantizar su continua disponibilidad, ya que la utilización de datos e información sobre seguridad operacional para fines distintos a los de mantener o mejorar la seguridad operacional podría impedir la futura disponibilidad de dichos datos e información y a su vez producir un efecto adverso en la seguridad operacional;

Considerando que es necesario encontrar un equilibrio entre la necesidad de proteger los datos sobre seguridad operacional, la información sobre seguridad operacional y sus fuentes para mantener o mejorar la seguridad operacional y la necesidad de administrar debidamente la justicia;

Tomando nota de que los registros del registrador de vuelo y sus transcripciones se introdujeron para apoyar las investigaciones de accidentes e incidentes;

Considerando que las disposiciones del Anexo 6 — *Operación de aeronaves* contemplan la protección de los registros del registrador de vuelo o sus transcripciones en operaciones normales;

Consciente de la importancia de proteger los registros del registrador de vuelo o sus transcripciones en operaciones normales, fuera de lo contemplado en las investigaciones del Anexo 13;

Preocupada de que los datos e información sobre seguridad operacional y los registros del registrador de vuelo o sus transcripciones en operaciones normales puedan ser utilizados para otros fines –por ejemplo, para procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y penales– distintos de aquellos para los que fueron recopilados;

Tomando nota de que, para la notificación de sucesos de seguridad operacional, es de importancia fundamental que exista un entorno favorable en el que los empleados y el personal de operaciones puedan tener confianza en que al notificar dichos sucesos, sus acciones u omisiones, acordes con su experiencia y formación, no sean castigadas; y

Reconociendo que los avances tecnológicos pueden ampliar los tipos de registros y los datos e información sobre seguridad operacional que pueden captar los sistemas de notificación de sucesos de seguridad operacional y los registradores de vuelo;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a reafirmar su compromiso de proteger los datos y la información sobre seguridad operacional recopilados para mantener o mejorar la seguridad operacional, así como sus fuentes;
2. *Insta* a los Estados miembros a proteger los registros del registrador de vuelo o sus transcripciones en operaciones normales, fuera de lo contemplado en las investigaciones del Anexo 13;
3. *Insta* a todos los Estados miembros a que continúen examinando su legislación vigente y la ajusten, según sea necesario, o promulguen leyes, reglamentos y políticas para proteger los datos y la información sobre seguridad operacional y sus fuentes, así como los registros del registrador de vuelo o sus transcripciones en operaciones normales;
4. *Encarga* a la Secretaria General que siga proporcionando apoyo a los Estados para que apliquen los marcos de protección contemplados en los Anexos 6 y 19; y
5. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A38-4.

A37-11: Metas mundiales de navegación basada en la performance

Considerando que el objetivo principal de la OACI es asegurar el funcionamiento operacionalmente seguro y eficiente del sistema mundial de navegación aérea;

Considerando que para mejorar el funcionamiento del sistema de navegación aérea de manera armonizada a escala mundial se requiere la colaboración activa de todos los interesados;

Considerando que la 11ª Conferencia de navegación aérea recomendó que la OACI abordara y avanzara, con carácter urgente, las cuestiones relacionadas con la introducción de la navegación de área (RNAV) y la performance de navegación requerida (RNP);

Considerando que la 11ª Conferencia de navegación aérea recomendó que la OACI elaborara procedimientos RNAV con apoyo del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para aeronaves de alas fijas, proporcionando gran precisión en el mantenimiento de la derrota y la velocidad para mantener la separación en virajes y permitir alineaciones de aproximación flexibles;

Considerando que la 11ª Conferencia de navegación aérea recomendó que la OACI elaborara procedimientos RNAV con GNSS tanto para las aeronaves de alas fijas como de alas giratorias, a fin de permitir mínimas de operación reducidas en entornos con numerosos obstáculos o con otras limitaciones;

Considerando que en la Resolución A33-16 se pidió al Consejo que formulara un programa para alentar a los Estados a implantar procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) utilizando datos como los del GNSS o del equipo radiotelemétrico (DME)/DME, de conformidad con las disposiciones de la OACI;

Reconociendo que no todos los aeropuertos cuentan con la infraestructura necesaria para apoyar las operaciones APV y que no todas las aeronaves tienen actualmente la capacidad necesaria para operaciones APV;

Reconociendo que muchos Estados ya tienen la infraestructura necesaria y las aeronaves capaces de realizar aproximaciones directas con guía lateral (aproximaciones LNAV) basadas en especificaciones RNP y que las aproximaciones directas aportan mejoras demostradas y significativas en comparación con las aproximaciones en circuito;

Reconociendo que en el Plan global para la seguridad operacional de la aviación se han definido Iniciativas de seguridad operacional mundial (GSI) para concentrarse en elaborar una estrategia de seguridad operacional para el futuro que abarque el uso eficaz de tecnología con el objeto de mejorar la seguridad operacional, la adopción congruente de las mejores prácticas de la industria, la armonización de las estrategias de seguridad operacional mundial de la industria y la vigilancia normativa regular;

Reconociendo que en el Plan mundial de navegación aérea se han identificado Iniciativas del Plan mundial (GPI) para concentrarse en la incorporación de capacidades avanzadas de navegación de aeronaves en la infraestructura de sistemas de navegación aérea, la optimización del área de control terminal por medio de mejores técnicas de diseño y gestión, la optimización del área de control terminal a través de la implantación de SID y STAR con RNP y RNAV y la optimización del área de control terminal para ofrecer operaciones de aeronaves más eficientes, en términos de ahorro de combustible, mediante procedimientos de llegada basados en FMS;

Reconociendo que la preparación permanente de especificaciones de navegación divergentes repercutiría en la seguridad operacional y la eficiencia y perjudicaría a los Estados y la industria;

Tomando nota con satisfacción de que los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) han completado planes regionales de implantación de la PBN; y

Reconociendo que no todos los Estados han elaborado un plan de implantación de la PBN para la fecha prevista de 2009;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados a implantar rutas de servicios de tránsito aéreo (ATS) y procedimientos de aproximación con RNAV y RNP de conformidad con el concepto PBN de la OACI definido en el *Manual de navegación basada en la performance (PBN)* (Doc 9613);

2. *Resuelve* que:

a) los Estados completen un plan de implantación de la PBN con carácter urgente a fin de lograr lo siguiente:

- 1) implantación de operaciones RNAV y RNP (donde se requiera) para áreas en ruta y terminales de acuerdo con los plazos y los hitos intermedios establecidos;
- 2) implantación para 2016 de procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) (Baro-VNAV y/o GNSS aumentado), incluidos los mínimos para LNAV únicamente, para todos los extremos de pistas de vuelo por instrumentos, ya sea como aproximación principal o como apoyo para aproximaciones de precisión, con los hitos intermedios siguientes: 30% para 2010 y 70% para 2014; y

- 3) implantación de procedimientos directos LNAV únicamente, como excepción de 2), para las pistas de vuelo por instrumentos en aeródromos en donde no hay instalaciones de altímetro local disponibles y donde no hay aeronaves adecuadamente equipadas para operaciones APV con una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o más;
 - b) la OACI elabore un plan de acción coordinado para asistir a los Estados en la implantación de la PBN y asegurar la preparación y/o el mantenimiento de SARPS, procedimientos para los servicios de navegación (PANS) y textos de orientación armonizados a escala mundial, incluida una metodología mundial armonizada para la evaluación de la seguridad operacional, para que se mantengan a la par de las demandas operacionales;
3. *Insta* a los Estados a incluir en sus planes de implantación de la PBN provisiones para la implantación de procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) para todos los extremos de pistas para aeronaves con una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o más, de acuerdo con los plazos e hitos intermedios establecidos;
 4. *Encarga* al Consejo que presente un informe sobre el avance en la implantación de la PBN al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea, de ser necesario;
 5. *Pide* que los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) incluyan en su programa de trabajo la revisión del estado de implantación de la PBN por los Estados de conformidad con los planes de implantación definidos y que rindan informe anualmente a la OACI sobre las deficiencias que puedan observarse; y
 6. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A36-23.

A22-11: Ayuda internacional para el restablecimiento de operaciones de los aeropuertos internacionales e instalaciones y servicios de navegación aérea conexos

A29-3: Armonización mundial de la reglamentación

A40-17: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local

A40-18: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático

A35-15: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

A32-12: Seguimiento de la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM de 1998

A29-15: Restricciones al consumo de tabaco en los vuelos internacionales de pasajeros

A35-12: Protección de la salud de los pasajeros y las tripulaciones y prevención de la propagación de enfermedades transmisibles en los vuelos internacionales

A40-14: Mitigación de la propagación de enfermedades mediante la desinsectación de aeronaves y medidas de control de vectores, entre otros medios, e importancia del CAPSCA (Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil) para ponerlos en práctica

A29-13: Intensificación de la vigilancia en materia de seguridad operacional

A32-11: Establecimiento del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional

A33-9: Resolución de las deficiencias detectadas mediante el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y fomento de la garantía de calidad en los proyectos de cooperación técnica

A40-9: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

A29-11: Utilización de la tecnología espacial en la esfera de la navegación aérea

A36-14: Uso de rutas transpolares

A40-6: Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables

A40-13: El Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)

A23-14: Aplicación de la planificación de sistemas a la introducción de nuevos tipos de aeronaves

Considerando que la introducción de nuevos tipos de aeronaves puede repercutir considerablemente en la determinación de nuevos requisitos que habrán de satisfacer los aeropuertos y las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta;

Considerando que, como ha ocurrido en oportunidades anteriores, los Estados podrían verse obligados a satisfacer esos requisitos en condiciones desventajosas, por no disponer del tiempo necesario para planificar tanto las inversiones como la construcción y mantenimiento de las instalaciones y servicios;

Considerando que la introducción de tales aeronaves puede, por lo tanto, tener influencia decisiva en los resultados de la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional y en la capacidad competitiva de sus explotadores;

Considerando que tales circunstancias pueden a su vez repercutir en las responsabilidades que competen a los Estados, como representantes de los intereses públicos afectados y particularmente en su calidad de proveedores de aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta;

Considerando que resulta por lo tanto evidente que los beneficios que es dable esperar con la introducción de los nuevos tipos de aeronaves sólo podrán ser alcanzados íntegramente mediante la participación coordinada, en ese proceso, de los fabricantes de tales aeronaves, de los explotadores que las utilizarán en sus servicios, de los explotadores de aeropuertos y de los Estados, en su doble calidad de proveedores de la infraestructura aeronáutica y representantes de los intereses públicos;

Considerando que, a tales fines, los Estados contratantes deberían participar en ese proceso, no sólo en razón de sus responsabilidades arriba indicadas, sino también instando a sus nacionales dedicados a la fabricación y explotación de tales aeronaves y a la explotación de aeropuertos a colaborar en dicha coordinación;

Considerando que todo lo precedentemente expuesto debe entenderse en el sentido de que en el proceso no se verá afectada en modo alguno la libertad de decisión de los fabricantes, de los explotadores de aeronaves y aeropuertos ni de los propios Estados; y

Considerando que como resultado del estudio realizado por el Consejo sobre el asunto, la Organización ha instituido un sistema de información a fin de facilitar la planificación coordinada del procedimiento de introducción de nuevos tipos de aeronaves;

La Asamblea:

1. *Declara* que, a los efectos de lograr el máximo beneficio con la introducción de nuevos tipos de aeronaves, resulta necesario que los fabricantes y explotadores de las mismas, los explotadores de aeropuertos y los Estados, en su calidad de proveedores de la infraestructura aeronáutica y de representantes de los intereses públicos, realicen una planificación coordinada en el mayor grado posible, en el proceso de introducción de tales aeronaves;
2. *Encarga* al Consejo que fomente la aplicación constante del procedimiento de planificación de sistemas a la introducción de nuevos tipos de aeronaves;
3. *Insta* a los Estados contratantes a que presten la cooperación necesaria en la aplicación del proceso de planificación de sistemas a la introducción de nuevos tipos de aeronaves; y
4. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A16-5.

A33-11: Un código mundial para el diseño de aeronaves

A27-11: Congestión en los aeropuertos y en el espacio aéreo

Considerando que el rápido aumento del tráfico aéreo impone muchas exigencias a los aeropuertos y a los sistemas de navegación aérea y causa serios problemas de congestión en algunas regiones del mundo;

Considerando que se han tomado iniciativas para aliviar los efectos más serios de la falta de equilibrio que existe entre la demanda en materia de tráfico aéreo y la capacidad a corto y a medio plazo;

Considerando que ya quedaron demostrados los beneficios de la planificación regional;

Tomando nota de la Resolución A27-10 (Apéndice P) sobre coordinación entre el tránsito aéreo civil y el militar;

Reconociendo que se necesitan otras medidas, algunas de ellas a largo plazo, para aumentar la capacidad aeroportuaria y de los sistemas de navegación aérea para satisfacer más eficazmente el futuro tráfico aéreo; y

Tomando nota de la intención del Consejo de incluir, dentro del programa de trabajo de la Organización en las esferas de la navegación aérea y del transporte aéreo, tareas relacionadas con la capacidad y la congestión de los aeropuertos y del espacio aéreo;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a tomar medidas que tengan efectos positivos sobre la capacidad aeroportuaria y del espacio aéreo, en consultación con los usuarios y explotadores de aeropuertos y sin menoscabo de la seguridad;
2. *Invita* a los Estados a reconocer que los aeropuertos y el espacio aéreo constituyen un sistema integrado y que se deben armonizar los desarrollos en ambas esferas;
3. *Insta* a los Estados a tomar en cuenta los efectos de los problemas de congestión en sus aeropuertos y espacio aéreo sobre otros Estados, así como las consecuencias de las medidas tomadas para tratar dichos problemas;

4. *Invita* a los Estados a considerar la posible disminución de las restricciones a las operaciones para las aeronaves que cumplan con los requisitos del Capítulo 3 del Anexo 16, inclusive la reducción de los períodos de prohibición de vuelos nocturnos y de las cuotas para llegadas fuera de horario en el caso de dichas aeronaves; y

5. *Encarga al Consejo:*

- a) que asegure que, al preparar SARPS y PANS, se tengan en cuenta sus efectos sobre la capacidad aeroportuaria y del espacio aéreo; y
- b) que, al examinar el trabajo de la Organización en las esferas de la navegación aérea y del transporte aéreo relacionado con la congestión del espacio aéreo, ponga especial atención, además de la planificación mundial, a descentralizar y a delegar la labor según la zona geográfica y el asunto de que se trate; y que asegure una coordinación eficaz para que los esfuerzos no sean una duplicación de las actividades de otros organismos internacionales, y que haga mayor hincapié en las responsabilidades regionales para alcanzar soluciones más rápidas y mejor adoptadas a los problemas regionales.

A41-9: Nuevos participantes

Considerando que el preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional estipula que quienes lo suscriben han “convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”;

Considerando que el Anexo 11 al Convenio dispone que los Estados miembros definan aquellas partes de espacio aéreo sobre sus territorios en las que se proveerán los servicios de tránsito aéreo y que, en adelante, dispongan el establecimiento y provisión de esos servicios;

Reconociendo que, para los fines de esta Resolución, el término “nuevos participantes” designa las operaciones aeroespaciales de mayor altitud (HAO) y las operaciones de gestión del tránsito de sistemas de aeronaves no tripuladas (UTM);

Reconociendo que existe una necesidad creciente de facilitar, mediante un marco mundial armonizado, las operaciones de los nuevos participantes y que existe una gran disparidad de capacidades de actuación entre los distintos tipos de vehículos que integrarían este nuevo grupo de usuarios del espacio aéreo;

Recordando la resolución A40-26 relativa al Transporte Comercial Espacial (CST);

Reconociendo la probabilidad de que las disposiciones de la OACI deban modificarse o ampliarse para garantizar la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia de las operaciones de los nuevos participantes y la integración de esas operaciones en el marco existente de gestión del tránsito aéreo;

Reconociendo que se han hecho importantes avances respecto a la facilitación de las operaciones de los nuevos participantes mediante iniciativas regionales y estatales; y

Recordando que el Concepto operacional de ATM mundial de la OACI establece que todo el espacio aéreo debería ser un recurso utilizable, que toda restricción de uso de un volumen en particular de espacio aéreo debería considerarse transitoria, y que todo el espacio aéreo debería gestionarse con flexibilidad;

La Asamblea:

1. *Encarga* a la OACI que examine las normas y métodos recomendados (SARPS) en materia de reglamento del aire, servicios de tránsito aéreo, certificación, otorgamiento de licencias, responsabilidades y medio ambiente, entre otros, con miras a enmendarlos o ampliarlos según sea necesario, y que elabore conceptos y orientación específicos con el propósito de facilitar las operaciones de nuevos participantes mediante un marco mundial armonizado, teniendo en cuenta los marcos y las prácticas regionales;
2. *Pide* a los Estados miembros que organicen sus reglamentos y procedimientos que rigen las operaciones de los nuevos participantes y el uso compartido de determinadas instalaciones y servicios entre todos los usuarios del espacio aéreo, a fin de facilitar la integración de estas operaciones sin menoscabo de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, teniendo debidamente en cuenta las implicaciones ambientales y, cuando sea necesario, garantizando que estas operaciones nuevas cumplan las disposiciones del Anexo 2 — *Reglamento del aire*;
3. *Pide* a los Estados miembros que se aseguren de que el uso compartido por parte de todos los usuarios del espacio aéreo y de ciertas instalaciones y servicios no afecte de manera desproporcionada la regularidad, protección medioambiental y eficiencia de las operaciones civiles y militares;
4. *Reconoce* la función de la OACI como foro internacional para facilitar una mayor cooperación, colaboración e intercambio de mejores prácticas, como apoyo a las iniciativas regionales, y para emprender las actividades de seguimiento necesarias sobre la base de esas iniciativas promoviendo un mayor diálogo entre los Estados, los nuevos participantes, las actuales partes interesadas y la comunidad espacial; y
5. *Declara* que esta resolución sustituye la resolución A40-7.

A40-9: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

AERONAVEGABILIDAD Y OPERACIÓN DE AERONAVES

A23-2: Enmienda del Convenio de Chicago en lo relativo a la transferencia de ciertas funciones y obligaciones

A40-4: Apéndice C: Certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias de las tripulaciones de vuelo

A23-13: Arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales

Considerando que es de interés general para la aviación civil internacional facilitar los arreglos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, especialmente de aeronaves sin tripulación;

Considerando que las disposiciones internacionales en vigor no contienen ningún impedimento absoluto para la ejecución de tales arreglos;

Considerando que el Anexo 6 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, entre otras cosas, no impide que el Estado de matrícula delegue en otro Estado poderes para ejercer las funciones que le incumben en virtud de dicho Anexo;

Considerando que tal delegación de poderes pueda facilitar la ejecución de arreglos para el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, especialmente de aeronaves sin tripulación;

Considerando que tal delegación de poderes sólo puede otorgarse sin perjuicio de los derechos de terceros Estados;

Considerando que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* fue preparado antes de generalizarse la aplicación del arrendamiento, fletamento e intercambio internacionales de aeronaves, especialmente de aeronaves sin tripulación;

Considerando que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* impone al Estado de matrícula responsabilidades que puede asumir cuando la aeronave es explotada por un explotador de dicho Estado, como es corrientemente el caso, pero que no puede asumir convenientemente cuando la aeronave matriculada en tal Estado es arrendada, fletada o intercambiada, especialmente sin tripulación, por un explotador de otro Estado;

Considerando que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* quizá no especifique debidamente los derechos y obligaciones del Estado del cual es nacional el explotador de una aeronave arrendada, fletada o intercambiada, especialmente sin tripulación, hasta que entre en vigor la enmienda del Convenio (Artículo 83 *bis*);

Considerando que la seguridad y el régimen económico del transporte aéreo internacional pueden verse adversamente afectados por falta de una definición clara de las responsabilidades con respecto a las aeronaves arrendadas, fletadas e intercambiadas, especialmente sin tripulación, en virtud de las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Considerando que los casos de arrendamiento, fletamento e intercambio en cuestión, han aumentado en forma notoria y plantean graves problemas;

Considerando que las disposiciones de los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* que se refieren a la delegación de poderes de un Estado a otro para que ejerza determinadas funciones, sólo pueden invocarse cuando no vayan en detrimento de los derechos de Estados terceros;

Considerando que la legislación de determinados Estados contratantes no está adaptada a esta situación; y

Considerando que aún no se ha resuelto el problema fundamental de la responsabilidad final del Estado de matrícula en esta materia, y que no podrá resolverse hasta que entre en vigor la enmienda del Convenio (Artículo 83 *bis*);

La Asamblea:

1. *Felicita* al Consejo por las medidas que ha adoptado hasta el momento para facilitar el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, adoptando, por una parte, diversas enmiendas de los Anexos al Convenio de Chicago y, por otra, encargando el estudio de un texto apropiado, primeramente a un grupo de trabajo y luego a un subcomité especial del Comité Jurídico;
2. *Declara* que la cuestión del arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves continúa presentando graves problemas que deben ser resueltos;
3. *Insta* a que, en los casos en que se facilitara la ejecución de arreglos para el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves — especialmente sin tripulación — el Estado de matrícula de tales aeronaves, en la medida en que estime necesario, delegue en el Estado del explotador las funciones que le competen en virtud del Anexo 6 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

4. *Insta* a que, en tales casos, el Estado del explotador modifique, si es necesario, sus reglamentos nacionales en la medida requerida para facultar la aceptación de tal delegación de funciones y obligar al explotador a cumplir las obligaciones impuestas por el Anexo 6;
5. *Invita* a todos los Estados contratantes, en cuya legislación existan disposiciones que se opongan al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, a que revisen oportunamente tales disposiciones, con miras a eliminar dichos obstáculos y ampliar su competencia, con objeto de poder asumir las nuevas funciones y obligaciones que le pudieran ser atribuidas en calidad de Estado del explotador; y
6. *Declara* que esta resolución sustituye a las Resoluciones A18-16, A21-22 y A22-28.

A40-17: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local

A40-18: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático

LICENCIAS DEL PERSONAL E INSTRUCCIÓN

A40-24: Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI

A21-24: El rasgo drepanocítico en la aviación civil

Considerando que una preocupación permanente en lo tocante a los aspectos médicos de la aviación civil en la medida en que afectan a los miembros de la tripulación, a los pasajeros y a terceros en tierra y en el aire, forma parte integral de la responsabilidad general de los Estados contratantes y de la OACI en la seguridad aeronáutica;

Considerando que varios cientos de miles de portadores de genes de anemia drepanocítica han sido transportados en vuelo anualmente, y continúan siendo transportados en aeronaves con cabina a presión y con cabina normal, a varias alturas operacionales y en toda clase de condiciones meteorológicas; y

Considerando que algunas líneas aéreas internacionales ya han revisado posiciones anteriores, y ahora emplean portadores del rasgo drepanocítico para desempeñar tareas del personal de la cabina;

La Asamblea resuelve:

1. instar a los Estados contratantes a establecer servicios, si aún no lo han hecho, con el propósito de:
 - a) asesorar a las administraciones aeronáuticas nacionales sobre todas las cuestiones de medicina aeronáutica relativas a la concesión de licencias;

- b) investigar los posibles riesgos para la salud relacionados con el vuelo;
 - c) suministrar médicos expertos para la investigación de los incidentes que ocurren durante el vuelo o se relacionen con el mismo;
 - d) llevar a cabo investigaciones sobre problemas médicos de la seguridad aeronáutica; y
 - e) asesorar sobre cuestiones sanitarias nacionales e internacionales que afecten a la aviación;
2. que se mantenga un enlace entre los Estados e igualmente con la Secretaría de la OACI sobre estos asuntos;
3. que el reconocimiento médico de las personas por si hubiera rasgos o afecciones, se fundamente solamente en consideraciones médicas;
4. notificar a los Estados contratantes que, en un solicitante, la sola presencia del rasgo drepanocítico no debería ser razón para descalificarlo para realizar funciones de vuelo en la aviación civil, a menos que haya prueba médica positiva en contrario.

A29-16: Función de la OACI en la prevención del uso indebido de ciertas sustancias en el lugar de trabajo

Considerando que en la Resolución A27-12 de la Asamblea se instaba al Consejo a elaborar con un alto grado de prioridad medidas concretas a fin de evitar y eliminar el uso indebido de ciertas sustancias por parte de los tripulantes, controladores de tránsito aéreo, mecánicos y demás personal de la aviación civil internacional, y se pedía al Consejo que, teniendo en cuenta otros estudios, propusiera medidas específicas sobre problemas relacionados con las drogas en la aviación civil internacional;

Considerando que el uso indebido de ciertas sustancias por parte de los empleados de la aviación civil puede comprometer seriamente la seguridad aeronáutica;

Considerando que la OACI ha iniciado acciones concretas para elaborar medidas que garanticen que en los lugares de trabajo de la aviación civil no se practique el uso indebido de ciertas sustancias agilizando la preparación de textos adicionales de orientación, con especial énfasis en los programas educativos relacionados con la prevención del uso indebido de ciertas sustancias;

Considerando que la Comisión de Aeronavegación solicitó a la Secretaría que agilizara la elaboración de textos adicionales de orientación; y

Considerando que incumbe a la comunidad de la aviación civil internacional el garantizar que los empleados de la aviación civil sean conscientes de los peligros planteados por el uso indebido de ciertas sustancias;

La Asamblea:

1. *Declara* su firme apoyo para lograr que los lugares de trabajo de la aviación civil se mantengan libres del uso indebido de ciertas sustancias y alienta las actividades de cooperación realizadas en toda la comunidad de la aviación civil internacional para instruir a los empleados en los peligros del uso indebido de ciertas sustancias y para tomar medidas, cuando se consideren necesarias, a fin de detectar su uso y disuadir del mismo y, mediante tales actividades, garantizar que el uso indebido de ciertas sustancias nunca llegue a prevalecer ni a tolerarse en la aviación civil internacional;

2. *Insta* al Consejo a que, según se prevé en la Resolución A27-12, conceda un alto grado de prioridad en el programa técnico a agilizar la elaboración y publicación de textos de orientación, en los que figuren medidas que puedan ser aplicadas por los Estados contratantes y a celebrar u organizar los simposios o seminarios necesarios para ayudar e instruir a los Estados contratantes a mantener los lugares de trabajo de la aviación civil libres de la amenaza que plantea el uso indebido de ciertas sustancias;
3. *Pide* al Consejo que continúe sus actividades para informarse sobre:
 - a) la existencia y crecimiento de la amenaza que supone para la seguridad de la aviación civil internacional el uso indebido de ciertas sustancias; y
 - b) las actividades realizadas por los Estados contratantes para aplicar medidas preventivas; y
4. *Pide* al Consejo que presente un informe sobre el cumplimiento de esta resolución al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

A33-12: Armonización de programas de pruebas de drogas y alcohol

Considerando que durante más de 50 años la OACI ha desempeñado efectiva y eficientemente sus funciones conforme al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Considerando que los objetivos fundamentales de la Organización enunciados en el Artículo 44 del Convenio de Chicago y las funciones del Consejo enunciadas en los Artículos 54 y 55 siguen siendo primordiales;

Considerando que se ha manifestado gratitud al Consejo y al Secretario General por el progreso logrado respecto a la eliminación del abuso de sustancias por parte del personal dedicado a funciones relacionadas con la seguridad operacional de la aviación;

Considerando que todavía es necesario llegar a una política uniforme para que las autoridades nacionales apliquen la reglamentación sobre prevención del abuso de alcohol y drogas por parte del personal dedicado a funciones relacionadas con la seguridad operacional de la aviación;

Considerando que la Organización enfrenta nuevos desafíos de índole tecnológica, económica, social y jurídica que evolucionan rápidamente;

Considerando que la respuesta a esos desafíos afecta la seguridad operacional de la aviación civil internacional; y

Considerando que es necesario que la OACI responda efectivamente a esos desafíos;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que examine la orientación actual para mejorarla a fin de ayudar a los Estados a preparar programas uniformes de prevención y pruebas;
2. *Encarga* al Consejo que estudie las cuestiones y prepare las disposiciones necesarias de la OACI para lograr uniformidad entre los programas de pruebas de sustancias de los Estados contratantes y para que estos últimos los apliquen al abuso del alcohol y las drogas por parte de determinado personal importante para la seguridad operacional; y
3. *Insta* a los Estados contratantes a fomentar la uniformidad respecto a sus programas de prevención y pruebas.

A38-8: Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas

Considerando que, para evitar accidentes, la OACI ha introducido disposiciones para asegurar que el personal de tránsito aéreo y los pilotos cuenten con la competencia necesaria para realizar y comprender comunicaciones radiotelefónicas en idioma inglés, incluida la exigencia de que se utilice el inglés, de solicitarse, en todas las estaciones terrestres que presten servicios a aeropuertos designados y a rutas usadas por los servicios aéreos internacionales;

Reconociendo que las disposiciones en materia lingüística refuerzan el requisito de utilizar la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las cuales se ha especificado;

Reconociendo que los Estados miembros han hecho esfuerzos considerables a fin de cumplir los requisitos de competencia lingüística;

Reconociendo que algunos Estados miembros tienen dificultades considerables en el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística, comprendido el establecimiento de medios de instrucción y examen;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 38 del Convenio, todo Estado miembro que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de las normas y procedimientos internacionales está obligado a notificarlo inmediatamente a la OACI;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 39 b) del Convenio, todo titular de una licencia que no reúna todas las condiciones prescritas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que posea debe llevar anotada en su licencia o agregada a ésta todos los aspectos en que esta persona deja de cumplir con dichas condiciones; y

Considerando que, en virtud del Artículo 40 del Convenio, el personal cuyos certificados o licencias estén así anotados no podrá participar en la navegación internacional sin el permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren:

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a utilizar la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las que se ha especificado;
2. *Encarga* al Consejo que siga apoyando a los Estados miembros en el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística;
3. *Alienta* a los Estados miembros a hacer uso del servicio de aprobación de pruebas de conocimientos del inglés aeronáutico (AELTS) de la OACI para verificar los instrumentos para llevar a cabo las pruebas de competencia lingüística;
4. *Alienta* a los Estados miembros a hacer uso de la ayuda didáctica *Requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística — Ejemplos de lenguaje hablado evaluados*;
5. *Insta* a los Estados miembros a que se ayuden mutuamente en el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística; y
6. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A37-10.

A39-13: Sustitución de halones

Reconociendo la importancia de los sistemas de extinción de incendios de las aeronaves para la seguridad de vuelo;

Reconociendo que los hidrocarburos halogenados (halones) han sido, por más de cincuenta años, el agente extintor de incendios más utilizado en los sistemas de extinción de incendios de las aeronaves civiles;

Considerando que los halones ya no se producen por acuerdo internacional porque su liberación contribuye al agotamiento de la capa de ozono y al cambio climático;

Reconociendo que es necesario hacer más porque las reservas de halones disponibles están disminuyendo y son inciertas, y que quienes actúan por la protección del medio ambiente siguen viendo con preocupación que no se hayan desarrollado aún alternativas de los halones para todos los sistemas de extinción de incendios de las aeronaves civiles;

Reconociendo que la norma de performance mínima para cada aplicación de halones ya fue elaborada por el Grupo de trabajo internacional sobre protección contra incendios de los sistemas de aeronave con la participación de la industria y las autoridades encargadas de la reglamentación;

Reconociendo que hay requisitos rigurosos para las distintas aeronaves en relación con cada aplicación de halones que deben cumplirse antes de poder llevar a la práctica la sustitución;

Reconociendo que la industria de fabricación de aeronaves ha establecido mecanismos para que todas las partes interesadas se comprometan con el desarrollo de soluciones comunes para la sustitución de halones dentro de un plazo realista en las aplicaciones para los compartimientos de carga;

Reconociendo que la producción de halones está prohibida por acuerdo internacional, los halones se obtienen ahora exclusivamente por recuperación, reutilización y reciclaje. Por lo tanto, debe controlarse rigurosamente el reciclaje del gas halón para evitar la posibilidad de que se suministren halones contaminados a la industria de la aviación civil; y

Reconociendo que toda estrategia debe proponer alternativas que no planteen un riesgo inaceptable para el medio ambiente o la salud en comparación con los halones que sustituyen;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados y su industria de la aviación a intensificar el desarrollo y la implantación de alternativas aceptables de los halones para los sistemas de extinción y supresión de incendios en los compartimientos de carga de las aeronaves;
2. *Insta* a los Estados a determinar y controlar sus reservas de halones y la calidad de los halones;
3. *Alienta* a la OACI a seguir colaborando con el Grupo de trabajo internacional sobre protección contra incendios de los sistemas de aeronave y con la Secretaría del Ozono del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, por intermedio de su Comité de Opciones Técnicas sobre Halones del Grupo de Evaluación Tecnológica y Económica, en relación con las alternativas de los halones para la aviación civil;
4. *Alienta* a los Estados a que colaboren con el Consorcio de la industria para las aplicaciones para motores/APU y con el Grupo de trabajo para la sustitución de halones en los sistemas de supresión de incendios de los compartimientos de carga establecido por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales;

5. *Alienta* a los Estados a que apoyen las medidas que se dirijan a reducir al mínimo las emisiones innecesarias de halones cuando no hay un incendio que ponga en riesgo la seguridad operacional y que dispongan una mejor gestión y preservación de las reservas actuales de halones.
6. *Encarga* al Consejo que disponga la sustitución de halones en los sistemas de supresión de incendios de los compartimientos de carga empleados en las aeronaves para las cuales se solicite la certificación de tipo después de una fecha específica en 2024; y
7. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A38-9.

A39-29: Nueva generación de profesionales de la aviación

Reconociendo que la aviación es una industria en crecimiento que es crítica para promover la conectividad mundial ayudando al mismo tiempo al desarrollo y crecimiento económico en todo el mundo;

Reconociendo que a fin de dar apoyo a las crecientes necesidades de la aviación y asegurar la explotación segura y eficiente del sistema de transporte aéreo se necesitan profesionales de la aviación calificados y competentes y una fuerza laboral diversa en la aviación;

Considerando que para responder a las necesidades de recursos humanos actuales y futuras es importante que los Estados y la industria atraigan a la nueva generación de profesionales de la aviación;

Observando que las asociaciones entre gobierno, organizaciones regionales, industria y organismos de educación son importantes para atraer, instruir y retener a la nueva generación de profesionales de la aviación, teniendo en cuenta la igualdad de género.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a trabajar con la comunidad de la aviación para identificar las necesidades de recursos humanos a largo plazo y establecer estrategias para atraer, instruir y retener en el sector, a profesionales de la aviación, teniendo en cuenta la igualdad de género;
2. *Alienta* a las autoridades de aviación civil a comunicar y cooperar con los organismos gubernamentales de educación y del trabajo, la red del programa TRAINAIR PLUS (TPP) y la industria de la aviación para desarrollar estrategias que permitan fomentar la aviación, la formación de profesionales de aviación competentes y su retención en los Estados;
3. *Alienta* a los Estados miembros a facilitar, mediante orientación y métodos de evaluación internacionalmente aceptados para el reconocimiento mutuo de cualificaciones y licencias, procedimientos administrativos para permitir la libre circulación de profesionales a través de las fronteras;
4. *Encarga* al Consejo que asegure un papel de liderazgo continuo para la OACI, facilitando la comunicación y colaboración con los Estados y la industria a fin de apoyar el desarrollo de pronósticos, estrategias, compartición de mejores prácticas, herramientas de planificación, y directrices para atraer a la nueva generación de profesionales de la aviación y cultivarla;
5. *Alienta* a los Estados miembros a promover las mejores prácticas concentradas en responder a las necesidades y valores de la nueva generación de profesionales de la aviación para habilitar la productividad, el rendimiento, la contratación, retención y seguridad de los empleados; y

6. *Alienta* a los Estados miembros, los organismos internacionales y regionales, los medios académicos y la industria, a apoyar el Programa NGAP, como uno de los elementos integrantes de la creación de capacidad, proporcionando conocimientos especializados y orientación, y recursos (humanos, financieros y datos) para ayudar a alcanzar sus objetivos.

A40-25: Implementación de estrategias de instrucción y creación de capacidad en la aviación

Considerando que para que la aviación mundial se desarrolle en forma sostenible, operacionalmente segura y protegida se necesitan empleados, supervisores y administradores cualificados y competentes para ejecutar, mantener, planificar, coordinar, administrar y supervisar todas las operaciones complejas de diversos aeropuertos, espacios aéreos, aeronaves, instalaciones de mantenimiento, etc.;

Considerando que el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha aprobado su *Política en materia de instrucción en aviación civil* en la que se indica que el objetivo y la función de la OACI en cuanto a la instrucción es “apoyar las estrategias de desarrollo de recursos humanos establecidas por los Estados miembros y la comunidad de la aviación a fin de garantizar que éstos tengan acceso a un número suficiente de personal cualificado y competente para explotar, administrar y mantener el sistema de transporte aéreo actual y futuro, conforme a las normas internacionales prescritas en materia de seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la navegación aérea, seguridad y facilitación de la aviación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección del medio ambiente”;

La Asamblea:

1. *Resuelve que* la OACI prestará asistencia a los Estados miembros para que logren alcanzar y mantener la competencia de su personal de aviación por medio de las actividades de instrucción de la OACI, con el fin de garantizar que los Estados miembros de la OACI cuenten con la capacidad y los recursos humanos suficientes para la aplicación de las disposiciones y programas de la OACI.

2. *Resuelve que* las actividades de instrucción de la OACI se regirán por los siguientes principios:

- a) la cualificación de los profesionales de la aviación es responsabilidad de los Estados miembros;
- b) se debería otorgar la más alta prioridad a las actividades de aprendizaje que contribuyen a la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) y programas de la OACI mediante la instrucción basada en competencias y la metodología de diseño de sistemas de instrucción (ISD);
- c) la OACI debería asesorar a quienes dirigen las entidades de instrucción pero no participar en la dirección de dichas entidades;
- d) se otorgará alta prioridad al apoyo al Programa sobre la nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP) de la OACI y a la implementación de marcos y estrategias de gestión de talentos y de la actuación humana que incluyan los aspectos que permiten atraer, formar, cultivar, educar y retener a la nueva generación;
- e) las actividades de instrucción mundial en aviación (GAT) deberían guiar y apoyar las oportunidades de instrucción y aprendizaje ofrecidas por la OACI a los Estados para garantizar la calidad, normalización, efectividad y eficiencia de los resultados; y

- f) la Secretaría General de la OACI debería fomentar que las actividades de GAT sean autosostenibles, con una estructura de gobernanza clara que incluya mecanismos para el cumplimiento de sus mandatos financieros, técnicos y de gestión e indicadores clave de rendimiento para satisfacer las necesidades de aprendizaje y desarrollo de los Estados.
3. *Insta* a los Estados a compartir sus planes estratégicos para el aprendizaje y el desarrollo de la aviación, incluida la aplicación práctica de la *Hoja de ruta de la OACI para la instrucción y creación de capacidad en la aviación*, y a prestarse asistencia recíproca para optimizar el acceso de sus profesionales de la aviación a las actividades de aprendizaje.
4. *Exhorta a los Estados a que:*
- a) alienten la creación de asociaciones para el aprendizaje y desarrollo en la aviación; y
 - b) creen alianzas para atender cuestiones relacionadas con la instrucción y el aprendizaje mediante la cooperación regional y el intercambio de conocimientos, que incluya, entre otras posibilidades, el uso compartido de recursos disponibles para instrucción, instructores, diseñadores de programas y cursos y el mantenimiento de una lista de expertos en instrucción en materia de aviación.
5. *Encarga* al Consejo que establezca un mecanismo de supervisión y evaluación de la calidad, eficiencia y eficacia de las actividades de GAT de la OACI y a que mantenga informados a los Estados miembros al respecto.

Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería reforzar la asistencia a los Estados miembros para que armonicen los niveles de competencia de sus profesionales de la aviación, incluso mediante el establecimiento de marcos de competencias para todos los empleos relacionados con la aviación. Esas iniciativas deberían basarse en lo siguiente:
- a) análisis de datos para determinar los requisitos de los empleos, la actuación humana esperada, las prioridades y necesidades;
 - b) las necesidades de capacitación identificadas para la aplicación de las disposiciones de la OACI; y
 - c) un enfoque basado en las competencias.

A38-10: Reconocimiento de la aprobación de los dispositivos de instrucción por simulación de vuelo (FSTD)
--

Considerando que la OACI ha publicado el Doc 9625 — *Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo*, Volumen I — *Aviones*, (3a. edición) y Volumen II — *Helicópteros* (1a. edición) para proporcionar a las autoridades de otros Estados los medios para aprobar, sin evaluaciones repetitivas, los requisitos establecidos por el Estado que haya llevado a cabo las evaluaciones iniciales y periódicas de un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (FSTD);

Reconociendo que, pese al mecanismo de armonización acordado a escala internacional previsto en el Doc 9625, la falta de requisitos para los FSTD está promoviendo las evaluaciones múltiples y generando elevados gastos a los Estados y la industria;

Reconociendo que se han hecho pocos avances en la implantación de sistemas para reconocer la aprobación de FSTD basados en las instrucciones que figuran en el Doc 9625;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a establecer sistemas para reconocer la aprobación de FSTD basados en las instrucciones que figuran en el Doc 9625;
2. *Encarga* al Consejo que continúe apoyando a los Estados miembros en el establecimiento de sistemas para reconocer la aprobación de FSTD; y
3. *Insta* a los Estados miembros a prestarse asistencia mutua en lo que respecta al establecimiento de sistemas para reconocer la aprobación de FSTD.

A40-4, Apéndice C: Certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias de las tripulaciones de vuelo

A40-4; Apéndice D: Personal de aviación cualificado y competente

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

A40-4, Apéndice N: Cooperación entre los Estados miembros en las investigaciones de accidentes de aviación

A40-4, Apéndice O: Actuación humana

A36-10: Mejora de la prevención de accidentes en la aviación civil

A40-2: Protección de registros de investigación de accidentes e incidentes

UNIDADES DE MEDIDA

A40-4: Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea

INSTALACIONES, SERVICIOS Y PERSONAL TERRESTRES

A40-4, Apéndice G: Delimitación de los espacios aéreos de los servicios de tránsito aéreo (ATS)

A40-4, Apéndice H: Prestación de los servicios de búsqueda y salvamento

A40-4, Apéndice I: Coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar

A40-4, Apéndice J: Provisión de aeródromos adecuados

A40-4, Apéndice K: Condiciones adecuadas de empleo del personal aeronáutico terrestre

A27-11: Congestión en los aeropuertos y en el espacio aéreo

A38-8: Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas

A40-8: Disposiciones globales para el diseño, la certificación y las operaciones de hidroaeródromos

Reconociendo que la Resolución A39-25 de la Asamblea encargó a la Secretaria General que considerara las necesidades y características especiales de los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), identificados en el marco de las Naciones Unidas, en la coordinación, priorización, facilitación e implementación de programas de asistencia destinados a mejorar los sistemas de transporte aéreo de esos países;

Reconociendo la necesidad de apoyar a los Estados con disposiciones mundiales relacionadas con zonas a las que solo se puede acceder con operaciones de hidroaviones a fin de mejorar la seguridad operacional y promover un sector de aviación civil robusto que fomente y respalde el progreso social y económico, por ejemplo, mediante el turismo responsable, que es un impulsor económico principal;

Considerando la necesidad de promulgar disposiciones mundiales relacionadas específicamente con el diseño, la certificación y las operaciones de hidroaeródromos para operaciones de hidroaviones a fin de satisfacer la necesidad de un transporte aéreo seguro, regular, eficiente y económico de todos los Estados miembros;

La Asamblea:

Pide al Consejo que, dentro del presupuesto actual asignado y con carácter prioritario, examine los SARPS existentes relacionados con los aeródromos e incorpore normas y métodos recomendados específicos en los Anexos pertinentes del Convenio para tratar los requisitos de diseño, certificación, gestión, seguridad operacional y notificación para las operaciones de hidroaeródromos.

PARTE III. TRANSPORTE AÉREO

POLÍTICAS PERMANENTES EN LA ESFERA DEL TRANSPORTE AÉREO

A41-27: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo
--

Considerando que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* establece los principios básicos que deben seguir los gobiernos para asegurar que los servicios del transporte aéreo internacional puedan desarrollarse de manera ordenada, regular, eficiente, económica, armoniosa y sostenible y que, por consiguiente, una de las finalidades de la OACI es apoyar los principios y acuerdos que permitan que los servicios del transporte aéreo internacional se establezcan sobre la base de la igualdad de oportunidades, la explotación sana y económica y el respeto mutuo por los derechos de los Estados, y teniendo en cuenta el interés general;

Considerando que el transporte aéreo tiene importancia fundamental para el desarrollo de la economía de los Estados, ya que promueve y facilita el turismo y el comercio;

Considerando que es cada vez más difícil, en particular para los países en desarrollo, conseguir los recursos necesarios para optimizar las oportunidades y enfrentar los desafíos inherentes al desarrollo del transporte aéreo y para seguir respondiendo a los retos que plantean las exigencias que se imponen al transporte aéreo;

Considerando que la Organización prepara continuamente textos de orientación, estudios y estadísticas sobre el desarrollo del transporte aéreo para los Estados miembros, y que los mismos deberían mantenerse actualizados, centrados y válidos y distribuirse a los Estados miembros por los medios más eficaces;

Considerando que los Estados miembros deben proporcionar datos estadísticos concretos y precisos e información para que la Organización pueda preparar orientación y estudios pertinentes;

Considerando que la Organización está evolucionando hacia la gestión por objetivos, con más énfasis en la aplicación de políticas de transporte aéreo y orientaciones conexas, de conformidad con la iniciativa denominada *Ningún país se queda atrás* (NCLB), en vez de considerar el establecimiento de normas en virtud de este objetivo estratégico;

Considerando que las orientaciones preparadas por la Organización y las medidas tomadas por la misma para cumplir con sus objetivos estratégicos – *Desarrollo económico del transporte aéreo* deberían ayudar a los Estados miembros a elaborar políticas y prácticas que faciliten la globalización, comercialización y liberalización, así como la creación de un entorno favorable para el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional;

Considerando que la Organización ha elaborado una *Orientación sobre medidas económicas y financieras de la OACI para mitigar la repercusión del brote de coronavirus en la aviación* de manera que los Estados miembros y la industria puedan hacer frente a las consecuencias económicas de la pandemia de COVID-19, aliviar la inminente presión financiera y de liquidez sobre la industria y reforzar la resiliencia del sector ante futuras crisis;

Considerando que la Declaración Ministerial adoptada en la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021) confirmó la importancia del apoyo prestado al sector de la aviación, incluido el apoyo económico y financiero, para mantener las operaciones y la prestación de servicios esenciales, salvaguardando la competencia leal y la igualdad de oportunidades; y

Considerando que para los Estados miembros es importante participar en la labor de la Organización en la esfera del transporte aéreo;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución, enumerados más adelante, constituyen la declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo vigentes al clausurarse el 41º período de sesiones de la Asamblea:

- Apéndice A — Reglamentación económica del transporte aéreo internacional
- Apéndice B — Impuestos
- Apéndice C — Economía de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea
- Apéndice D — Datos de aviación y estadísticas
- Apéndice E — Pronósticos, planificación y análisis económicos

2. *Insta* a los Estados miembros a que tengan en cuenta estas políticas y su profundización continua por parte del Consejo y por el Secretario General en los documentos pertinentes de la OACI;

3. *Insta* a los Estados miembros a que hagan todo lo posible para cumplir con las obligaciones dimanantes del Convenio y de las resoluciones de la Asamblea, a fin de apoyar la labor de la Organización en la esfera del transporte aéreo y, en especial, para proporcionar en forma completa y expedita información estadística y de otra índole que la Organización solicite para su labor en el campo del transporte aéreo;

4. *Insta* a los Estados miembros a que en el ejercicio de sus funciones reglamentarias consideren las políticas y textos de orientación elaborados por la OACI sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, tales como los del Doc 9587, *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional*;

5. *Pide* al Consejo que asigne particular importancia a los desafíos financieros del desarrollo de la infraestructura y capacidad de la aviación, en consonancia con el nivel de crecimiento del tránsito previsto, especialmente en los países en desarrollo;

6. *Pide* al Consejo que, cuando lo considere conveniente para la labor sobre cualquier asunto de transporte aéreo, realice consultas con representantes especializados de Estados miembros por los medios más adecuados, incluida la creación de grupos expertos o de grupos de estudio de la Secretaría integrados por tales expertos cualificados, que se reunirían o trabajarían por correspondencia y rendirían posteriormente informe al Comité de Transporte aéreo en consonancia con el Doc 9482, *Instrucciones para los grupos de expertos del Comité de Transporte aéreo y del Comité de Seguridad de la Aviación*;

7. *Pide* al Consejo que celebre conferencias o reuniones departamentales en las que todos los Estados miembros puedan participar, como el medio principal para resolver los problemas de importancia mundial en la esfera del transporte aéreo, cuando el número e importancia de los problemas que deban tratarse justifiquen dichas reuniones y cuando exista la posibilidad de una acción constructiva respecto a ellos;

8. *Pide* al Consejo y al Secretario General difundir y promover entre los Estados miembros las políticas de la OACI relativas al transporte aéreo y la correspondiente orientación;

9. *Pide* al Consejo y al Secretario General que continúen la promoción y sensibilización sobre la *Declaración Ministerial de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19*, a la vez que se realizan esfuerzos para aplicar las disposiciones pertinentes de la Declaración;

10. *Pide* al Consejo y al Secretario General que adopten las medidas necesarias para aplicar las resoluciones y decisiones de la Asamblea relativas a las actividades de transporte aéreo de la Organización, y vigilen y presten apoyo en la aplicación por parte de los Estados de las disposiciones de la OACI relativas al transporte aéreo;
11. *Pide* al Consejo que examine periódicamente la declaración consolidada de las políticas de transporte aéreo de la OACI e informe a la Asamblea cuando se requieran cambios en la declaración;
12. *Pide* al Consejo que mantenga los textos de orientación y las políticas de la OACI en la esfera del transporte aéreo actualizados para que respondan a los cambios y necesidades de los Estados miembros, preservando a la vez los principios básicos sobre los que descansan; y
13. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A40-9.

APÉNDICE A

Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Sección I. Principios básicos y visión de largo plazo

Considerando que los principios fundamentales de soberanía, justicia e igualdad de oportunidades, no discriminación, interdependencia, armonización y cooperación que se consagran en el Convenio han servido adecuadamente al transporte aéreo internacional y continúan constituyendo la base de su futuro desarrollo y contribuyendo al mismo;

Considerando que el multilateralismo para liberalizar el transporte aéreo internacional, especialmente el intercambio de derechos comerciales, sobre una base multilateral en la medida más amplia posible continúa siendo un objetivo de la Organización;

Considerando que, en el marco del Convenio, los Estados miembros tienen objetivos y políticas de reglamentación diferentes, pero comparten el objetivo fundamental de la participación fiable y sostenida en el sistema de transporte aéreo internacional;

Considerando que existe la necesidad de adaptarse al cambiante entorno normativo y operacional en la esfera del transporte aéreo y que la Organización ha desarrollado, en consecuencia, orientación sobre las políticas de reglamentación del transporte aéreo internacional, incluyendo cláusulas modelo y plantillas para acuerdos de servicios aéreos;

Considerando que el tremendo impacto de la COVID-19 en el sector de la aviación en lo que respecta a la resiliencia, sostenibilidad o recuperación requiere la interacción entre diferentes áreas técnicas y de políticas para encontrar soluciones adecuadas para el sector;

Considerando que la mayoría de los servicios aéreos internacionales se rigen por Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) bilaterales o multilaterales entre Estados o grupos regionales de Estados, y que esos acuerdos son indispensables para el transporte aéreo internacional porque brindan un marco previsible en el que los transportistas aéreos pueden operar y mantener futuros servicios aéreos y, por lo tanto, toda restricción que se incorpore en respuesta a una crisis se debería mantener al mínimo y conciliar con los requisitos de los ASA;

Considerando que existe la necesidad de lograr una mayor comprensión acerca de los beneficios y las dificultades que entraña la liberalización del acceso a los mercados, tanto en términos de personas que viajan como de servicios de carga;

Considerando que el suministro de servicios de transporte aéreo regulares y fiables es de fundamental importancia para el desarrollo de las economías de los Estados, en especial los Estados en desarrollo, incluidos los que dependen del turismo;

Considerando que la Organización ha adoptado una visión de largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional que establece que: *Nosotros, los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional, resolvemos promover activamente la liberalización continua del transporte aéreo internacional para favorecer a todas las partes interesadas y a la economía en general. Nos guiará la necesidad de asegurar que se respeten los máximos niveles de seguridad operacional y protección de la aviación y el principio de lealtad e igualdad de oportunidades para todos los Estados y sus partes interesadas;*

Considerando que el cumplimiento de los Estados miembros de las disposiciones del Convenio y que la adhesión universal al *Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales* (IASTA), el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional* (Convenio de Montreal de 1999), el *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil* (Convenio de Ciudad del Cabo) y su Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico y otros instrumentos de la OACI que rigen el transporte aéreo internacional pueden facilitar y contribuir al logro de los objetivos de la Organización;

Considerando que debería tenerse debidamente en cuenta el interés de los consumidores en la elaboración de políticas y reglamentos nacionales y regionales para el transporte aéreo internacional; y

Considerando que las deliberaciones en el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo indican un amplio apoyo para examinar los aspectos económicos y de reglamentación de las operaciones internacionales de las aeronaves no tripuladas, en vista del aumento de las operaciones mundiales de aeronaves no tripuladas.

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados miembros a que tengan en cuenta y apliquen la *Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional* en sus prácticas normativas y de formulación de políticas;
2. *Alienta* a los Estados miembros a que promuevan la liberalización a un ritmo y de una manera que se ajusten a sus necesidades y circunstancias, teniendo debidamente en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, el entorno comercial cambiante y los requisitos de infraestructura, así como los principios sobre medidas de salvaguardia para garantizar la participación sostenida y efectiva de todos los Estados, incluido el principio de considerar especialmente los intereses y necesidades de los países en desarrollo;
3. *Insta* a los Estados miembros a que eviten adoptar medidas unilaterales y extraterritoriales que puedan afectar al desarrollo ordenado, sostenible y armonioso del transporte aéreo internacional y a que no se apliquen las políticas y la legislación nacionales al transporte aéreo internacional sin tener debidamente en cuenta sus características especiales;
4. *Insta* a los Estados miembros que aún no son Partes en IASTA, en el Convenio de Montreal de 1999, en el Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo y en otros instrumentos de la OACI que rigen el transporte aéreo internacional a que consideren con carácter urgente su adhesión;
5. *Insta* a todos los Estados miembros a que registren en la OACI todos los acuerdos y arreglos de cooperación relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos*, para mejorar la transparencia;
6. *Insta* a los Estados miembros a que mantengan debidamente informado al Consejo de los problemas graves que plantee la aplicación de los acuerdos o arreglos de servicios aéreos, y de cualquier progreso importante en el proceso de liberalización;

7. *Alienta* a los Estados a que velen por que los reglamentos nacionales sobre el transporte aéreo reflejen y complementen las prioridades claves de la OACI;
8. *Insta* a los Estados miembros a que consideren debidamente las características distintivas de los servicios de carga aérea cuando intercambien derechos de acceso a los mercados en el marco de acuerdos de servicios aéreos y otorguen los derechos apropiados y la flexibilidad operacional adecuada para promover el desarrollo de servicios de carga aérea, incluidos aquellos que permitan el comercio electrónico;
9. *Insta* a los Estados miembros a que, al abordar las cuestiones relacionadas con la asignación de turnos y las restricciones de vuelos nocturnos, consideren debidamente las necesidades y preocupaciones de otros Estados y hagan todo lo posible para resolver cualquier inquietud mediante consultas, de manera transparente y no discriminatoria, entre las partes interesadas, y respeten y sigan el principio del enfoque equilibrado de la OACI en las medidas normativas sobre la gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos;
10. *Insta* a los Estados miembros y a las partes interesadas competentes a que tengan en cuenta y apliquen los principios básicos de alto nivel, no prescriptivos y no vinculantes de la OACI sobre protección del consumidor en sus prácticas normativas, de definición de políticas y operacionales, incluso en el caso de grandes perturbaciones que repercutan en la aviación, y a que mantengan a la OACI informada sobre la experiencia adquirida o sobre los problemas que encuentren al aplicarlos;
11. *Pide* al Consejo que apoye firmemente el intercambio de puntos de vista y buenas prácticas sobre la aplicación de los principios básicos de la OACI sobre protección del consumidor, ya que ello podría contribuir a alentar la compatibilidad entre regímenes nacionales o regionales, teniendo en cuenta la flexibilidad que requieren los Estados en razón de sus características sociales, políticas y económicas;
12. *Alienta* a los Estados miembros a valerse del servicio de la OACI para las negociaciones de servicios aéreos (ICAN) y a beneficiarse del mismo, el cual facilita y mejora la eficiencia de sus negociaciones y consultas en materia de servicios aéreos;
13. *Pide* al Consejo que siga trabajando para lograr una mejor comprensión de los beneficios y dificultades de la liberalización y las barreras para la apertura del acceso a los mercados, de manera que se pueda dar mayor consideración a la formulación de un enfoque multilateral en el momento adecuado;
14. *Pide* al Consejo que examine si es necesario considerar la elaboración de un acuerdo internacional específico para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea, teniendo en cuenta el papel crítico de los servicios de carga aérea durante la pandemia de COVID-19 y el incremento en la demanda de estos servicios a nivel mundial;
15. *Pide* al Consejo que lleve a cabo una evaluación en profundidad de la necesidad de orientaciones sobre la reglamentación económica de las operaciones internacionales de los sistemas de aeronaves no tripuladas, y que coordine la recopilación y el intercambio de información y prácticas idóneas sobre las cuestiones de reglamentación económica de las aeronaves no tripuladas entre los Estados miembros;
16. *Pide* al Consejo que promueva el uso y la adhesión a los principios fundamentales de la Orientación sobre medidas económicas y financieras de la OACI, que debería actualizarse cuando se considere necesario;
17. *Pide* al Consejo que establezca interacciones apropiadas entre distintos comités, grupos expertos y órganos de trabajo de la Organización para garantizar que se traten de manera adecuada sus respectivas áreas de política en la labor de cada uno de ellos;
18. *Pide* al Consejo que siga profundizando el diálogo y el intercambio de información con los Estados miembros y la industria, teniendo en cuenta las metas de la *Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional*, respecto a la experiencia y los logros de los Estados, incluyendo acuerdos existentes de

liberalización, así como la aplicabilidad y pertinencia de los actuales tratados multilaterales, y las diversas propuestas presentadas durante la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6);

19. *Pide* al Consejo que continúe cooperando con los organismos regionales y subregionales en lo concerniente al examen y preparación de medidas de cooperación, incluso arreglos liberalizados y los resultados de esas medidas, a fin de ver si deberían recomendarse a los Estados miembros, en el momento oportuno, medidas similares o de otra índole para su aplicación a mayor escala;

20. *Pide* al Consejo que prepare directrices para brindar a los Estados la flexibilidad necesaria para responder de forma temporal a las crisis internacionales y, a su vez, proteger la integridad de los ASA, facilitar la continuación del tránsito durante una crisis y garantizar luego el regreso a "la normalidad", teniendo en cuenta, en particular, las enseñanzas extraídas de la pandemia de COVID-19, que causó una conmoción sin precedentes en el sistema de aviación internacional; y

21. *Pide* al Consejo que prosiga con el estudio comparativo y analítico de las políticas y prácticas que siguen los Estados miembros en la reglamentación del transporte aéreo internacional, así como de las disposiciones de los acuerdos de servicios aéreos, y que comparta dicha información con los Estados miembros;

Sección II. Propiedad y control de los transportistas aéreos

Considerando que la aplicación estricta del criterio de propiedad mayoritaria y control efectivo para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que puedan obtenerse;

Considerando que la designación y autorización de las líneas aéreas para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular por lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación;

Considerando que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y prosperar de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el proceso de liberalización, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación;

Considerando que el logro de los objetivos de desarrollo entre Estados se fomenta cada vez más mediante arreglos de cooperación basados en grupos económicos regionales y en la cooperación funcional, simbólica de la afinidad y comunidad de intereses; y

Considerando que las deliberaciones en el Grupo Experto sobre Reglamentación del Transporte Aéreo indican un amplio apoyo a la labor en curso para elaborar un instrumento multilateral sobre la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que sigan liberalizando la propiedad y el control de los transportistas aéreos, según las necesidades y circunstancias, por medio de las diversas medidas existentes, como la exención de las restricciones con respecto a la propiedad y el control en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos o disposiciones sobre designación que reconozcan el concepto de comunidad de intereses dentro de las agrupaciones económicas regionales o subregionales, y las recomendadas por la OACI;

2. *Insta* a los Estados miembros a que acepten tales designaciones y permitan que tales líneas aéreas ejerzan los derechos de ruta y otros derechos de transporte aéreo de uno o varios Estados, en particular Estados en desarrollo del mismo grupo, de acuerdo con términos y condiciones mutuamente aceptables, comprendidos los acuerdos de transporte aéreo negociados, o que hayan de negociarse, por las partes interesadas;

3. *Insta* a los Estados miembros a que reconozcan el concepto de la comunidad de intereses dentro de los grupos económicos regionales o subregionales como base válida para la designación por parte de uno o más Estados de una línea aérea de otro u otros Estados pertenecientes al mismo grupo económico regional, cuando dicha línea aérea sea de propiedad mayoritaria y esté controlada efectivamente por ese Estado o Estados o por sus nacionales;
4. *Insta* a los Estados miembros a que consideren la posibilidad de aplicar criterios distintos para la designación y autorización de líneas aéreas, incluyendo aquellos que la OACI ha elaborado, y adoptar un método flexible y positivo para aceptar los esfuerzos de otros Estados para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos sin comprometer la seguridad operacional ni la protección de la aviación;
5. *Invita* a los Estados miembros que posean experiencia en diversas formas de explotación conjunta de servicios aéreos internacionales a que presenten al Consejo, de forma continua, la información relativa a dicha experiencia, de modo que la Organización pueda contar con información que pueda ser útil para los Estados miembros;
6. *Pide* al Consejo que trate las cuestiones de interés restantes para permitir el avance hacia la elaboración del Convenio Multilateral sobre Inversiones Extranjeras en las Líneas Aéreas, con el que se busca liberalizar de manera multilateral la propiedad y el control de los transportistas aéreos, de conformidad con la *Visión de largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional*; y
7. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, proporcione ayuda a los Estados miembros que tomen la iniciativa de concertar arreglos de cooperación para la propiedad y explotación conjuntas de servicios aéreos internacionales, directamente entre ellos, o cuyas líneas aéreas concierten arreglos de esa naturaleza, y que oportunamente comunique a los Estados la información sobre tales arreglos de cooperación.

Sección III. Cooperación en arreglos normativos y competencia

Considerando que ciertas restricciones económicas, financieras y operacionales introducidas en forma unilateral a escala nacional afectan a la estabilidad del transporte aéreo internacional, tienden a crear prácticas comerciales discriminatorias e injustas en esa esfera y pueden ser incompatibles con los principios básicos del Convenio y el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional;

Considerando que uno de los principios fundamentales recomendados por el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI, para el reinicio y la recuperación segura y sostenible del sector de la aviación mundial a raíz de las repercusiones desastrosas de la pandemia de COVID-19, es que los Estados y las instituciones financieras consideren la necesidad de proporcionar apoyo directo y/o indirecto de diversas formas proporcionadas y transparentes; y

Considerando que la Organización ha elaborado orientación sobre definición de políticas para que los Estados promuevan la armonización y la compatibilidad de los enfoques y prácticas normativos para el transporte aéreo internacional, así como sobre temas relativos a la competencia;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta que la competencia leal constituye un principio general para la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional;
2. *Insta* a los Estados miembros a que elaboren leyes y políticas en materia de competencia para aplicarlas al transporte aéreo, teniendo en cuenta la soberanía nacional, y a que consideren la orientación de la OACI sobre competencia;
3. *Insta* a los Estados miembros a que alienten la cooperación entre las autoridades regionales y/o nacionales responsables de la competencia al tratar asuntos relacionados con el transporte aéreo internacional, incluso dentro del contexto de la aprobación de alianzas y fusiones;

4. *Alienta* a los Estados miembros a incorporar en la legislación nacional, en los reglamentos y en los acuerdos de servicios aéreos los principios básicos de oportunidades iguales y equitativas para competir, de no discriminación, de transparencia, de armonización, de compatibilidad y de cooperación consagrados en el Convenio e integrados en las políticas y la orientación de la OACI;

5. *Pide* al Consejo que defina mecanismos, como por ejemplo un foro de intercambio, para mejorar, en materia de competencia leal, la cooperación, el diálogo y el intercambio de información entre los Estados, con miras a promover enfoques normativos compatibles para el transporte aéreo internacional; y

6. *Pide* al Consejo que siga atento a las novedades que tengan lugar en materia de competencia en el transporte aéreo internacional y actualice, según sea necesario, sus políticas y textos de orientación sobre competencia leal.

Sección IV. Comercio de servicios

Considerando que el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS), adoptado por la Organización Mundial del Comercio (OMC), ha incluido ciertos aspectos del transporte aéreo internacional; y

Considerando que la OACI ha dado a conocer activamente a todas las partes interesadas las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, así como el mandato y la función especiales de la OACI en materia de transporte aéreo internacional;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la necesidad de que la OACI continúe estudiando futuros arreglos de reglamentación y formule recomendaciones y propuestas para resolver los problemas que enfrenta el transporte aéreo internacional, respondiendo a los cambios internos y externos que lo afectan;

2. *Reconoce* que dichos arreglos deberían crear un entorno en el que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y continuar prosperando de forma ordenada, eficiente y económica sin comprometer la seguridad operacional y la protección, garantizando al mismo tiempo los intereses de todos los Estados miembros y su participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional;

3. *Reafirma* la función primordial de la OACI de elaborar criterios de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional;

4. *Insta* a los Estados miembros que participen en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales relacionados con el transporte aéreo internacional, a que:

- a) garanticen la coordinación interna en las administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;
- b) se aseguren de que los representantes conozcan plenamente las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;
- c) tengan en cuenta los derechos y obligaciones respecto a los Estados miembros de la OACI que no son miembros de la OMC;
- d) examinen cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, de medio ambiente y de seguridad operacional y protección del transporte aéreo internacional;

- e) den a conocer plenamente la función y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica, incluida la liberalización del transporte aéreo internacional, y consideren la conveniencia de usar dicha orientación; y
 - f) registren en la OACI, de acuerdo con el Artículo 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS;
5. *Pide* a la OMC, a sus Estados miembros y observadores que otorguen debida consideración a:
- a) las estructuras y arreglos de reglamentación que caracterizan al transporte aéreo internacional, así como la liberalización que está teniendo lugar a escala bilateral, subregional y regional;
 - b) la responsabilidad constitucional de la OACI con respecto al transporte aéreo internacional y, en particular, su seguridad operacional y protección; y
 - c) las políticas y los textos de orientación actuales de la OACI relativos a la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, así como su labor continua en esta esfera; y
6. *Pide* al Consejo que:
- a) siga ejerciendo una función de liderazgo mundial para facilitar y coordinar el proceso de liberalización económica, garantizando al mismo tiempo la seguridad operacional, la protección de la aviación y la protección del medio ambiente en la esfera del transporte aéreo internacional;
 - b) participe dinámicamente en las actividades en materia de comercio de servicios que puedan afectar al transporte aéreo internacional e informe consiguientemente a los Estados miembros; y
 - c) promueva la comunicación, cooperación y coordinación efectivas y permanentes entre la OACI, la OMC y otros organismos intergubernamentales y no gubernamentales que se ocupen del comercio de servicios.

APÉNDICE B

Impuestos

Considerando que los impuestos aplicables al transporte aéreo internacional, por ejemplo, a las aeronaves, el combustible y otros suministros técnicos, los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y la venta o uso de esos servicios, pueden tener repercusiones económicas y de competencia negativas en las operaciones de transporte aéreo internacional;

Considerando que en los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, contenidos en el Doc 8632, se hace una distinción conceptual entre derechos e impuestos en el sentido de que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos”;

Considerando que es sumamente preocupante que algunos Estados miembros imponen cada vez más gravámenes a ciertos aspectos del transporte aéreo internacional y que los gravámenes impuestos al tráfico aéreo, de los que algunos pueden catalogarse como impuestos sobre la venta o utilización del transporte aéreo internacional, están proliferando;

Considerando que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves se trata en la resolución A41-20 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (Apéndice H, *Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local*);

Considerando que los criterios de la OACI sobre impuestos que figuran en el Doc 8632 complementan el Artículo 24 del Convenio y tienen la finalidad de reconocer la naturaleza de la aviación civil internacional y la necesidad de eximir de impuestos ciertos aspectos de las operaciones del transporte aéreo internacional; y

Considerando que la Organización publica y mantiene al día un suplemento del Doc 8632, una recopilación de las respuestas de los Estados miembros sobre estado de la implementación de las resoluciones consolidadas sobre impuestos.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que cumplan los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, contenidos en el Doc 8632, y que eviten imponer a la aviación internacional impuestos discriminatorios;
2. *Insta* a los Estados miembros a que eviten la doble imposición en el campo del transporte aéreo;
3. *Insta* a los Estados miembros a que transmitan a la OACI, cuando se les solicite, información sobre el estado de su implementación de las resoluciones consolidadas en materia de impuestos para la actualización del suplemento del Doc 8632; y
4. *Pide* al Consejo que siga promoviendo los criterios de la OACI sobre impuestos, esté atento a las novedades y actualice sus políticas y el suplemento del Doc 8632 según se requiera.

APÉNDICE C

Economía de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea

Sección I. Política en materia de derechos

Considerando que el Artículo 15 del Convenio establece las bases para aplicar y divulgar los derechos para los aeropuertos y servicios de navegación aérea;

Considerando que en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, contenidas en el Doc 9082, se hace una distinción conceptual entre derechos e impuestos en el sentido de que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos”;

Considerando que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves y las medidas basadas en criterios de mercado se trata separadamente en la resolución A41-20 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (Apéndice H, *Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local*), y en la resolución A41-21, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*;

Considerando que se ha encargado al Consejo que formule recomendaciones para orientación de los Estados miembros con respecto a los principios conforme a los cuales los proveedores de aeropuertos y de servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional pueden imponer derechos para recuperar los costos del suministro de dichos servicios y obtener otros ingresos razonables de los mismos, y con respecto a los métodos que pueden aplicarse a tal efecto;

Considerando que los Estados miembros han hecho un llamamiento a la Organización para que ofrezca asesoramiento y orientación para promover una recuperación equitativa de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea y mantener un equilibrio entre los respectivos intereses financieros de los proveedores de aeropuertos y de servicios de navegación aérea por una parte y de los transportistas aéreos y otros usuarios por la otra;

Considerando que el Consejo adoptó directrices sobre políticas de asignación de costos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para garantizar que todo el público usuario reciba un trato equitativo; y

Considerando que se produjo un descenso importante del tránsito aéreo debido a las repercusiones de la pandemia de COVID-19, lo que provocó la reducción de los ingresos procedentes de los derechos aeroportuarios y por los servicios de navegación aérea, con los consiguientes riesgos para la estabilidad financiera de los proveedores de servicios;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a asegurarse de que se respete plenamente el Artículo 15 del Convenio;
2. *Insta* a los Estados miembros a basar la recuperación de los costos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea que suministran a la aviación civil internacional, o cuyo suministro comparten, en los principios establecidos en el Artículo 15 del Convenio y en las políticas de la OACI que figuran en el Doc 9082, independientemente de la estructura orgánica bajo la cual se explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea;
3. *Insta* a los Estados miembros a garantizar que los derechos aeroportuarios y en concepto de servicios de navegación aérea se apliquen a sufragar los costos de proporcionar instalaciones y servicios para la aviación civil;
4. *Insta* a los Estados miembros a hacer todo lo posible en cumplimiento del Artículo 15 del Convenio para publicar y comunicar a la Organización todos los derechos que un Estado miembro imponga o permita imponer por el uso de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios de navegación aérea que hagan las aeronaves de cualquier otro Estado miembro;
5. *Insta* a los Estados miembros a que adopten los principios de no discriminación, de relación de los derechos con los costos, de transparencia y de consulta, según lo dispuesto en las políticas de la OACI en el Doc 9082, en la legislación, reglamentación o políticas nacionales, así como en sus acuerdos de servicios aéreos, a fin de asegurar el cumplimiento por los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea;
6. *Insta* a los Estados miembros a que garanticen la implantación de las actuales políticas de la OACI de recuperación de costos derivados de medidas y funciones de seguridad en aeropuertos y por los proveedores de servicios aéreos, según se establece en el Doc 9082, de modo que los derechos impuestos a al público usuario en concepto de seguridad sean razonables, rentables y fomenten la armonización a escala mundial;
7. *Insta* a los Estados miembros a cooperar en la recuperación de los costos de las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales y a considerar la aplicación de las directrices sobre políticas de la OACI de asignación de costos del GNSS;

8. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan un equilibrio adecuado entre los proveedores de servicios y las personas usuarias cuando deban aplicarse medidas económicas y financieras en tiempos de crisis, incluida la revisión de los derechos, mediante una consulta efectiva y asegurándose de que las dificultades se compartan entre todas las partes de forma razonable;
9. *Pide* al Consejo que siga actualizando, según sea necesario, los criterios de la OACI sobre derechos impuestos a las personas usuarias y los textos de orientación conexos con miras a contribuir a mejorar la eficiencia y la rentabilidad en la prestación y operación de aeropuertos y servicios de navegación aérea y a una sólida cooperación entre los proveedores y el público usuario, y reforzar la capacidad de respuesta de las políticas ante crisis futuras;
10. *Pide* al Consejo que siga actualizando, según proceda, orientaciones sobre financiación de funciones de vigilancia apropiadas y sobre asignación de costos del GNSS, así como que aborde la recuperación de costos de la prestación de servicios meteorológicos aeronáuticos para la aviación civil internacional;
11. *Pide* al Consejo que determine si es procedente un sistema mundial de recuperación de costos por la prestación de servicios de información meteorológica espacial para la aviación civil internacional, incluida la creación de un mecanismo de recuperación de costos con arreglo a los principios de tarificación de la OACI; y
12. *Pide* al Consejo que siga promoviendo los criterios de la OACI sobre derechos impuestos a las personas usuarias y los textos de orientación conexos, a fin de que los Estados miembros y sus aeropuertos, así como las entidades que prestan servicios de navegación aérea, tomen mayor conciencia de ellos y los apliquen.

Sección II. Gestión y financiación de la infraestructura de aviación

Considerando que los Estados miembros ponen un énfasis cada vez mayor en mejorar la eficiencia y la rentabilidad en la prestación de servicios aeroportuarios y de navegación aérea;

Considerando que los Estados miembros ceden cada vez más la explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea a entidades comercializadas y privatizadas que podrían tener menos conciencia y conocimientos de las obligaciones de los Estados estipuladas en el Convenio y sus Anexos y de los criterios y textos de orientación de la OACI en la esfera económica, y utilizan las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales para cumplir los compromisos asumidos en virtud del Artículo 28 del Convenio;

Reconociendo la necesidad de hacer inversiones considerables a largo plazo para el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación de calidad, en consonancia con el nivel de crecimiento del tránsito previsto, incluidas las necesidades futuras de los nuevos explotadores y los Objetivos de Desarrollo Sostenible pertinentes;

Considerando que la industria de la aviación ha sufragado gran parte de sus propios costos de infraestructura, en lugar de recibir financiación por medio de impuestos, inversiones públicas o subsidios;

Considerando que el desarrollo de la infraestructura de transporte aéreo y el plan mundial de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) requiere estudios de rentabilidad justificativos para obtener financiación para apoyar la implantación;

Considerando que nunca se insistirá lo suficiente en la necesidad de abordar las dificultades financieras planteadas por la pandemia de COVID-19 a los aeropuertos y a los proveedores de servicios de navegación aérea, así como en las implicaciones a mediano y largo plazo sobre la financiación y el desarrollo de la infraestructura de aviación; y

Recordando que se adoptó la *Declaración y Marco para un Plan de acción de desarrollo de infraestructura aeronáutica en África* en el marco del Plan de acción de Lomé (2017-2019) de la Unión Africana (UA) en el Tercer Foro Mundial sobre Aviación de la OACI (IWAF/3), celebrado en Abuja (Nigeria) en noviembre de 2017;

La Asamblea:

1. *Recuerda* a los Estados miembros que, respecto a los aeropuertos y servicios de navegación aérea, ellos son exclusivos responsables respecto a los compromisos que han asumido en virtud del Artículo 28 del Convenio, sean cuales fueren las entidades que explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea en cuestión;
2. *Alienta* a los Estados miembros a que consideren la posibilidad de establecer entidades autónomas para la explotación de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, teniendo en cuenta tanto la viabilidad económica como el interés del público usuario y demás interesados;
3. *Insta* a los Estados miembros a establecer una buena gobernanza, por ejemplo, la creación de marcos institucionales, jurídicos y reglamentarios, el uso de un enfoque fundado en datos y la cooperación y la toma de decisiones compatible entre las autoridades de transporte y otros ministerios responsables de carteras conexas, que puede dar un fuerte impulso para promover la inversión en infraestructura de aviación;
4. *Insta* a los Estados miembros a elaborar programas y planes nacionales y/o regionales de infraestructura de la aviación, que deberían estar en consonancia e integrados con un desarrollo de modos de transporte que tenga un equilibrio adecuado, vinculados a marcos y estrategias nacionales o regionales de desarrollo y armonizados con los marcos económicos y financieros internacionales;
5. *Alienta* a los Estados miembros a establecer un clima de inversión transparente, estable y previsible que respalde el desarrollo de la infraestructura de la aviación, por ejemplo, haciendo participar a las partes interesadas, diversificando las fuentes de financiación y elevando la función del sector privado, entre otros, mediante inversiones privadas, reformas comerciales, iniciativas de financiación privada, sociedades públicas-privadas y diversos planes de incentivos;
6. *Alienta* a los Estados miembros a que consideren si procede prestar apoyo financiero y reglamentario a los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea en respuesta a las dificultades económicas sin precedentes derivadas de la pandemia de COVID-19. Dicho apoyo debería respetar el principio de igualdad de oportunidades para competir;
7. *Pide* al Consejo que siga elaborando y actualizando, según proceda, textos de orientación y herramientas sobre financiación para el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación de calidad, incluidos mecanismos para apoyar mejoras operacionales, según se describe en los módulos ASBU;
8. *Pide* al Consejo que siga evaluando las necesidades emergentes de financiación que se derivan del avance tecnológico de la industria, incluida la inversión en infraestructuras para apoyar la explotación de los sistemas de aeronaves no tripuladas;
9. *Pide* al Consejo que mantenga actualizada la orientación de la OACI sobre medidas económicas y financieras para mitigar la repercusión del brote de coronavirus en la aviación y que promueva su uso para apoyar la recuperación de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea afectados por la pandemia de COVID-19; y
10. *Pide* al Consejo que siga llevando a cabo y respaldando los trabajos de seguimiento pertinentes para la aplicación de la *Declaración y Marco para un Plan de acción de desarrollo de infraestructura aeronáutica en África* en el contexto de los arreglos existentes, en particular, del Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad Operacional de la Aviación en África (Plan AFI).

APÉNDICE D

Datos de aviación y estadísticas

Considerando que el Programa de datos de aviación y estadísticas de la OACI proporciona una base independiente y global para fomentar la planificación y el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional;

Considerando que cada Estado miembro se ha comprometido a que sus líneas aéreas internacionales comuniquen los datos y las estadísticas solicitados por el Consejo de conformidad con el Artículo 67 del Convenio;

Considerando que el Consejo ha establecido requisitos con respecto a los datos y las estadísticas relativos a las operaciones de las líneas aéreas interiores, aeropuertos internacionales e instalaciones y servicios en rutas internacionales en virtud de los Artículos 54 y 55 del Convenio;

Considerando que el Consejo también ha establecido los requisitos relativos a la recopilación de datos y estadísticas sobre aeronaves civiles matriculadas de conformidad con el Artículo 21 del Convenio;

Considerando que es necesario que la Organización recopile datos y estadísticas de los Estados sobre el consumo anual de combustible de aviación a fin de vigilar y notificar el posible impacto de las medidas económicas vinculadas a los aspectos operacionales de los servicios de la aviación internacional y la infraestructura conexas, e informe al respecto;

Considerando que el Consejo ha adoptado una política de gestión en función de los objetivos que requiere la recopilación de datos, estadísticas y análisis pertinentes para medir la eficacia de la totalidad de la Organización y de sus partes constitutivas en el cumplimiento de los Objetivos estratégicos de la Organización;

Considerando que la cooperación entre las organizaciones internacionales activas en la recopilación y distribución de datos y estadísticas de aviación puede ayudar a ampliar el alcance, la cobertura y la calidad de los datos, evitar la duplicación de esfuerzos y reducir la carga de los Estados;

Considerando que la función de la OACI de procesar y difundir datos y estadísticas de aviación permite a los Estados utilizar los datos como una importante herramienta para que los servicios de aviación civil internacional puedan ser explotados en forma acertada y económica;

Reconociendo que el análisis de datos de aviación se encuentra en transformación por la velocidad y el incremento de los datos, así como las innovaciones de datos que permiten el análisis avanzado de dichos datos;

Reconociendo la colaboración continua en materia de análisis de macrodatos con los Estados miembros en el suministro continuo de análisis de las repercusiones operacionales y económicas con el uso de instrumentos de análisis empresarial; y

Reconociendo las importantes dificultades operacionales y financieras que plantea la pandemia de COVID-19 y la necesidad de disponer de datos oportunos, precisos y completos para orientar la política y la toma de decisiones de los Estados durante la recuperación, así como para aumentar la resiliencia;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que designen coordinadores para los datos y las estadísticas de aviación, y hagan todo lo posible para proporcionarlos a la OACI a tiempo y electrónicamente, cuando sea posible;
2. *Alienta* a los Estados miembros a que utilicen los tableros interactivos de macrodatos que son actualizados continuamente para sus procesos de decisiones basadas en datos, las estrategias de recuperación de la pandemia de COVID-19 y para las necesidades de planificación e implementación;

3. *Pide* al Consejo que, cuando sea necesario, recurra a expertos nacionales en las disciplinas pertinentes para examinar regularmente los datos y las estadísticas, incluidos los macrodatos, recopilados por la OACI, a fin de satisfacer más eficazmente las necesidades de la Organización y de sus Estados miembros, establecer las mediciones necesarias para vigilar la eficacia de la Organización en el cumplimiento de sus Objetivos estratégicos, y para mejorar la uniformidad de los datos y las estadísticas y el contenido de los análisis; y
4. *Pide* al Consejo que:
 - a) continúe estudiando las formas de lograr una cooperación más estrecha con las Naciones Unidas (ONU), sus organismos y otras organizaciones internacionales en la recopilación y distribución de datos, estadísticas y análisis de aviación, incluidos los macrodatos, según proceda;
 - b) tome las disposiciones apropiadas para que la OACI preste asistencia a los Estados miembros que la soliciten con el fin de mejorar los datos, las estadísticas y los análisis de aviación y la notificación estadística a la Organización;
 - c) siga recopilando, procesando y analizando datos de aviación, incluidos los macrodatos, velando a su vez porque se armonicen los datos y estadísticas de aviación de diferentes fuentes a fin de facilitar el suministro de datos precisos, fiables y coherentes para que los Estados tomen decisiones fundamentadas; y
 - d) divulgue entre los Estados miembros, e intercambie con ellos, datos de aviación que sean de interés común en la esfera del transporte aéreo de conformidad con los principios y disposiciones contenidas en el Convenio y en las decisiones pertinentes de la Organización.

APÉNDICE E

Pronósticos, planificación y análisis económicos

Sección I. Pronósticos y planificación

Considerando que los Estados miembros necesitan disponer de pronósticos mundiales y regionales de la evolución futura de la aviación civil, para diversos fines de planificación e implantación;

Considerando que el Consejo, en el desempeño de sus funciones permanentes en la esfera de los aspectos económicos del transporte aéreo, debe prever los futuros acontecimientos que probablemente requieran medidas por parte de la Organización e iniciar éstas a su debido tiempo;

Considerando que la Organización necesita disponer de pronósticos específicos para fines de planificación de aeropuertos y sistemas de navegación aérea, y de vigilancia medioambiental; y

Reconociendo la necesidad de actualizaciones más frecuentes de los pronósticos para facilitar la recuperación de la pandemia de COVID-19, y las necesidades futuras de planificación e implementación por parte de los Estados.

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que elabore y actualice pronósticos sobre las futuras tendencias y la evolución de la aviación civil, y que los facilite a los Estados miembros;
2. *Pide* al Consejo que siga actualizando un solo conjunto de pronósticos de tráfico a largo plazo a partir del cual puedan elaborarse pronósticos adaptados y más detallados para diversos fines, tales como planificación de sistemas de navegación aérea y análisis medioambientales; y

3. *Pide* al Consejo que siga aumentando la precisión de los pronósticos y lleve a cabo actualizaciones más frecuentes de los pronósticos mediante depuración de las metodologías de pronósticos y el uso de los macrodatos;

Sección II. Análisis económicos

Considerando que hay un interés permanente entre los Estados miembros, las organizaciones internacionales, las instituciones financieras y los sectores de la aviación, turístico, y comercial en los análisis económicos del transporte aéreo, incluida la contribución de la aviación a las economías mundial, regionales y nacionales;

Reconociendo la necesidad de medir la contribución económica de la aviación en las economías nacionales con el uso de un marco metodológico elaborado en consonancia con la norma acordada internacionalmente del *Sistema de cuentas nacionales*, 2008;

Considerando que los estudios económicos realizados por la OACI sobre los costos e ingresos del transporte aéreo internacional han fomentado la neutralidad y han tenido como resultado un régimen más equitativo para distribuir los ingresos de las líneas aéreas;

Considerando que es preciso que la OACI cuente con análisis económicos a fin de ayudar al Consejo a evaluar la eficacia de las medidas propuestas para cumplir con los Objetivos estratégicos de la Organización, y para fines de planificación ambiental, estudios de inversiones y otras finalidades; y

Considerando que existe una creciente necesidad de los Estados miembros de medir su habilidad para crear y mantener valor desde el sector de aviación civil, lo que exige la formulación de metodologías para definir el índice de competitividad de la aviación mundial;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que continúe su labor de finalizar el documento sobre el marco metodológico de la Cuenta satélite de la aviación (ASA) elaborado en consonancia con el *Sistema de Cuentas Nacionales*, 2008

2. *Pide* al Consejo que publique periódicamente un estudio sobre las diferencias regionales en el nivel de los costos de explotación del transporte aéreo internacional, en el que se analice el modo en que las diferencias en las operaciones y precios básicos pueden afectar a sus niveles y las consecuencias que las variaciones de los costos pueden tener con respecto a las tarifas del transporte aéreo;

3. *Pide* al Consejo que elabore metodologías y procedimientos para llevar a cabo mediciones de las repercusiones indirectas e inducidas de la aviación en la economía nacional y orientación sobre la elaboración de estudios de rentabilidad, análisis de costos y beneficios, análisis de las repercusiones económicas y análisis de rentabilidad para satisfacer las necesidades de la Organización, los grupos regionales de planificación de la navegación aérea y otras actividades de la Organización;

4. *Pide* al Consejo que siga la marcha de los acontecimientos, lleve a cabo estudios acerca de las cuestiones principales de importancia mundial y comparta sus análisis con los Estados, las organizaciones internacionales y la industria; y

5. *Pide* al Consejo que elabore una metodología normalizada para establecer un índice de competitividad de la aviación mundial para que los Estados incrementen al máximo el rendimiento del mercado, la eficiencia económica y la productividad.

Sección III. Correo aéreo

Considerando que el correo aéreo es un componente integral del transporte aéreo internacional, y que se ve afectado cada vez más por el comercio electrónico;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que tengan en cuenta los efectos en la aviación civil internacional cuando se formulen criterios en la esfera del correo aéreo internacional, especialmente en las reuniones de la Unión Postal Universal (UPU);
2. *Encarga* al Secretario General que suministre a la UPU, previa solicitud y según lo estipulado en los acuerdos de cooperación pertinentes entre la UPU y la OACI, la información fáctica de que disponga; y
3. *Pide* al Consejo que vigile y analice las limitaciones logísticas internacionales para el comercio electrónico en colaboración con la UPU.

A41-17: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación

Considerando que la finalidad del Anexo 9 — *Facilitación* es exponer las obligaciones que los Artículos 22, 23 y 24 del Convenio imponen a los Estados miembros y normalizar los procedimientos para cumplir con los requisitos legales a los que se refieren los Artículos 10, 13, 14, 29 y 35;

Considerando que la aplicación de las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 9 es esencial para facilitar el despacho de aeronaves, pasajeras y pasajeros y su equipaje, carga y correo, así como enfrentar los desafíos que se plantean en los controles fronterizos y procesos de aeropuertos para mantener la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo;

Reconociendo que las restricciones y las medidas sanitarias motivadas por la pandemia de COVID-19 han tenido serias repercusiones en la industria de la aviación y que la OACI y los Estados miembros deben tener en cuenta estas repercusiones cuando tomen decisiones sobre la facilitación del transporte aéreo;

Reafirmando los compromisos contraídos en la Declaración Ministerial de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), entre otros, la necesidad de mantener el flujo seguro, protegido y ordenado del tráfico aéreo y el estado de preparación operacional de la aviación, velar por la resiliencia duradera de la aviación internacional e incorporar las enseñanzas extraídas de esta pandemia y otras del pasado;

Recordando las conclusiones y recomendaciones del Componente de Seguridad Operacional de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021) de octubre de 2021;

Considerando que es imprescindible que los Estados miembros continúen persiguiendo el objetivo de máxima eficiencia y protección de las operaciones de pasajeras y pasajeros y carga; y

Considerando que en las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas se resalta la importancia continua del trabajo de la OACI sobre la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje en la lucha contra el terrorismo.

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución, enunciados más adelante, constituyen la declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación a la clausura del 41º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

Apéndice B — Medidas nacionales e internacionales para garantizar la seguridad e integridad de la identificación de los viajeros y los controles fronterizos

Apéndice C — Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación

Apéndice D — Sistemas de intercambio de datos sobre las pasajeras y los pasajeros

2. *Pide* al Consejo que examine regularmente la declaración consolidada relativa a la facilitación e informe a la Asamblea como corresponda cuando sea necesario introducir cambios en la declaración; y

3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A40-16: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación.

APÉNDICE A

Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

Considerando que la *Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad* y su Protocolo facultativo, que habían sido adoptados en diciembre de 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, entraron en vigor el 3 de mayo de 2008;

Considerando que la elaboración por la Organización de especificaciones para los documentos de viaje de lectura mecánica ha demostrado ser efectiva para desarrollar sistemas que agilizan el despacho de las pasajeras y los pasajeros internacionales y miembros de las tripulaciones que pasan por los puestos de control en los aeropuertos, mejorando al mismo tiempo el cumplimiento de los programas de inmigración y de otras autoridades de control fronterizo;

Considerando que la elaboración de una serie de señales normalizadas para orientar al público viajero y a otros usuarios que utilizan las terminales de los aeropuertos ha demostrado ser efectiva y ventajosa;

Considerando que hacer que el transporte aéreo sea universalmente accesible es un factor clave en aras de la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU;

Considerando que los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) refuerzan el proceso de gestión del control fronterizo y aumentan la seguridad de la aviación al mejorar la integridad de los documentos que verifican la identidad del público viajero y las tripulaciones;

Considerando que dichos MRTD también permiten una cooperación de alto nivel entre los Estados para reforzar la resistencia contra el fraude en los pasaportes, tales como la falsificación o reproducción ilícita de pasaportes, el uso de pasaportes válidos por personas impostoras, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos por medios ilícitos;

Considerando que el uso de esos MRTD y otras herramientas de información sobre el público viajero también pueden servir para propósitos de seguridad de la aviación, reforzando los procesos de gestión del control fronterizo y mejorando la integridad de los documentos, añadiendo un importante estrato en el sistema de la aviación civil internacional para detectar terroristas y prevenir actos de interferencia ilícita mucho antes de realizar el proceso de embarque de la aeronave;

Considerando que el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, en 2013, resolvió que se debería alentar a los Estados miembros a usar el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) desarrollado para responder a la necesidad de contar con un medio más eficiente para notificar y examinar diferencias respecto a las normas y métodos recomendados (SARPS) y para reemplazar el mecanismo existente basado en documentación impresa;

Consciente de los componentes del Anexo 9 — *Facilitación* que promueven los objetivos, tanto de la gestión fronteriza como de seguridad de la aviación, que se auditan en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) de la OACI;

Reconociendo la importancia de la *Facilitación* y la necesidad de recursos humanos y financieros adecuados para apoyar las actividades del programa de *facilitación* y asistir a los Estados miembros en la implementación de las normas y métodos recomendados en el Anexo 9 — *Facilitación*; y

Recordando el Comunicado de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación, celebrada en Montreal el 29 y 30 de noviembre de 2018, y las conclusiones y recomendaciones de la conferencia relativas a la gestión del control fronterizo.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que, con especial atención, intensifiquen sus esfuerzos por aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9;
2. *Pide* a los Estados miembros que implementen, en la medida de lo posible, medidas de colaboración armonizadas mundial y regionalmente y aceptadas mutuamente, que tengan en cuenta las distintas circunstancias y políticas nacionales, sin que generen cargas económicas indebidas ni menoscaben la seguridad operacional y la *facilitación* de la aviación civil, para facilitar la recuperación y el desarrollo sostenible de los viajes internacionales del público pasajero;
3. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta el *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (Doc 9984) al cumplir las disposiciones pertinentes del Anexo 9;
4. *Pide* al Secretario General que elabore un programa de trabajo sobre accesibilidad para el público pasajero con discapacidades para lograr un sistema de transporte aéreo que sea inclusivo para las personas con discapacidad;
5. *Pide* al Consejo que se asegure de que el Anexo 9 — *Facilitación*, esté al día y satisfaga los requisitos actuales de los Estados miembros y las obligaciones que les corresponden en virtud de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas respecto a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje, las obligaciones que les corresponden en virtud del Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud (OMS), la gestión y las respuestas ante emergencias sanitarias, además de los requisitos de los Estados miembros relativos a la administración de la carga y del público pasajero; y los avances tecnológicos asociados a dicha administración;
6. *Pide* al Secretario General que se asegure de que los textos de orientación pertinentes estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados miembros;
7. *Pide* al Consejo que se asegure de que las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relativas a la gestión del control fronterizo, y del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*, sean compatibles y se complementen;
8. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta los textos de orientación existentes y las mejores prácticas en materia de señalización y carteles, incluido el Doc 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, en la medida en que continúe siendo aplicable;
9. *Insta* a los Estados miembros a que aseguren que todas las entidades o departamentos que intervienen en la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 — *Facilitación*, tales como la Autoridad de aviación civil, las autoridades de inmigración, aduanas, sanitarias, de cuarentena, de emisión de documentos de viaje, de control del tránsito aéreo, del orden público, postales, policiales fronterizas y de asuntos exteriores, tengan acceso adecuado al sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), a fin de que la lista de verificación del cumplimiento del Anexo 9 se complete debidamente;

10. *Insta* al Consejo a que se asegure de que la OACI y sus Estados miembros sigan considerando los programas de facilitación como un asunto de máxima prioridad y que debe proporcionar recursos apropiados al respecto;

11. *Insta* a todos los Estados miembros a continuar apoyando financieramente las actividades de facilitación de la Organización con contribuciones voluntarias de recursos humanos y financieros, adicionales a lo presupuestado en el programa regular; y

12. *Reconociendo* el liderazgo de la OACI en el área de las actividades de facilitación, pide al Consejo y al Secretario General que aseguren la sostenibilidad a largo plazo de los programas de facilitación de la Organización, adoptando medidas para incorporar los requisitos financieros en el Presupuesto del Programa Regular y asegurando que haya disponibilidad de los recursos humanos adecuados lo antes posible, y en la medida de lo posible.

APÉNDICE B

Medidas nacionales e internacionales para garantizar la integridad de la identificación del público viajero y los controles fronterizos y reforzar la seguridad

Considerando que los Estados miembros reconocen la importancia que tiene la gestión de la identificación de los viajeros y el control fronterizo para el Objetivo estratégico de la OACI de seguridad y facilitación;

Considerando que los Estados miembros reconocen que la capacidad de identificar de manera única a las personas exige un enfoque holístico y coordinado que concatene los siguientes cinco elementos interdependientes de gestión de la identificación de los viajeros y el control fronterizo para formar un marco congruente:

- a) documentos, herramientas y procesos fundamentales que se requieren para garantizar una prueba de identidad;
- b) el diseño y fabricación de documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) normalizados, especialmente de pasaportes electrónicos, que cumplen las especificaciones de la OACI definidas en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*;
- c) procesos y protocolos para que las autoridades competentes expidan documentos a titulares autorizados, y controles para combatir el robo, la falsificación y la pérdida;
- d) sistemas y herramientas de inspección para la lectura y verificación eficientes y seguras de MRTD en las fronteras, incluido el uso del Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI; y
- e) aplicaciones interoperables que permiten establecer de manera oportuna, segura y fiable la correlación de los MRTD y sus titulares con los datos disponibles y pertinentes, durante las operaciones de inspección.

Considerando que los Estados miembros necesitan contar con la capacidad de identificar de manera única a las personas, así como con las herramientas y mecanismos disponibles para establecer y confirmar la identidad del público viajero;

Considerando que la Estrategia del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (ICAO TRIP) define el marco mundial para derivar beneficios óptimos de los documentos de viaje y los controles fronterizos combinando los elementos de gestión de la identificación de las pasajeras y los pasajeros;

Considerando que con la resolución 70/1 adoptada el 25 de septiembre de 2015 los Estados miembros de las Naciones Unidas han resuelto adoptar la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible que incluye un conjunto de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) con 169 metas, y que la meta 16.9 es ofrecer identidad jurídica a todas las personas, incluyendo la inscripción del nacimiento para el año 2030;

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en las resoluciones 1373 (2001), 2178 (2014), 2396 (2017) y 2482 (2019) decidió que todos los Estados miembros impedirán la circulación de terroristas o de grupos de terroristas imponiendo controles eficaces de fronteras y controles en la expedición de documentos de identidad y de viaje, adoptando medidas para evitar la falsificación, la alteración ilegal y la utilización fraudulenta de documentos de identidad y de viaje;

Considerando que la veracidad y validez de los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) depende de la facilidad de lectura y la protección de estos documentos, las seguridades físicas que contribuyen a ello y las seguridades electrónicas que las garantizan;

Considerando que la limitación del número de posibles estados civiles para una persona depende de la documentación que se utilice para comprobar la identidad, confirmar la ciudadanía o nacionalidad y determinar el derecho del solicitante del pasaporte (es decir, los documentos generadores);

Considerando que el pasaporte es el documento de viaje oficial principal que denota la identidad y ciudadanía de una persona y tiene la función de informar al Estado de tránsito o de destino que el/la titular puede regresar al Estado que expidió el pasaporte;

Considerando que la confianza internacional en la integridad de los pasaportes es esencial para el funcionamiento del sistema de viajes internacionales;

Considerando que está aumentando en todo el mundo el uso de pasaportes en blanco robados para intentar ingresar a un país con una identidad falsa;

Considerando que la pronta notificación a la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL) de información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos o revocados expedidos por un Estado para incluirla en la base de datos sobre documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) es una obligación en virtud del Anexo 9 — *Facilitación*;

Considerando que la seguridad de la identificación del público viajero y de los controles fronterizos depende de un sistema de gestión de la identificación sólido y de la integridad del proceso de expedición de documentos de viaje;

Considerando que es necesaria la cooperación de alto nivel entre los Estados miembros para reforzar la resistencia al fraude con pasaportes, incluyendo la falsificación o imitación fraudulenta de pasaportes, el uso de pasaportes válidos por personas impostoras, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos de forma fraudulenta;

Considerando que los Estados miembros de las Naciones Unidas han resuelto, en virtud de la Estrategia global contra el terrorismo adoptada el 8 de septiembre de 2006, intensificar las actividades y la cooperación en todos los niveles, según proceda, para mejorar la seguridad de la fabricación y expedición de documentos de identidad y de viaje y prevenir y detectar su alteración o uso fraudulento;

Considerando que se necesita una cooperación mejor y más intensa entre los Estados miembros para combatir e impedir el fraude en la identificación y los documentos de viaje;

Considerando que los documentos de viaje de la Convención (CTD) son documentos de viaje que los Estados Parte en la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951 ("la Convención de 1951") y la Convención sobre el Estatuto de los Apátridas de 1954 ("la Convención de 1954") deben expedir a las personas refugiadas o personas apátridas que se encuentren legalmente en su territorio (véase el Artículo 28 de las dos Convenciones) y que, por lo tanto, constituyen documentos de viaje previstos en dos tratados internacionales para personas que gozan de un estatuto reconocido internacionalmente;

Considerando que la OACI ha establecido el Directorio de claves públicas (PKD) para asistir en la autenticación de los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD) que incluyen los pasaportes electrónicos, reforzando así la seguridad de los mismos y la integridad de los controles fronterizos;

Considerando que los Estados miembros piden el apoyo de los Programas de la OACI para obtener asistencia técnica y crear capacidades para reforzar su gestión de la identificación del público viajero y control fronterizo; y

Considerando que la cooperación en materia de trata de personas entre Estados miembros y con las distintas instancias nacionales, regionales e internacionales y otras partes interesadas en esta área ha tenido efectos positivos en los procedimientos para combatir la trata de personas.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que, a través de su gestión de los documentos de viaje y control fronterizo, identifiquen de manera única a las personas para maximizar los beneficios en materia de facilitación y seguridad de la aviación, así como para impedir actos de interferencia ilícita y otras amenazas para la aviación civil;
2. *Insta* a los Estados miembros a implantar herramientas y procesos rigurosos para salvaguardar la seguridad y la integridad de los documentos generadores, particularmente aplicando principios de prueba de identidad tales como comprobar que la identidad existe y la persona está viva, que la persona solicitante corresponde a la identidad y es única en el sistema, con pruebas fiables de la “huella social” de la persona solicitante, y verificar el registro del organismo o cotejar el registro con uno o más datos biométricos;
3. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para desarrollar e implantar un sistema sólido de gestión de la identificación y para salvaguardar la seguridad e integridad del proceso de expedición de documentos de viaje;
4. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para establecer e implantar un sólido sistema de verificación de la integridad de los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD), en particular mediante la autenticación de sus firmas electrónicas y la verificación de su validez;
5. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que mantenga y actualice la hoja de ruta para la implementación de la Estrategia ICAO TRIP para asistir a los Estados miembros a fin de que identifiquen de manera única a las personas y mejoren la seguridad e integridad de sus documentos de viaje y controles fronterizos;
6. *Pide* a los Estados miembros que intensifiquen sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de la identificación del público viajero y los controles fronterizos y se asistan mutuamente al respecto;
7. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las especificaciones del Doc 9303;
8. *Recuerda* a los Estados miembros que se aseguren de que los pasaportes que no sean de lectura mecánica se retiren de circulación;
9. *Insta* a los Estados miembros que han decidido emitir MRTD electrónicos a hacerlo de conformidad con las especificaciones del Doc 9303;
10. *Insta* a los Estados miembros a que se aseguren de que los documentos de viaje que expidan a personas refugiadas y personas apátridas (“documentos de viaje de la Convención” o CTD) sean de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones del Doc 9303;
11. *Recuerda* a los Estados miembros que establezcan controles a fin de protegerse contra el robo de documentos de viaje en blanco y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos;

12. *Insta* a los Estados miembros que necesiten asistencia respecto a la creación de sistemas eficaces y eficientes de identificación del público viajero y de control fronterizo a que se pongan en contacto con la OACI sin demora;
13. *Pide* al Consejo que se asegure de que las especificaciones y los textos de orientación que figuran en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica* se mantengan actualizados a la luz de los avances tecnológicos;
14. *Insta* a los Estados miembros a que refuercen sus procesos de gestión del control fronterizo, tal como ha dispuesto por su parte el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en sus resoluciones, aplicando las correspondientes normas del Anexo 9 — *Facilitación*;
15. *Exhorta* a los Estados miembros a implementar soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho, como el uso de puertas con sistemas de control fronterizo automatizado (ABC), conjuntamente con el PKD de la OACI para la autenticación de los MRTD electrónicos;
16. *Pide* al Secretario General que siga evaluando soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho;
17. *Pide* al Consejo que continúe la labor de fortalecer aún más la integridad de la identificación del público viajero y la gestión del control fronterizo y la seguridad, y la elaboración de textos de orientación, a fin de asistir a los Estados miembros a lograr esos objetivos;
18. *Insta* al Consejo a explorar las formas de intensificar la asistencia y el apoyo en creación de capacidades para los Estados miembros en las áreas de identificación del público viajero y control fronterizo, incluida una función de liderazgo proactivo de la OACI en la comunidad internacional para facilitar y coordinar dicha asistencia;
19. *Insta* a todos los Estados miembros a que se incorporen al PKD de la OACI, transfieran la información pertinente de su propio Estado al PKD y a que utilicen la información disponible de todos los Estados en dicho directorio para autenticar los eMRTD en los puntos de control fronterizo;
20. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que proporcionen prontamente a la INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos y revocados para que se incorporen a la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
21. *Exhorta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que, en los puntos de control fronterizo de entrada y de salida, cotejen los documentos de viaje de personas que realizan viajes internacionales contra la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
22. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan mecanismos eficientes y eficaces para ingresar datos y hacer cotejos en la base de datos SLTD;
23. *Insta* a los Estados miembros a establecer entre todos los interesados un sistema eficiente de intercambio de información y colaboración para prevenir la trata de personas; y
24. *Pide* al Secretario General que continúe con la elaboración de textos de orientación pertinentes para combatir la trata de personas, para de esa forma ayudar a los Estados miembros a llevar a la práctica las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* referidas a la trata de personas.

APÉNDICE C**Medidas y cooperación a escala nacional e internacional
con respecto a asuntos de facilitación**

Considerando que es preciso que los Estados miembros sigan adoptando medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de los trámites de despacho;

Considerando que la creación y el funcionamiento activo de los programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo son un medio probado para efectuar las mejoras necesarias;

Considerando que la cooperación en cuestiones de facilitación entre los Estados miembros y con las diversas partes nacionales, regionales e internacionales, y la industria, interesadas en cuestiones de facilitación ha beneficiado a todos los interesados;

Considerando que dicha cooperación ha pasado a ser vital a la luz de la proliferación de sistemas no uniformes de intercambio de datos sobre el público pasajero que afectan a la viabilidad de la industria del transporte aéreo y que las autoridades de control fronterizo solicitan cada vez más el intercambio de datos sobre el público pasajero;

Considerando que ha aumentado en los últimos años la amenaza de propagación a escala mundial de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo;

Considerando que el Anexo 9 contiene un marco para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, en particular, la norma 8.47 según la cual los Estados tienen la obligación de establecer leyes, reglamentos y/o políticas para apoyar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, y el método recomendado para los explotadores de aeronaves y aeropuertos para la elaboración de planes a fin de que ofrezcan asistencia oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares; y

Considerando que la cooperación en materia de fauna y flora silvestres entre los Estados miembros y con las distintas partes nacionales, regionales e internacionales, y con otras partes involucradas en este ámbito ha traído beneficios a los procedimientos de lucha contra el tráfico de fauna y flora silvestres.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a establecer y utilizar programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo y a adoptar políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;
2. *Insta* a los Estados miembros a participar en programas regionales y subregionales de facilitación del transporte aéreo de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;
3. *Insta* a los Estados miembros a tomar las medidas necesarias para garantizar el desarrollo de un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo y el establecimiento de comités de facilitación del transporte aéreo u otros medios apropiados, para:
 - a) asegurar que se lleve a cabo una implementación oportuna y efectiva de las normas y métodos recomendados contenidos en el Anexo 9 — *Facilitación*;
 - b) llevar periódicamente a la atención de todos los departamentos interesados de su gobierno la necesidad de:
 - i. hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9;

- ii. hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación;
 - iii. promover una cultura de la facilitación;
 - iv. coordinar entre todos los organismos y departamentos del Estado, incluidas las autoridades de salud pública y las partes interesadas pertinentes, mediante el establecimiento de los Comités Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NAFTC).
 - c) tomar la iniciativa en toda medida ulterior que sea necesaria; y
 - d) asegurar que se haya establecido la coordinación apropiada para implementar efectivamente la Estrategia TRIP de la OACI.
4. *Insta* a los Estados miembros a que estimulen a sus programas y comités nacionales de facilitación y a otros programas y comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;
5. *Insta* a los Estados miembros vecinos y contiguos a que se consulten entre sí respecto a los problemas comunes que puedan tener en materia de facilitación, cuando se estime que dichas consultas pueden conducir a una solución uniforme de tales problemas;
6. *Insta* a los Estados miembros, explotadores de aeronaves y explotadores de aeropuertos a seguir colaborando intensamente en:
- a) la identificación y solución de los problemas de facilitación; y
 - b) la elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal, la propagación de enfermedades transmisibles y otras amenazas a los intereses nacionales;
7. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves y aeropuertos y a sus asociaciones a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de carga en las terminales internacionales;
8. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen las disposiciones del Anexo 9 para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares y, en particular, a que se aseguren de que los explotadores de aeronaves y aeropuertos elaboren planes adecuados para prestar asistencia de manera oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, reconociendo que los planes de los explotadores de aeropuertos pueden ser parte de los planes de emergencia de aeródromos dispuestos en el Anexo 14;
9. *Insta* a los Estados y a los explotadores de aeronaves y aeropuertos a que, en colaboración con los organismos internacionales interesados, hagan todo lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando la seguridad de la cadena internacional de suministro;
10. *Pide* a los Estados miembros que consideren la identificación y designación de una autoridad pertinente o un mecanismo de coordinación importante de facilitación para asegurar la disponibilidad de mecanismos de financiación sostenible y la dotación de los recursos humanos correspondientes para apoyar la implementación de las disposiciones relativas a la facilitación del Anexo 9 y actividades conexas;
11. *Pide* a los Estados miembros que ratifiquen y apliquen el Protocolo de Montreal de 2014 y consideren las recomendaciones contenidas en el *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117) de la OACI;

12. *Pide* a los Estados miembros que velen por que se preste asistencia a las personas con discapacidad que viajan por vía aérea y, en particular, adopten medidas dirigidas a mitigar las barreras que limitan la capacidad de las personas mayores y las personas con discapacidad en épocas en las que los procesos no son los habituales, como durante una pandemia;
13. *Insta* a los Estados miembros a que se aseguren de que las instalaciones y los servicios de los aeropuertos están adaptados a las necesidades de las personas con discapacidad, y que en ellos se disponga de sistemas de elevación o cualquier otro dispositivo adecuado, los puntos designados de embarque y desembarque de personas con discapacidad en la terminal se encuentren lo más cerca posible de las entradas o salidas principales del edificio y se suministren espacios de estacionamiento adecuados que sean accesibles para personas con restricciones de movilidad, incluso en caso de emergencia de salud pública;
14. *Insta* a los Estados miembros a que se cercioren de que se ofrecen servicios aeroportuarios que atienden a las necesidades de las personas con discapacidad, incluidos los destinados a prestar información relacionada con los servicios de vuelo a las personas con deficiencia auditiva o visual;
15. *Insta* a los Estados miembros a que inicien el diálogo y la cooperación entre los órganos nacionales, regionales e internacionales encargados del control fronterizo y la seguridad respecto a sus obligaciones en virtud del Anexo 9 — Facilitación y las correspondientes resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas;
16. *Pide* al Secretario General que disponga que la OACI siga adelante con la labor relativa a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje en la lucha contra el terrorismo y profundice la cooperación y colaboración con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas, como la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) y la Oficina contra la Droga y el Delito (UNODC) de las Naciones Unidas; y
17. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan un sistema eficaz de intercambio de información y colaboración entre todas las partes involucradas para la prevención del tráfico de fauna y flora silvestres.

APÉNDICE D

Sistemas de intercambio de datos sobre las pasajeras y los pasajeros

Considerando que es preciso que los Estados miembros sigan adoptando medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de los trámites de despacho;

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la resolución 2396 (2017), acogiendo con beneplácito la decisión de la OACI de establecer una norma en virtud del Anexo 9 — *Facilitación*, relativa al uso de sistemas de información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros (API) por sus Estados miembros, y reconociendo que muchos Estados miembros de la OACI aún no han aplicado esa norma, decidió, en el párrafo 11, que, de conformidad con el párrafo 9 de la resolución 2178 (2014) y la norma de la OACI, sus Estados miembros deben establecer sistemas API y exigir a las líneas aéreas que operan en sus territorios que proporcionen API a las autoridades nacionales competentes;

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, también en la Resolución 2396, en el párrafo 12 decidió que los Estados miembros, de conformidad con las normas y métodos recomendados, deben desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del registro de nombres de las pasajeras y los pasajeros (PNR) y asegurar que todas sus autoridades competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos, y exhortó a los Estados miembros, las Naciones Unidas y otras entidades internacionales, regionales y subregionales a que proporcionen asistencia técnica, recursos y fomento de la capacidad a los Estados miembros a fin de poner en marcha esas capacidades y, según proceda, alentó a los Estados miembros a que compartan los datos PNR con los Estados miembros competentes o interesados para detectar combatientes terroristas extranjeros que regresen a sus países de origen o de nacionalidad o que viajan o se trasladan a un tercer país, con especial atención a

todas las personas designadas por el Comité, establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011), y 2253 (2015);

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la Resolución 2482 (2019), pidió a los Estados miembros que cumplieran las obligaciones de reunir y analizar la API y, en cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI, de desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del PNR y de asegurarse de que las autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, lo que ayudará a los funcionarios de seguridad a detectar conexiones entre las personas vinculadas a la delincuencia organizada, ya sea nacional o transnacional, y los terroristas, para impedir los viajes de terroristas y perseguir el terrorismo y la delincuencia organizada, ya sea nacional o transnacional, incluso mediante programas de creación de capacidad; y

Considerando que el uso de datos API y PNR, como se menciona en la Estrategia TRIP de la OACI, también puede servir para fines de seguridad de la aviación, añadiendo un importante estrato en el sistema de la aviación civil internacional para detectar terroristas y prevenir actos de interferencia ilícita mucho antes de proceder con el embarque en las aeronaves;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves que presten servicios de transporte aéreo internacional a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos proporcionando información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros a fin de alcanzar niveles óptimos de eficiencia en el despacho del tráfico de público pasajero en los aeropuertos internacionales;
2. *Insta* a los Estados miembros, respecto al uso de los sistemas de intercambio electrónico de datos sobre las pasajeras y los pasajeros, a asegurarse de que los requisitos de los datos sobre el público pasajero se ajusten a las normas internacionales adoptadas para este fin por las organizaciones internacionales y los organismos correspondientes de las Naciones Unidas y a garantizar la seguridad, el tratamiento correcto y la protección de esos datos, respetando plenamente los derechos humanos;
3. *Pide* a los Estados miembros que apliquen la instalación de ventanilla única de ingreso de datos sobre la/el pasajera/o que permite a las partes que intervienen en el transporte aéreo del público viajero por vía aérea presentar información normalizada sobre las pasajeras y los pasajeros [es decir, API, API interactivo (iAPI) y/o PNR] por medio de un único punto de ingreso de datos, a fin de cumplir todos los requisitos reglamentarios para la entrada y salida del público pasajero que puedan imponer los distintos organismos del Estado contratante;
4. *Insta* a los Estados miembros a prestar ayuda a los demás Estados miembros y compartir mejores prácticas, en cuanto corresponda, para el establecimiento de los sistemas de intercambio de datos sobre las pasajeras y los pasajeros;
5. *Pide* a los Estados miembros que consideren establecer respuestas de verificación previa al viaje para los explotadores de aeronaves relacionadas con los requisitos de inmigración, seguridad y salud pública;
6. *Exhorta* a los Estados miembros a apoyar la labor de la OACI en la elaboración de textos de orientación adecuados y la aplicación de las disposiciones del Anexo 9 relativas a los PNR; y
7. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho, que desarrollen la capacidad de recopilar, procesar y analizar los datos de PNR y que se aseguren de que sus autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos.

A41-15: Accesibilidad en la aviación civil internacional

Considerando que las personas con discapacidad y movilidad reducida constituyen un gran porcentaje, que va en aumento, de la población mundial;

Considerando que la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas y su Protocolo Facultativo promueven, protegen y aseguran el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, incluidas la libertad de desplazamiento y la libertad de elección;

Recordando la Estrategia para la Inclusión de la Discapacidad, que constituye la base de un progreso sostenible y transformador hacia la inclusión de la discapacidad en todos los pilares de la labor de las Naciones Unidas;

Recordando que en la resolución A/RES/76/154 adoptada en 2021, la Asamblea General reconoció que es importante que las personas con discapacidad tengan acceso, en todos los aspectos de la vida, y que es necesario detectar y eliminar los prejuicios, la discriminación, los obstáculos y las barreras que limitan el acceso de dichas personas al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones;

Observando con preocupación que, pese a esos instrumentos y obligaciones, las personas con discapacidad y movilidad reducida siguen enfrentando barreras en su participación como miembros de la sociedad en igualdad de condiciones, entre ellas, barreras para el libre desplazamiento;

Reconociendo que la comunidad de la aviación necesita dar cabida a la demanda de la creciente cantidad de personas con discapacidades visibles e invisibles, así como personas con movilidad reducida y de edad avanzada;

Reconociendo la importancia de que el gobierno y la industria trabajen en conjunto para apoyar las necesidades de viajar de las personas con discapacidad y movilidad reducida y priorizar, a su vez, la seguridad operacional en todas las circunstancias;

Afirmando que la diversidad y la inclusión social son conceptos fundamentales para el crecimiento sostenible de la aviación civil internacional;

Reconociendo el carácter esencial de los servicios de transporte aéreo y la necesidad de ofrecer igualdad de acceso a esos servicios para todo el público pasajero;

Reconociendo también que la digitalización y la innovación están creando nuevas oportunidades y nuevos desafíos para las personas con discapacidad, con movilidad reducida y de edad avanzada;

Reiterando las normas y métodos recomendados pertinentes contenidos en el Anexo 9 — Facilitación, así como los procedimientos y principios que figuran en el Doc 9984 – Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la dignidad y la no discriminación son derechos universales que se aplican a todas las personas, incluidas las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida que viajan por vía aérea;
2. *Pide* al Consejo que:
 - a) vele por que la OACI ejerza un liderazgo continuo en materia de sostenibilidad, incluidos los imperativos de sostenibilidad social de inclusión y accesibilidad;

- b) elabore una estrategia y un programa de trabajo efectivos sobre accesibilidad para el público pasajero con discapacidades y movilidad reducida para lograr, en cooperación con todas las partes interesadas, un sistema de transporte aéreo que sea inclusivo para las personas con discapacidad;
 - c) vele por que los SARPS del Anexo 9 — Facilitación reconozcan el carácter esencial de los servicios accesibles para las personas con discapacidad y movilidad reducida;
3. *Insta* a los Estados miembros a que prioricen la inclusión y accesibilidad de los servicios de transporte aéreo para las personas con discapacidad y movilidad reducida;
4. *Alienta* a todos los Estados miembros a que procuren lograr la uniformidad de sus reglamentos, normas y procedimientos de accesibilidad del transporte aéreo, en la mayor medida posible y en estrecha colaboración con los grupos de personas con discapacidad y otras partes interesadas pertinentes;
5. *Alienta* a los Estados miembros a que garanticen que el sector del transporte coordine su enfoque con la industria y la sociedad civil para prestar servicios integrales accesibles a las personas con discapacidad y movilidad reducida, trabajando en estrecha colaboración con los grupos de personas con discapacidad y otras partes interesadas pertinentes; y
6. *Alienta* a los Estados miembros a que apoyen las actividades de la OACI con recursos, tanto financieros como en especie, para garantizar una implementación satisfactoria de las medidas acordadas en respaldo del transporte aéreo de personas con discapacidad y movilidad reducida.

A41-16: Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación — Lucha contra la trata de personas

Considerando que el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, adoptado en noviembre de 2000 por la Asamblea General de las Naciones Unidas y vigente a partir del 28 de enero de 2004, establece un marco internacional y ha sido ratificado por la mayoría de los países;

Considerando que la Circular 352 conjunta de la OACI y la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos sobre Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas publicada en mayo de 2018 subraya el importante papel que cumple la aviación internacional en la lucha contra la trata de personas;

Considerando que brindar instrucción al personal de atención al público y al resto del personal de aviación para que puedan detectar y dar respuesta a sospechas de trata de personas puede ayudar a detener ese delito;

Considerando que el método recomendado 8.49 en el Anexo 9 alienta a los Estados contratantes a tomar medidas para garantizar que existan procedimientos para combatir la trata de personas, entre ellos sistemas de denuncia claros y puntos de contacto con las autoridades competentes pertinentes para los explotadores de aeropuertos y aeronaves;

Considerando que el método recomendado 8.50 en el Anexo 9 alienta a los Estados contratantes a que tomen medidas para garantizar que el personal de los explotadores de aeropuertos y aeronaves que tenga contacto directo con los pasajeros reciba instrucción para concientizarlos sobre la trata de personas; y

Considerando que realizar campañas de concientización dirigidas al personal de aviación y a los pasajeros puede ayudar a mejorar el reconocimiento y la denuncia de sospechas de trata de personas; y

Considerando que la OACI debería fomentar la elaboración de directrices claras en materia de trata de personas para su implementación por cada Estado, incluidos modelos de protocolos de denuncia y respuestas por parte de las autoridades de imposición de la ley desde un enfoque centrado en la víctima y basado en el trauma;

Considerando que el Doc 10171, *A Comprehensive Strategy for Combatting Human Trafficking in the Aviation Sector (Estrategia integral de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación)*, aprobado por el FALP en julio de 2021 y por el Comité de Transporte Aéreo (ATC) en septiembre de 2021, fortalece las políticas y los marcos de procedimientos nacionales de lucha contra la trata y brinda orientación y recomendaciones a los Estados, las autoridades y organizaciones de aviación civil, los explotadores de aeronaves y aeropuertos para fundamentar el desarrollo de sus estrategias integrales de lucha contra la trata en consonancia con la resolución A41-17 de la Asamblea de la OACI, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*;

Considerando que la adopción de una estrategia integral que comprenda leyes, liderazgo, políticas, protocolos de notificación y mecanismos de respuesta, asociaciones, instrucción, sensibilización del público, recopilación de datos, intercambio de información, incluidas las recomendaciones y perspectivas de sobrevivientes de la trata, y apoyo a víctimas y sobrevivientes puede ayudar a las autoridades y organizaciones de la aviación civil, explotadores de aeronaves y aeropuertos a detener este delito;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a considerar la adopción y pronta implementación de la Enmienda 29 de los métodos recomendados, 8.49 y 8.50 del Anexo 9;
2. *Exhorta* a los Estados miembros a dar debida consideración a la Circular 352 — *Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas*, en el marco de la implementación por su parte de las disposiciones pertinentes del Anexo 9;
3. *Solicita* que el Consejo se cerciore de que el texto de orientación pertinente relacionado con la lucha contra la trata de personas esté actualizado y dé respuesta a las necesidades de los Estados miembros; y
4. *Pide* a los Estados miembros que presten la debida atención al Doc 10171, *A Comprehensive Strategy for Combatting Human Trafficking in the Aviation Sector*, al implementar las disposiciones pertinentes del Anexo 9.

A35-15: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

A29-3: Armonización mundial de la reglamentación

A29-13: Intensificación de la vigilancia en materia de seguridad operacional

A29-14: Vuelos humanitarios

A27-11: Congestión en los aeropuertos y en el espacio aéreo

A27-12: Función de la OACI en la supresión del transporte ilícito de estupefacientes por vía aérea

PARTE IV. FINANCIAMIENTO COLECTIVO

A1-65: Política de ayuda colectiva

Resuelve que:

1. La ayuda técnica y financiera prestada por mediación de la OACI para incrementar las instalaciones y servicios de navegación aérea en forma que ofrezcan una explotación segura, regular, eficiente y económica de los servicios aéreos internacionales será hecha según los términos del Capítulo XV del Convenio y de acuerdo con los principios básicos y la política general señalada en el Anexo I de esta resolución:

Anexo 1 a la Resolución A1-65

Adopción de la política general a seguir por la OACI en relación con la ayuda colectiva a los servicios de navegación aérea prevista en el Capítulo XV del Convenio

1. Objetivo de la ayuda financiera y técnica

La ayuda financiera y técnica por mediación de la OACI, de acuerdo con los términos del Capítulo XV del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, tendrá la finalidad de fomentar el establecimiento de instalaciones de navegación aérea y servicios adecuados para la operación segura, regular, eficiente y económica de los servicios aéreos internacionales, en las zonas de soberanía no determinada, en las zonas de alta mar y en los territorios de aquellos Estados que no tomen a su cargo el establecimiento de las instalaciones necesarias.

Las instalaciones para la navegación aérea y servicios que pudieran establecerse incluirían, entre otras cosas:

- 1) aeródromos y ayudas terrestres para la navegación;
- 2) servicios de control de la circulación aérea;
- 3) servicio meteorológico;
- 4) servicio de búsqueda y salvamento;
- 5) telecomunicaciones y radioayudas para la navegación aérea.

La ayuda financiera y técnica a través de la OACI no excluye en manera alguna la acción colectiva entre los Estados contratantes para el establecimiento, operación y mantenimiento de instalaciones de navegación aérea sin recurrir a la OACI.

2. Terminología

A los fines de este documento:

Estado "solicitante" es un Estado que ha pedido ayuda financiera o técnica bien por su propia iniciativa o como resultado de una determinación del Consejo, de acuerdo con el Artículo 69 del Convenio.

Estado “ayudado” es el Estado que recibe ayuda financiera o técnica por mediación de la OACI.

Estado “interesado” es un Estado que ante una consulta de la OACI, ha declarado que está dispuesto a considerar la participación en un plan de ayuda colectiva para una instalación o servicio de navegación aérea.

Estado “contribuyente” es un Estado que ha dado su consentimiento para contribuir en un plan de ayuda colectiva.

3. Principios básicos

La ayuda financiera y técnica se prestará de acuerdo con los siguientes principios básicos:

3.1 La prestación de ayuda financiera y técnica por mediación de la OACI estará basada en actos voluntarios por parte de los Estados contratantes.

3.2 La Organización de Aviación Civil Internacional, por intermedio de su Consejo, es el organismo internacional encargado de evaluar si las instalaciones y servicios de navegación aérea existentes son adecuados, determinar los requisitos adicionales necesarios para la operación de los servicios aéreos internacionales e iniciar secciones rápidas para cumplir con dichas condiciones.

3.3 La ayuda financiera y técnica prestada por mediación de la OACI tendrá por objeto el proveer instalaciones y servicios adecuados pero nada más que adecuados a la navegación aérea, para cumplir con los requisitos de los servicios aéreos internacionales de acuerdo con las normas establecidas y teniendo en cuenta los métodos recomendados periódicamente, de conformidad con el Convenio.

3.4 De acuerdo con el Artículo 28 del Convenio, todo Estado contratante es responsable del establecimiento en su propio territorio de las instalaciones y servicios de navegación aérea, y deberá agotar todas las posibilidades de establecerlas directamente antes de solicitar ayuda de la OACI.

3.5 La OACI, cuando se le solicite, iniciará una acción colectiva para el establecimiento de las instalaciones y servicios necesarios en las zonas de alta mar, en zonas de soberanía no determinada y, excepcionalmente, en el territorio de Estados no contratantes.

3.6 La OACI comprobará por sí misma, y en cada caso, que las circunstancias del momento exigen la ayuda financiera y técnica por mediación de la Organización.

3.7 La prestación de ayuda financiera y técnica por mediación de la OACI dependerá del deseo del Estado solicitante de participar y cooperar económicamente en el establecimiento de las instalaciones y servicios necesarios.

3.8 La OACI asegurará a los Estados contribuyentes que sus fondos se emplearán, bajo la inspección de la Organización, para asegurar que el objetivo se consiga con la mayor economía posible.

3.9 Cualquier acuerdo relativo a la ayuda financiera y técnica por mediación de la OACI puede exigir, en principio, el pago de un derecho razonable por el usuario de las instalaciones o servicios de referencia, debiendo establecerse el mismo de acuerdo con los usos comunes de los Estados contratantes. Si el beneficio derivado de las instalaciones o servicios en cuestión se concede al usuario libre de derechos, puede adoptarse provisionalmente tal práctica para los proyectos de ayuda financiera y técnica por acuerdo entre los Estados contribuyentes por un cierto período de tiempo a determinar en el acuerdo.

3.10 La OACI se esforzará a prestar su asistencia al Estado ayudado para que éste ejerza sus derechos de acuerdo con el Artículo 75 del Convenio.

4. **Política general**

Las determinaciones del Consejo, de conformidad con el Capítulo XV del Convenio, estarán guiadas por los siguientes principios de política general:

4.1 *Política general relativa al aspecto financiero*

4.1.1 El Consejo considerará en cada caso de ayuda financiera y técnica los métodos apropiados para el financiamiento de las instalaciones o servicios de navegación aérea pero, en general, tal financiamiento se proveerá colectivamente por aquellos Estados que se beneficien con las instalaciones o servicios provistos.

4.1.2 La fijación de contribuciones en efectivo o especie se acordará entre los Estados contribuyentes, el Estado ayudado y la OACI. Al fijar el monto de la contribución por cada Estado, se tendrá en cuenta el beneficio que obtendrá dicho Estado.

4.1.3 Los terrenos necesarios para el establecimiento o mejora de una instalación o servicio, que sean facilitados por el Estado ayudado, de acuerdo con el Artículo 72 del Convenio, se considerarán como parte de su contribución en la provisión de dicha instalación o servicio.

4.1.4 Cualquier arreglo hecho para la concesión de ayuda puede incluir la disposición, compatible con el Artículo 75 del Convenio, para disponer eventualmente de los terrenos, edificaciones y equipo comprendidos en el acuerdo.

4.1.5 En cualquier arreglo hecho para la concesión de ayuda, se dispondrá el reembolso a la OACI por los Estados contribuyentes de los gastos extraordinarios realizados en relación con las investigaciones, negociaciones, conferencias y otras medidas relacionadas con la realización del proyecto.

4.1.6 El costo de operación y mantenimiento de una instalación o servicio facilitada por mediación de la OACI en el territorio de un Estado ayudado será cubierto, hasta donde sea posible, por tal Estado. Cualquier derecho de uso por el Estado ayudado se recaudará y empleará según los términos del acuerdo por el cual se haya provisto la instalación o servicio (*ver 3.9*) o, en su defecto, de acuerdo con las recomendaciones que haga el Consejo.

4.1.7 No se impondrán por el Estado ayudado derechos aduaneros y otros impuestos sobre equipos y materiales necesarios para la construcción, operación y mantenimiento de una instalación o servicios prestados por mediación de la OACI.

4.2 *Política general relativa a la construcción, operación y mantenimiento de las instalaciones o servicios de navegación aérea*

4.2.1 La construcción, operación o mantenimiento de instalaciones o servicios por personas empleadas directamente por la OACI, solamente se emprenderá en casos muy excepcionales en que la eficiencia u otros factores materiales exijan tal medida.

4.2.2 La OACI dispondrá de una lista de asesores técnicos elegidos de entre las nóminas que le sean presentadas por los Estados contratantes, para asegurar que, cuando sea necesario, podrá facilitarse rápidamente consejo y ayuda técnicos.

4.2.3 Todo contrato para la ejecución de los trabajos de construcción, o para la operación o mantenimiento de una instalación o servicio con fondos facilitados colectivamente por los Estados contribuyentes por mediación de la OACI, se hará preferentemente en nombre del Estado ayudado, pero cuando en opinión del Consejo esto no fuera posible, la OACI puede emplear agentes que bajo la supervisión de la misma harán todos los arreglos necesarios, realizarán las inspecciones, negociarán los contratos y, en cualquier otra forma, procurarán la construcción, operación o

mantenimiento de la instalación o servicio en cuestión. Estos agentes pueden ser gobiernos, organizaciones adecuadas, o individuos, aceptados por los gobiernos de los Estados contribuyentes y por el Estado ayudado. La OACI puede, en circunstancias excepcionales, realizar directamente los contratos.

4.2.4 Los contratos se efectuarán normalmente por concurso, pero la autoridad contratante tendrá libertad para elegir el concursante más apto para ejecutar la tarea proyectada y no estará obligado a aceptar la oferta más baja.

4.2.5 Cuando se celebre un contrato a nombre del gobierno de un Estado ayudado, los Estados contribuyentes pueden exigir que la aprobación de la OACI sea previa a la forma del contrato.

4.2.6 Salvo por causas de eficiencia y economía, siempre que sea posible se emplearán y utilizarán personal, contratistas, mano de obra y materiales del país ayudado.

4.3 *Política relativa a la instrucción del personal*

4.3.1 La OACI ayudará, si fuese necesario, a un Estado solicitante en el entrenamiento de sus nacionales en la operación y mantenimiento de las instalaciones y servicios de navegación aérea, ya sea mediante arreglos con un agente o, en un caso excepcional, por medio de sus propios instructores. Los contratos relativos a este entrenamiento se celebrarán de acuerdo con la política general expresada en 4.2.3 y 4.2.6.

4.3.2 Tal ayuda puede incluir:

4.3.2.1 El entrenamiento como parte integral de cualquier proyecto que implique la construcción o la operación y mantenimiento de instalaciones o servicios suministrados por la ayuda obtenida a través de la OACI, o

4.3.2.2 El nombramiento a través de la OACI de instructores que den entrenamiento en territorio de un Estado que pida tal asistencia, o

4.3.2.3 El entrenamiento fuera del territorio del Estado que solicita tal asistencia.

4.3.3 Toda asistencia de entrenamiento provista de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XV del Convenio por el gobierno de un Estado o por una organización privada se llevará a cabo en nombre de la OACI y de acuerdo con las normas prescritas por ésta.

4.4 *Política general relativa a las cuestiones de procedimiento*

4.4.1 Antes de que el Consejo examine una petición de ayuda financiera y técnica por mediación de la OACI, será necesario que dicha solicitud sea justificada con documentos en que se explique especialmente la acción llevada a cabo por el Estado solicitante de acuerdo con 3.4.

4.4.2 Cuando un Estado solicitante haya presentado una solicitud de ayuda y el Consejo estime que es necesaria dicha ayuda por medio de la OACI, o cuando la OACI por sí misma tome la iniciativa, de acuerdo con el Artículo 69 del Convenio, el Consejo presentará inmediatamente el caso a los Estados contratantes a quienes pueda interesar, pidiéndoles que envíen los comentarios que juzguen del caso, dentro de un período especificado. Tales comentarios deberán referirse particularmente a la cuestión de si el Estado está preparado o no a participar en un plan colectivo de ayuda con referencia a las instalaciones o servicios en cuestión.

4.4.3 El Consejo, después de investigar el asunto, incluido el examen por expertos si fuera necesario, de todos los factores pertinentes a la prestación de ayuda, procederá a consultar a los Estados interesados y, si es conveniente, convocará a una conferencia a dichos Estados con el fin de llegar pronto a una decisión sobre las medidas a tomar.

4.4.4 La OACI se encargará de que todos los Estados interesados, incluso el Estado solicitante, reciban informes completos y sin interrupción sobre todas las cuestiones relacionadas con el plan, y en particular se dará al Estado solicitante oportunidad de tomar parte en cualquier investigación dentro de su territorio, que tenga que hacerse durante el procedimiento.

**A14-37: Mayor participación de los “Estados usuarios”
en los Acuerdos de financiamiento colectivo**

Considerando que la política de Ayuda Colectiva de la Organización, definida en el Capítulo XV del Convenio y en la Resolución A1-65 de la Asamblea, continúa en vigor;

Considerando que, de conformidad con dicha política, se han celebrado acuerdos para el financiamiento colectivo de algunos servicios de navegación aérea en varias regiones del mundo; y

Considerando que la mayoría de los llamados “Estados usuarios”, cuyas aeronaves vuelan en las mencionadas regiones y que, por consiguiente, se benefician de dichos servicios, han firmado desde el principio estos acuerdos de financiamiento colectivo o se han adherido posteriormente a ellos;

La Asamblea:

1. *Toma nota*, con satisfacción, de la labor hecha por el Consejo y su Presidente para conseguir la adhesión a los acuerdos de financiamiento colectivo de todos los “Estados usuarios”, labor que ha tenido éxito en algunos casos;
2. *Insta* a los “Estados usuarios” que i) todavía no estén contribuyendo a los acuerdos de financiamiento colectivo, o ii) que sólo contribuyen parcialmente a dichos acuerdos, en virtud de arreglos previos concertados con el Consejo, a que consideren, tan pronto como les sea posible, su adhesión a estos acuerdos o, en todo caso, a que contribuyan por completo a los mismos;
3. *Encarga* al Consejo que continúe sus esfuerzos para conseguir la más amplia participación posible de los “Estados usuarios” en los acuerdos de financiamiento colectivo.

**A16-10: Aspectos económicos, financieros y de ayuda
colectiva de la ejecución**

Considerando que la Asamblea, en las Resoluciones A12-5 3, 4 y A15-5 1 y 2, estableció ciertos criterios de la Organización respecto a los aspectos económicos, financieros y de ayuda colectiva de la ejecución y la correspondiente aplicación del Capítulo XV del Convenio;

Considerando que la Asamblea, en la Resolución A15-2, encargó al Consejo que estudiara y presentara al siguiente período de sesiones un nuevo texto en el que se clasificaran y agruparan las resoluciones vigentes, incluso las del 15° período de sesiones; y

Considerando que los criterios establecidos en las resoluciones anteriormente mencionadas necesitan consolidarse en una sola resolución que indique los criterios permanentes de la Asamblea en esta materia, para cuyo fin las resoluciones originales o partes de ellas deban cancelarse;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estado usuarios y proveedores a que consideren seriamente, particularmente en las Conferencias Regionales, la justificación económica de los proyectados servicios e instalaciones de navegación aérea, con objeto de que las necesidades justificadas de la aviación civil internacional se satisfagan sin ocasionar gastos desproporcionados con los beneficios obtenidos, y para ello, pide al Consejo que ayude a los Estados, en la medida de lo posible, en su consideración y evaluación de los aspectos económicos y financieros de los planes regionales;
 2. *Recuerda* a los Estados contratantes que, cuando no puedan por sus propios medios cumplir, de conformidad con el Convenio, sus obligaciones relativas a la ejecución de los planes regionales, debieran explorar la posibilidad de realizar dicha ejecución mediante préstamos para hacer inversiones de capital, organismos de explotación, asistencia técnica en las diferentes formas en que puede obtenerse, u otros medios compatibles con el Convenio, antes de solicitar de la OACI el financiamiento colectivo de conformidad con el Capítulo XV del Convenio;
 3. *Invita* a los Estados contratantes a que soliciten información de la OACI, cuando sea necesario, al explorar dichas diferentes posibilidades; y
 4. *Encarga* al Consejo que proporcione orientación y ayuda a los Estados contratantes en relación con la Cláusula 2 anterior.
-

PARTE V. CUESTIONES JURÍDICAS

A41-4 Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica
--

Considerando que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios de la Organización en la esfera jurídica, a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados:

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica, según están formulados al clausurarse el 41° período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica; y
3. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A40-28.

APÉNDICE A

Criterio general

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

Considerando que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo:

La Asamblea:

Reafirma la importancia de la función de las leyes para evitar y solucionar conflictos y disputas entre las naciones y pueblos del mundo y, en particular, para que la Organización pueda alcanzar sus metas y objetivos.

APÉNDICE B

Procedimiento para aprobar proyectos de convenios de derecho aeronáutico internacional

La Asamblea resuelve:

Que lo siguiente constituye el procedimiento para aprobar proyectos de convenio:

1. Todo proyecto de convenio que el Comité Jurídico considere terminado para su presentación a los Estados como proyecto definitivo se transmitirá al Consejo, junto con el informe correspondiente.

2. El Consejo podrá tomar las medidas que estime oportunas, incluida la distribución del proyecto a los Estados contratantes y a otros Estados y a las organizaciones internacionales que determine.
3. Al distribuir el proyecto de convenio, el Consejo podrá añadir observaciones y proporcionar a los Estados y a las organizaciones internacionales la oportunidad de que presenten a la OACI los comentarios que deseen hacer, dentro de un plazo no inferior a cuatro meses.
4. Tal proyecto de convenio será examinado, para los fines de aprobación, por una conferencia que podrá convocarse juntamente con un período de sesiones de la Asamblea. La conferencia se reunirá por lo menos seis meses después de la fecha de transmisión del proyecto, según se indica en los párrafos 2 y 3 anteriores. El Consejo podrá invitar a dicha conferencia a todo Estado no contratante cuya participación estime conveniente, y decidirá si tal participación lleva aparejado el derecho de voto. El Consejo podrá también invitar a las organizaciones internacionales a estar representadas por observadores en la conferencia.

APÉNDICE C

Ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI

La Asamblea:

Recordando su resolución A40-28, apéndice C, relativa a la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago y demás instrumentos de derecho aeronáutico privado y otros instrumentos que se han elaborado y adoptado bajo los auspicios de la Organización;

Tomando nota con preocupación de que se sigue progresando lentamente en la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago antedichos, incluidos en particular los que enmiendan los Artículos 50 a) y 56 adoptados en 2016, y los párrafos finales relativos a los textos en árabe y en chino, adoptados, respectivamente, en 1995 y 1998;

Tomando nota asimismo de que, si bien un número considerable de Estados son partes en los Protocolos que introducen los Artículos 3 *bis* y 83 *bis* del Convenio de Chicago, es necesario seguir avanzando en la ratificación de dichos Protocolos;

Reconociendo la importancia de estas enmiendas para la aviación civil internacional, en particular para la viabilidad del Convenio de Chicago y la consiguiente y urgente necesidad de acelerar la entrada en vigor de las enmiendas que aún no están en vigor;

Reconociendo la necesidad de acelerar la ratificación y entrada en vigor de los instrumentos de derecho aeronáutico elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización;

Consciente de que solo la participación universal en dichos Protocolos de enmienda y en otros instrumentos permitiría alcanzar e incrementar los beneficios de la unificación de las reglas internacionales que contienen;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible las enmiendas del Convenio de Chicago que aún no estén en vigor, es decir, las que enmiendan el párrafo final para agregar los textos en árabe y en chino a los textos auténticos del Convenio, adoptados, respectivamente, en 1995 y 1998, y las enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 adoptadas en 2016;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen los Protocolos que introducen los Artículos 3 *bis*, 83 *bis* del Convenio de Chicago;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible los otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional, especialmente el Convenio de Montreal de 1999, el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo aeronáutico de Ciudad del Cabo de 2001, los dos Convenios de Montreal de 2009, el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010, el Protocolo de Montreal de 2014 y los Protocolos sobre el texto auténtico quinquelingüe (1995) y el Protocolo relativo al texto auténtico en seis idiomas (1998) del Convenio de Chicago;

Insta a los Estados que hayan ratificado dichos instrumentos a proporcionar al Secretario General las copias del texto y los documentos que hayan utilizado en el procedimiento de ratificación y aplicación de dichos instrumentos y que puedan servir como ejemplo para asistir a otros Estados en el mismo procedimiento; y

Encarga al Secretario General que adopte, en colaboración con los Estados, todas las medidas prácticas al alcance de la Organización para prestar asistencia, en caso de que la soliciten, a los Estados que se enfrentan con dificultades en el procedimiento de ratificación y aplicación de los instrumentos de derecho aeronáutico, incluidas la organización de seminarios teóricos o prácticos y la participación en los mismos para acelerar el proceso de ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

APÉNDICE D

Enseñanza del derecho aeronáutico

La Asamblea:

Comprendiendo la indudable importancia que tiene para la Organización y los Estados la enseñanza especializada del derecho aeronáutico, de tal manera que estimule el conocimiento de una materia tan importante; y

Acogiendo con beneplácito la introducción, en 2017, del curso de derecho aeronáutico internacional de la OACI para que los representantes de las administraciones de aviación civil, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea puedan apoyar a sus organizaciones en la aplicación del derecho aeronáutico internacional:

Encarga al Consejo y al Secretario General que tomen todas las medidas posibles para fomentar la enseñanza y la difusión del conocimiento del derecho aeronáutico en todo el mundo;

Insta a los Estados a que adopten las medidas apropiadas para alcanzar el fin anteriormente expuesto; y

Exhorta a los Estados contratantes y demás interesados a realizar contribuciones al Fondo Assad Kotaite de becas para estudios de posgrado y posdoctorado.

APÉNDICE E

Adopción de legislación interna sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves (pasajeros insubordinados y perturbadores)

La Asamblea:

Reconociendo que, en virtud del Preámbulo y del Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, uno de los fines y objetivos de la Organización es fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional a fin de satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

Observando el aumento del número y de la gravedad de incidentes notificados en que están involucrados pasajeros insubordinados y perturbadores a bordo de aeronaves;

Considerando las repercusiones de estos incidentes para la seguridad de las aeronaves y de los pasajeros y la tripulación a bordo de estas aeronaves;

Consciente del hecho de que las leyes y reglamentos vigentes de derecho interno e internacional en muchos Estados no son totalmente adecuados para enfrentar eficazmente este problema;

Reconociendo el entorno especial de las aeronaves en vuelo y los riesgos inherentes al mismo, así como también la necesidad de adoptar medidas de derecho interno adecuadas con la finalidad de que los Estados puedan perseguir los delitos que constituyen un comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves;

Alentando la adopción de normas jurídicas de derecho interno que permitan a los Estados ejercer su jurisdicción en los casos que corresponda para perseguir los delitos que constituyen un comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves matriculadas en otros Estados;

Tomando nota de que el 4 de abril de 2014 los Estados reunidos en la Conferencia internacional de derecho aeronáutico celebrada en Montreal adoptaron el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, y que la Conferencia decidió no enumerar en el mismo las infracciones y otros actos sino recomendar la actualización de la Circular 288 – *Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores* publicada por la OACI en 2002; y

Tomando nota además de la publicación del Doc 10117 – *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores*, que incorpora cambios derivados de la adopción del Protocolo de Montreal de 2014 y contiene una lista de infracciones y actos más susceptibles de ser cometidos a bordo de las aeronaves por pasajeros insubordinados y perturbadores.

Por consiguiente:

Insta a todos los Estados contratantes a sancionar lo antes posible leyes y reglamentos de derecho interno para afrontar eficazmente el problema de los pasajeros insubordinados y perturbadores, siguiendo la orientación del *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores* (Doc 10117) de la OACI e incorporando, en la medida de lo posible, las disposiciones de la legislación modelo expuestas a continuación;

Exhorta a todos los Estados contratantes a que sometan a las autoridades correspondientes, para que consideren su procesamiento o la instauración de procedimiento administrativo o cualquier otra forma de acción legal, a todas las personas de las cuales tengan razones fundadas para considerar que han cometido cualquiera de los delitos y actos previstos en las leyes y los reglamentos de derecho interno sancionados y para lo cual tienen jurisdicción de conformidad con dichas leyes y dichos reglamentos; y

Alienta a los Estados que aún no lo hayan hecho a considerar la introducción de sanciones civiles y administrativas en respuesta a los actos o infracciones menos graves vinculados al comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves de manera expeditiva y efectiva.

Legislación modelo sobre ciertos delitos cometidos a bordo de aeronaves

Artículo 1: Agresión y otros actos de interferencia contra un miembro de la tripulación a bordo de una aeronave

Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave cometa cualquiera de los siguientes actos:

- (1) agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación;

- (2) intimidación o amenaza verbal contra un miembro de la tripulación, cuando dicho acto interfiere en el desempeño de las funciones del miembro de la tripulación o disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;
- (3) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de:
 - (a) proteger la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes dentro de la misma; o
 - (b) mantener el orden y la disciplina a bordo.

Artículo 2: Agresión y otros actos que ponen en peligro la seguridad operacional o comprometen el orden y la disciplina a bordo de una aeronave

- (1) Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave cometa un acto de violencia física contra una persona o de agresión sexual o de pedofilia.
- (2) Toda persona que cometa a bordo de una aeronave cualquiera de los siguientes actos comete un delito, si es probable que ese acto ponga en peligro la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de una persona a bordo, o si dicho acto compromete el orden y la disciplina a bordo de la aeronave:
 - (a) agresión, intimidación o amenaza, física o verbal, contra otra persona;
 - (b) acto intencional que causa daños a los bienes o la destrucción de los mismos;
 - (c) consumo de bebidas alcohólicas o de drogas que conduzca a un estado de ebriedad o exaltación.

Artículo 3: Otros actos que constituyen delitos a bordo de una aeronave

Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave cometa cualquiera de los siguientes actos:

- (1) fumar en un lavabo o en otro lugar cuando dicho acto esté prohibido;
- (2) desactivar un detector de humo u otro dispositivo de seguridad a bordo de la aeronave;
- (3) hacer funcionar un artículo electrónico portátil cuando dicho acto esté prohibido.

APÉNDICE F

Modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

Considerando que la implementación mundial de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), uno de cuyos objetivos es proporcionar servicios críticos para la seguridad operacional, ha progresado notablemente desde su introducción en la 10ª Conferencia de navegación aérea, celebrada en 1991, y fue respaldada con entusiasmo en la 11ª Conferencia de navegación aérea, en 2003;

Considerando que el marco jurídico existente para los sistemas CNS/ATM, constituido por el Convenio de Chicago, sus Anexos, las resoluciones de la Asamblea (incluida, especialmente, la Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS), los textos de orientación pertinentes de la OACI (incluida, especialmente, la Declaración sobre la política general de la OACI para la implementación y explotación de los sistemas CNS/ATM), los

planes regionales de navegación aérea y los intercambios de correspondencia entre la OACI y los Estados que explotan constelaciones de satélites de navegación, ha permitido la implementación técnica lograda hasta el presente;

Considerando que la OACI ha dedicado recursos considerables al estudio de los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas CNS/ATM en la Asamblea de la OACI, el Consejo, el Comité Jurídico, un grupo formado por expertos jurídicos y técnicos y un grupo de estudio, habiendo permitido comprender y registrar de forma detallada los desafíos, cuestiones y problemas que enfrenta la comunidad mundial;

Considerando que deben tenerse en cuenta también las iniciativas regionales a fin de elaborar medidas que aborden las cuestiones jurídicas o institucionales que podrían obstaculizar la implementación de los sistemas CNS/ATM en una región, asegurándose de que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago; y

Considerando que la 13ª Conferencia de navegación aérea en 2018 examinó el estado de las tecnologías existentes y futuras que habilitan el sistema mundial de navegación aérea:

La Asamblea:

1. *Reconoce* la importancia de la cuestión 6 del programa general de trabajo del Comité Jurídico “Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas satelitales mundiales y los servicios de apoyo de los servicios de la navegación aérea internacional”, y de las resoluciones o decisiones de la Asamblea y el Consejo relacionadas con este asunto;
2. *Reafirma* que no es necesario enmendar el Convenio de Chicago para la implementación de los sistemas CNS/ATM;
3. *Invita* a los Estados contratantes a considerar también la posibilidad de recurrir a las organizaciones regionales a fin de que elaboren los mecanismos necesarios para abordar cuestiones jurídicas o institucionales que puedan obstaculizar la implementación de los sistemas CNS/ATM en una región, asegurándose de que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago y con el derecho público internacional;
4. *Alienta* la facilitación de asistencia técnica para la implementación de los sistemas CNS/ATM por la OACI, las organizaciones regionales y las empresas del sector;
5. *Invita* a los Estados contratantes, a otros organismos multilaterales y a las entidades financieras del sector privado a que consideren la creación de fuentes de financiación adicionales para prestar asistencia a los Estados y a los grupos regionales en la implementación de los sistemas CNS/ATM;
6. *Encarga* al Secretario General que supervise y, cuando corresponda, asista en la elaboración de marcos contractuales a los que las partes puedan acceder basándose, entre otras cosas, en la estructura y el modelo propuestos por los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y las otras comisiones regionales de aviación civil, así como en el derecho internacional;
7. *Invita* a los Estados contratantes a que transmitan las iniciativas regionales al Consejo; y
8. *Encarga* al Consejo que registre tales iniciativas regionales, considere su valor y las haga públicas lo más pronto posible (de conformidad con los Artículos 54, 55 y 83 del Convenio de Chicago).

APÉNDICE G**Fortalecimiento de la capacidad y efectividad de los Estados para aplicar los tratados de derecho aeronáutico y actualizar sus leyes y reglamentos nacionales**1. *La Asamblea:*

Recordando la importante función que desempeña el derecho (especialmente el derecho aeronáutico) para la consecución de los fines y objetivos de la OACI y para que esta última, los Estados miembros y la industria de la aviación puedan dar una respuesta eficaz a las nuevas oportunidades, desafíos y amenazas que se plantean para el desarrollo de la aviación civil internacional;

Reconociendo que los Estados miembros deben velar por que se formulen leyes y reglamentos adecuados para la implementación de los instrumentos y las disposiciones de la OACI pertinentes en materia de derecho aeronáutico, y que dichas leyes y reglamentos se apliquen de conformidad con el Convenio de Chicago;

Afirmando el importante papel que desempeñan los asesores jurídicos de la aviación civil y los profesionales del derecho aeronáutico asistiendo a sus Estados y organizaciones en la aplicación de los tratados de derecho aeronáutico y la formulación y actualización de leyes y reglamentos nacionales para dar cumplimiento a las políticas y requisitos de reglamentación nacionales y contribuir al respeto del estado de derecho;

Considerando que los asesores jurídicos deben actualizar y mejorar continuamente sus competencias, aptitudes y capacidades para desempeñar con eficacia sus funciones; y

Acogiendo con beneplácito la iniciativa del primer Foro de asesores jurídicos de la aviación civil organizado por la OACI y celebrado en Singapur en mayo de 2019, que permitió a los asesores jurídicos, en especial aquellos que prestan servicios en organizaciones encargadas de la reglamentación de la aviación civil, compartir e intercambiar opiniones sobre cuestiones actuales de interés para la comunidad de la aviación internacional y sobre el fortalecimiento de la asistencia que prestan a sus organizaciones y Estados:

La Asamblea:

1. *Alienta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que establezcan puestos de asesores jurídicos internos especializados en sus administraciones de la aviación civil;
2. *Alienta* a los Estados miembros a que utilicen los seminarios teóricos y prácticos de la OACI, el curso de derecho aéreo internacional y otros eventos similares para la capacitación y el perfeccionamiento continuos de sus asesores jurídicos, y a que consideren la posibilidad de organizar ocasionalmente tales eventos en sus Estados y regiones;
3. *Invita* a los Estados miembros a que apoyen la iniciativa del Foro de asesores jurídicos de la aviación civil y a que consideren la posibilidad de acoger nuevas ediciones del Foro, así como a que fomenten y faciliten la participación de sus asesores jurídicos en el Foro y la presentación de contribuciones por parte de estos;
4. *Pide* al Secretario General que brinde asistencia a los Estados miembros en la consecución y el mantenimiento de la debida competencia de sus asesores jurídicos de aviación civil, en particular mediante la elaboración de un marco de competencias para consolidar su función; y
5. *Insta* a los Estados miembros a que apoyen la labor de la OACI en la esfera jurídica fomentando la participación activa de sus asesores jurídicos en la labor del Comité Jurídico, los subcomités y equipos especiales, los grupos de expertos, los grupos de trabajo y demás órganos similares creados para examinar cuestiones de derecho aeronáutico y proponer soluciones jurídicas.

A39-8: Conflictos de intereses en la aviación civil

Reconociendo que los conflictos de intereses pueden obstaculizar una reglamentación eficaz, independiente e imparcial y por ende crear riesgos para la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil internacional;

Reconociendo la necesidad y los beneficios de aprovechar la experiencia y conocimientos especializados del personal cualificado de la industria para ayudar a garantizar que puedan proporcionarse importantes funciones de supervisión normativa;

Recordando que la Asamblea, en su 37º periodo de sesiones, añadió la cuestión “Examen de las orientaciones sobre conflictos de intereses” al programa general de trabajo del Comité Jurídico y posteriormente esta decisión fue respaldada por el Comité Jurídico, el Consejo y el 38º período de sesiones de la Asamblea, que elevó su prioridad;

Consciente de que conforme a la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción, adoptada por la Asamblea General el 31 de octubre de 2003, los Estados tienen la obligación de procurar adoptar, mantener y fortalecer sistemas destinados a promover la transparencia y a prevenir conflictos de intereses;

Considerando que en el *Anexo 19 – Gestión de la seguridad operacional* y en los textos de orientación de la OACI se identifica la necesidad de que los Estados, entre otras cosas, establezcan una estrategia para mitigar los posibles problemas que surjan por conflictos de intereses en la aviación civil;

Convencida de la necesidad de los Estados de intercambiar información sobre políticas y medidas utilizadas para detectar, evitar, mitigar y manejar conflictos de intereses en la aviación civil;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados que aún no lo hayan hecho a que consideren establecer un marco jurídico formal para detectar, evitar, mitigar y manejar conflictos de intereses en la aviación civil;
2. *Invita* a los Estados a:
 - a) examinar, a nivel nacional, la idoneidad de sus regímenes jurídicos internos sobre medidas y prácticas para detectar, evitar, mitigar y manejar conflictos de intereses en la aviación civil, con miras a garantizar y a mejorar la transparencia y la rendición de cuentas en las actividades normativas de la aviación civil y encontrar un equilibrio entre sus circunstancias particulares y capacidad de cumplir sus funciones de supervisión y los riesgos que plantean los conflictos de intereses; y
 - b) cuando sea necesario, promulgar legislación y establecer sistemas, códigos y prácticas que promuevan la conciencia respecto a posibles conflictos de intereses en la aviación civil;
3. *Insta* a los Estados a velar por el cumplimiento de reglas y medidas para detectar, evitar, mitigar y manejar conflictos de intereses relacionados con la supervisión de la seguridad operacional en la aviación civil;
4. *Encarga* al Consejo que facilite la recopilación, análisis, difusión y promoción de las mejores prácticas para abordar los conflictos de intereses para beneficio de los Estados miembros, aprovechando los conocimientos existentes en los Estados y en las Naciones Unidas, así como en otras organizaciones internacionales pertinentes;
5. *Pide* a la Secretaría General que continúe recopilando información de los Estados y organizaciones intergubernamentales pertinentes relacionadas con las políticas y medidas utilizadas para detectar, evitar, mitigar y manejar conflictos de intereses en la aviación civil a fin de avanzar en el estudio de esta cuestión;

6. *Pide* a la Secretaria General que elabore un documento de referencia en el que se identifiquen todas las disposiciones comprendidas en Anexos y manuales que se relacionan con la cuestión de los conflictos de intereses;
7. *Encarga* al Comité Jurídico que examine regularmente la cuestión de los conflictos de intereses en la aviación civil; y
8. *Exhorta* a los Estados a prestar su pleno apoyo y asistencia a la Secretaria General en la aplicación de la presente resolución, lo cual incluye la transferencia de conocimientos e información.

A39-10: Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010

Recordando su Resolución A38-19, Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010;

Recordando además su Resolución A37-22, Apéndice C, relativa a la ratificación de los instrumentos que han sido elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización; y

Reconociendo la importancia de ampliar y fortalecer el régimen mundial de seguridad de la aviación para hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados a apoyar y alentar la adopción universal del *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing de 2010) y el Protocolo complementario del *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing de 2010);
2. *Insta* a todos los Estados a firmar y ratificar el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010 lo antes posible;
3. *Encarga* a la Secretaria General que se preste la asistencia necesaria en el proceso de ratificación, si así lo solicita un Estado; y
4. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A38-19.

A39-9: Promoción del Convenio de Montreal de 1999

Recordando su Resolución A37-22, Apéndice C, relativa a la ratificación de los instrumentos que han sido elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización, y la Resolución A38-20, *Promoción del Convenio de Montreal de 1999*;

Reconociendo la importancia de contar con un régimen universal para regir la responsabilidad civil de las líneas aéreas respecto a los pasajeros y expedidores en los vuelos internacionales;

Reconociendo la conveniencia de contar con un sistema equitativo, justo y adecuado de indemnización por pérdidas;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a apoyar y alentar la adhesión universal al *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (Convenio de Montreal de 1999);
2. *Insta* a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho, a pasar a ser Partes en el Convenio de Montreal de 1999 lo antes posible; y
3. *Pide* a la Secretaría General que preste la asistencia necesaria, en el proceso de ratificación, si así lo solicita un Estado contratante.
4. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A38-20.

A7-5: Constitución revisada del Comité Jurídico

A40-11: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación

A23-2: Enmienda del Convenio de Chicago en lo relativo a la transferencia de ciertas funciones y obligaciones

A23-13: Arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales

A29-3: Armonización mundial de la reglamentación

A35-15: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

A33-5: Confirmación de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y organizaciones internacionales o entre organizaciones internacionales*, de 1986

A35-2: Aplicación del Artículo IV del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*

A32-19: Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS

Considerando que el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, firmado el 7 de diciembre de 1944 (el "Convenio de Chicago"), otorga a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) el mandato de desarrollar los principios y las técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional;

Considerando que el concepto de sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/organización del tránsito aéreo (CNS/ATM) de la OACI utilizando tecnología de satélites fue oficialmente respaldado por los Estados y los organismos internacionales en la 10ª Conferencia de navegación aérea de la OACI, y fue aprobado por el 29º período de sesiones de la Asamblea como los sistemas CNS/ATM de la OACI;

Considerando que el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), como elemento importante de los sistemas CNS/ATM, está previsto para proporcionar cobertura mundial y ser utilizado para la navegación aérea;

Considerando que el GNSS será compatible con el derecho internacional, incluyendo el Convenio de Chicago y sus Anexos, y las reglas pertinentes aplicables a las actividades en el espacio ultraterrestre;

Considerando que es apropiado, teniendo en cuenta la práctica general de los Estados, establecer y afirmar los principios jurídicos fundamentales que rigen el GNSS; y

Considerando que la integridad de todo marco jurídico para la implantación y explotación del GNSS requiere la observancia de principios fundamentales, que deben establecerse en una Carta;

La Asamblea:

Declara solemnemente que en la implantación y explotación del GNSS se aplicarán los siguientes principios de esta Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS:

1. Los Estados reconocen que en la provisión y utilización de servicios GNSS, la seguridad de la aviación civil internacional será el principio más importante.
2. Todo Estado y las aeronaves de todos los Estados tendrán acceso, de manera no discriminatoria y en condiciones uniformes, a la utilización de los servicios GNSS, incluidos los sistemas de aumentación regionales dentro del área de cobertura de dichos sistemas.
3.
 - a) Todo Estado conserva su autoridad y responsabilidad de controlar las operaciones de aeronaves y de hacer cumplir los reglamentos sobre seguridad y de otro tipo dentro del espacio aéreo de su soberanía.
 - b) La implantación y la explotación del GNSS no infringirán ni restringirán la soberanía, autoridad o responsabilidad de los Estados en materia de control de la navegación aérea y de promulgación y cumplimiento de los reglamentos de seguridad. La autoridad de los Estados se preservará también en la coordinación y control de las comunicaciones y en la aumentación que sea necesaria de los servicios de navegación aérea por satélite.
4. Todo Estado que provea servicios GNSS, incluyendo señales, o bajo cuya jurisdicción se provean esos servicios asegurará la continuidad, disponibilidad, integridad, exactitud y confiabilidad de sus servicios, lo que incluye arreglos eficaces para reducir al mínimo las consecuencias operacionales del mal funcionamiento o de fallas de los sistemas y lograr el restablecimiento rápido del servicio. Dicho Estado asegurará que los servicios sean conformes a las normas de la OACI. Los Estados proporcionarán oportunamente información aeronáutica sobre toda modificación de los servicios GNSS que pueda afectar a la provisión de los servicios.

5. Los Estados cooperarán para asegurar el mayor grado posible de uniformidad en la provisión y explotación de los servicios GNSS.

Los Estados asegurarán que los arreglos regionales o subregionales sean compatibles con los principios y reglas establecidos en esta Carta y con el proceso de planificación e implantación mundial del GNSS.

6. Los Estados reconocen que los derechos por servicios GNSS se impondrán de acuerdo con el Artículo 15 del Convenio de Chicago.

7. Con miras a facilitar la planificación e implantación mundial del GNSS los Estados se guiarán por el principio de cooperación y asistencia mutua, sea ésta bilateral o multilateral.

8. Cada Estado realizará sus actividades GNSS teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados.

9. Ninguna de las cláusulas de esta Carta impedirá que uno o más Estados provean conjuntamente servicios GNSS.

A32-20: Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS

Considerando que el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), al ser un elemento importante de los sistemas CNS/ATM de la OACI, tiene por objeto proporcionar, con cobertura mundial, servicios que son críticos para la seguridad de la navegación aérea;

Considerando que el GNSS será compatible con la legislación internacional, incluyendo el Convenio de Chicago, sus Anexos y la reglamentación pertinente aplicable a las actividades del espacio ultraterrestre;

Considerando que los complejos aspectos jurídicos de la implantación de los CNS/ATM, incluyendo el GNSS, requieren que la OACI prosiga su labor a efectos de desarrollar y crear la confianza mutua entre los Estados respecto a los sistemas CNS/ ATM y apoyar la implantación, por los Estados contratantes, de los sistemas CNS/ATM;

Considerando que la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM, celebrada en Río de Janeiro en mayo de 1998, recomendó la elaboración de un marco jurídico para el GNSS a largo plazo que también considerara la posibilidad de un convenio internacional, reconociendo al mismo tiempo que los acontecimientos regionales podrían contribuir al desarrollo de dicho marco jurídico; y

Considerando que las recomendaciones adoptadas por la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM, celebrada en Río de Janeiro en mayo de 1998, así como también las recomendaciones formuladas por el Grupo de expertos jurídicos y técnicos sobre el establecimiento de un marco jurídico respecto a los GNSS (LTEP) proporcionan una orientación importante para el desarrollo y la implantación de un marco jurídico mundial para los CNS/ATM y en particular para el GNSS;

La Asamblea:

1. *Reconoce* la importancia de las iniciativas regionales respecto al desarrollo de los aspectos jurídicos e institucionales GNSS;

2. *Reconoce* la necesidad urgente de elaborar, tanto a escala regional como mundial, los principios jurídicos básicos que deberían regir la provisión de servicios GNSS;

3. *Reconoce* la necesidad de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS;

4. *Reconoce* la decisión del Consejo, del 10 de junio de 1998, autorizando al Secretario General a establecer un Grupo de estudio sobre aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM; y
5. *Encarga* al Consejo y al Secretario General, dentro de sus respectivas competencias y comenzando con un grupo de estudio de la Secretaría, que:
 - a) aseguren una rápida aplicación de las recomendaciones de la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM, así como también de aquellas formuladas por el grupo de expertos LTEP, particularmente las que se refieren a asuntos institucionales y cuestiones de responsabilidad; y
 - b) consideren la elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la explotación de los sistemas GNSS, incluyendo la posibilidad de un Convenio internacional con ese fin y presenten propuestas para dicho marco con suficiente tiempo para que puedan ser debatidas en el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

A33-20: Enfoque coordinado para proporcionar asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra

Considerando que el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* se refiere al objetivo de garantizar un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

Considerando los trágicos sucesos del 11 de septiembre de 2001, que han afectado las operaciones de los explotadores de líneas aéreas en todo el mundo;

Considerando que actualmente ya no se consigue plenamente cobertura de seguros para los explotadores de líneas aéreas y para otros proveedores de servicios en materia de seguro por riesgo de guerra en los mercados mundiales de seguros;

Considerando que en la comunicación de fecha 21 de septiembre de 2001, la OACI ha exhortado a todos sus Estados contratantes a que adopten las medidas que estimen necesarias para asegurar que los servicios aeronáuticos y de transporte aéreo no se vean interrumpidos y para apoyar a los explotadores de las líneas aéreas y, según se requiera, a las otras partes, concertando un compromiso para cubrir los riesgos que los hechos mencionados han dejado abiertos, hasta que los mercados de seguros se establezcan;

Considerando que muchos Estados contratantes en todo el mundo ya han tomado medidas en respuesta a esta exhortación y han proporcionado asistencia a los explotadores de líneas aéreas y a las otras partes;

Considerando que la medida adoptada por los Estados contratantes al proporcionar asistencia a los explotadores de líneas aéreas y a las otras partes consiste en su mayoría en medidas a corto plazo que difieren entre sí;

Considerando que por lo tanto es conveniente elaborar un enfoque coordinado a corto y mediano plazo para suministrar asistencia a los explotadores de líneas aéreas y a las otras partes en materia de seguros aeronáuticos por riesgo de guerra;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a colaborar en la preparación de un enfoque más duradero y coordinado sobre el importante problema de suministrar asistencia a los explotadores de líneas aéreas y a las otras partes en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra;

2. *Encarga* al Consejo que cree, con carácter de urgencia, un grupo especial para examinar las cuestiones mencionadas en el párrafo anterior e informar al Consejo lo antes posible, formulando recomendaciones; y
 3. *Invita* al Consejo y al Secretario General a adoptar toda otra medida que se estime necesaria o conveniente.
-

PARTE VI. COOPERACIÓN TÉCNICA

A41-25: Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI
--

Considerando que el Consejo aprobó nuevas políticas de apoyo a la implementación en forma de asistencia técnica y cooperación técnica que sustituyeron la Política sobre asistencia técnica refrendada en el 38° período de sesiones de la Asamblea;

Considerando que “asistencia técnica” es toda asistencia que la OACI proporciona a los Estados, financiada por el presupuesto regular o también por fondos voluntarios, por intermedio de cualquier Dirección/Oficina, según la naturaleza y duración del proyecto;

Considerando que “cooperación técnica” es todo proyecto solicitado y financiado por Estados u organizaciones y que se ejecuta por intermedio de la Dirección de Cooperación Técnica sobre la base de la recuperación de costos, en el que se recuperan todos los costos directos e indirectos relacionados con el mismo;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI existentes al concluir el 41° período de sesiones de la Asamblea;
2. *Declara que* esta resolución sustituye a la resolución A40-24.

APÉNDICE A

Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI

Considerando que el crecimiento y mejora de la aviación civil puede constituir una importante aportación al desarrollo económico de los Estados;

Considerando que la aviación civil es importante para el desarrollo tecnológico, económico, social y cultural de todos los países y especialmente de los países en desarrollo, así como para su cooperación subregional, regional y mundial;

Considerando que la OACI puede ayudar a los Estados a mejorar su aviación civil y, al mismo tiempo, facilitar la realización de sus objetivos estratégicos;

Considerando que la Resolución 222 (IX)A del 15 de agosto de 1949 del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, aprobada por la Asamblea General en su resolución del 16 de noviembre de 1949 y ratificada por la Asamblea de la OACI en su resolución A4-20, confió a todas las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas a participar plenamente en el Programa ampliado de asistencia técnica para el desarrollo económico, y que la OACI, como organismo especializado de las Naciones Unidas para la aviación civil, inició la ejecución de proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica en 1951 con fondos de la cuenta especial de las Naciones Unidas destinada a la asistencia técnica creada de conformidad con la resolución mencionada;

Considerando que el elevado déficit experimentado de 1983 a 1995 exigió la definición de una nueva política sobre cooperación técnica y asistencia técnica y una nueva estructura orgánica para la Dirección de Cooperación Técnica;

Considerando que la implantación de la nueva política de cooperación técnica y asistencia técnica, ratificada por el 31º período de sesiones de la Asamblea, que se basa en la implantación gradual del concepto de plantilla básica, la integración de la Dirección de Cooperación Técnica en la estructura de la Organización y el establecimiento de un mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI, así como la nueva estructura orgánica de la Dirección de Cooperación Técnica implantada en la década de 1990, redujo significativamente los costos y mejoró considerablemente la situación financiera de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica;

Considerando que en los objetivos de la nueva política se destacaba la importancia de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica en la aplicación mundial de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los planes de navegación aérea (ANP) de la OACI, así como en el desarrollo de la infraestructura y los recursos humanos de la aviación civil de los Estados en desarrollo que necesitan la cooperación técnica o la asistencia técnica de la OACI;

Considerando que la normalización y vigilancia del cumplimiento de los SARPS siguen siendo funciones importantes de la Organización y que se ha dado énfasis a la función de la OACI en cuanto a la implantación y el apoyo a los Estados contratantes;

Considerando que el Consejo ha aprobado la reorientación de la asistencia técnica y la cooperación técnica como una nueva dirección estratégica que debe aplicarse en el marco del enfoque de “Una sola OACI”;

Considerando que la nueva *Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados* aprobada por el Consejo procura fortalecer y armonizar la coordinación y gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de apoyo a la implementación, cuidando de que el apoyo proporcionado a los Estados en todas las áreas de la aviación civil sea pertinente, eficiente y uniforme en cuanto a su contenido y distribución, independientemente de la fuente de asistencia o el mecanismo de financiamiento conexo;

Considerando que en la resolución A35-21 se alentaba al Consejo y a la Secretaría General a adoptar una estructura y un mecanismo que emplearan métodos de tipo comercial a fin de permitir asociaciones fructíferas con instituciones de financiación y los Estados beneficiarios;

Considerando que en la resolución A39-23 se instaba a los Estados miembros, la industria, las entidades financieras, donantes y otras partes interesadas a cooperar entre sí en forma coordinada, y a apoyar la realización de actividades de asistencia, de acuerdo con las prioridades mundiales y regionales fijadas por la OACI, para evitar así la duplicación de esfuerzos;

Considerando que el Consejo convino en que debería otorgarse mayor flexibilidad operacional a la Dirección de Cooperación Técnica con la vigilancia y el control apropiados de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica;

Considerando que la cooperación técnica es un campo dinámico y complejo dentro de un entorno tecnológico en rápida evolución que repercute sobre las necesidades de los Estados y los intereses de los asociados para el desarrollo, por lo que exige formas innovadoras de abordar con eficacia las dificultades inherentes, mejorar la calidad de los resultados esperados, aumentar la capacidad y la eficiencia, velar por una mayor fiabilidad con miras al cumplimiento de los SARPS y fortalecer la competitividad en el mercado de la aviación mundial;

Considerando que el Consejo ha aprobado una nueva Estrategia y Modelo de Negocio para la Dirección de Cooperación Técnica destinada a mejorar los servicios prestados en asociación con otras Direcciones y oficinas regionales de la OACI y a proporcionar un mayor valor a los Estados beneficiarios y a las entidades no estatales;

Considerando que todas las actividades de cooperación técnica de la Organización continúan basándose en el principio de recuperación de costos y que se siguen tomando medidas para minimizar los costos administrativos y operacionales en la medida de lo posible;

Considerando que los ingresos relativos a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica y del Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) conexo durante el trienio, y después del mismo, no pueden estimarse con precisión y pueden variar notablemente con arreglo a diversos factores ajenos al control de la OACI;

Considerando que el volumen del Programa de Cooperación Técnica ha disminuido drásticamente en el trienio en curso y que la situación financiera del Fondo AOSC se ha deteriorado de manera significativa, lo cual se ha visto agravado por el impacto sin precedentes de la pandemia de COVID-19 y la lenta recuperación del sector del transporte aéreo;

Considerando que el Consejo adoptó una política de recuperación de costos en lo concerniente a la distribución de los costos entre el presupuesto regular y el Fondo AOSC para los servicios prestados por el Programa Regular a la Dirección de Cooperación Técnica y los servicios prestados por la Dirección de Cooperación Técnica al Programa Regular.

La Asamblea:

Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica

1. *Reconoce* la importancia de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica para promover el logro de los objetivos estratégicos de la Organización;
2. *Reafirma* que los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica ejecutados conforme a las normas, reglamentos y procedimientos de la OACI son una actividad prioritaria permanente de la OACI que complementa las funciones del Programa Regular al proporcionar apoyo a los Estados para que apliquen efectivamente las políticas de la OACI, los SARPS y los planes de aviación mundiales, regionales y nacionales, los PANS y los textos de orientación, y desarrollen la infraestructura y los recursos humanos de su administración de aviación civil;
3. *Reafirma* que, dentro de los recursos financieros existentes, deberían reforzarse los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI, a nivel de las oficinas regionales y las misiones, a fin de que la Organización pueda desempeñar su función de manera más eficaz y eficiente en la inteligencia de que no se producirá ningún aumento en los costos de los proyectos;
4. *Reafirma* que la Dirección de Cooperación Técnica es uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar a los Estados a remediar sus deficiencias en el campo de la aviación civil para beneficio de toda la comunidad de la aviación civil internacional;
5. *Reafirma* que deberían mejorarse la cooperación y la coordinación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI delimitando claramente las atribuciones y actividades de cada dirección para evitar la duplicación y la redundancia;
6. *Apoya* la nueva *Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados* aprobada por el Consejo, cuyo objetivo es fortalecer y armonizar la coordinación y gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de apoyo a la implementación, y *reconoce* que un programa común de apoyo a la implementación de la OACI reforzará aún más las actividades de apoyo a la implementación de la Organización a fin de satisfacer mejor las necesidades de los Estados miembros;
7. *Pide* al Secretario General que, teniendo en cuenta la especialización, las cualificaciones y las competencias, la limitación de recursos financieros y humanos, la separación de funciones y el mandato de las respectivas entidades organizacionales de la Secretaría, optimice la asignación de recursos y la distribución de funciones y responsabilidades con respecto a las actividades de apoyo a la implementación;

8. *Reafirma* que, en caso de que las operaciones de los AOSC en determinado ejercicio financiero cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso se acudiría al presupuesto del Programa Regular;
9. *Pide* al Secretario General que implante medidas destinadas al logro de mayor eficiencia que conduzcan a una reducción gradual de los costos de apoyo administrativo que se cargan a los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica;
10. *Reafirma* que los costos recuperados por la Organización para los servicios de apoyo prestados a la Dirección de Cooperación Técnica deberán guardar relación directa y exclusiva con las operaciones de los proyectos, con objeto de mantener en el nivel más bajo posible los costos de apoyo administrativo;

La OACI como organismo reconocido para la aviación civil

11. *Recuerda* a los Estados contratantes que se planteen el desarrollo o la mejora de sus infraestructuras de aviación civil, que consideren las ventajas de recurrir al Programa de Cooperación Técnica de la OACI para sus proyectos de aviación civil;
12. *Pide* al Secretario General que siga concienciando a los Estados, a la industria y al sector privado, a las organizaciones internacionales y regionales, a las instituciones financieras, a los donantes y a las Naciones Unidas sobre las ventajas de recurrir a la OACI para la ejecución y financiación de proyectos de creación de capacidad y desarrollo de infraestructuras en el ámbito de la aviación civil;
13. *Recomienda* a los Estados donantes, las instituciones de financiación y otros asociados en el desarrollo, incluido el sector aeronáutico y el sector privado que, según sea el caso, den preferencia a la OACI para la identificación, preparación, análisis, ejecución y evaluación de proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica en el campo de la aviación civil, y *pide* al Secretario General que se mantenga en comunicación con dichas entidades y los posibles Estados beneficiarios, con miras a asignar fondos para el desarrollo de la aviación civil, recurriendo a la OACI como organismo de ejecución;
14. *Recomienda* a los Estados que reciban ayuda bilateral, u otro tipo de ayuda patrocinada a nivel gubernamental, que consideren la conveniencia de utilizar los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI para apoyar la implementación de sus programas relativos a la aviación civil;

Ampliación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI

15. *Reafirma* que, al adoptar métodos de tipo comercial para la sostenibilidad financiera de la Dirección de Cooperación Técnica, es necesario establecer mecanismos flexibles que faciliten la cooperación con los posibles beneficiarios en los nuevos proyectos de desarrollo de la aviación civil y las asociaciones con los Estados, donantes y otras partes interesadas para conseguir oportunidades de movilización de recursos, e *invita* al Secretario General a que identifique mecanismos que permitan a la OACI participar en las licitaciones para el desarrollo de la aviación civil convocadas por organizaciones donantes, bancos de desarrollo e instituciones financieras internacionales, conforme a las mejores prácticas del sistema de las Naciones Unidas, y a que regule la forma en que la OACI puede trabajar con la industria teniendo en cuenta los modelos existentes utilizados por otras entidades internacionales de aviación civil, cerciorándose al mismo tiempo de que se apliquen los controles adecuados y se mantenga la buena reputación de la OACI;
16. *Reafirma* la necesidad de ampliar el suministro de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI a las entidades no estatales (públicas o privadas) que se ocupan directamente de la aviación civil, en cumplimiento de los objetivos estratégicos de la OACI, para que la asistencia y la cooperación abarquen, entre otras cosas, las actividades de las que tradicionalmente se encargaban las administraciones nacionales de aviación civil y que se están privatizando

hasta cierto punto, mientras que el Estado, no obstante, siga asumiendo, en virtud del Convenio de Chicago, la responsabilidad respecto a la calidad de los servicios proporcionados y la aplicación por los mismos de los SARPS de la OACI, y *pide* al Secretario General que informe a las autoridades de aviación civil correspondientes sobre los aspectos técnicos del proyecto en forma inmediata cuando se inicien las negociaciones con entidades no estatales;

17. *Reafirma* que la OACI debería ampliar el suministro de servicios de cooperación técnica y asistencia técnica, a petición, a las entidades no estatales (públicas y privadas) que ejecutan proyectos en los Estados contratantes en el campo de la aviación civil con miras a mejorar la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, la protección del medioambiente y el desarrollo económico del transporte aéreo internacional y *encarga* al Secretario General que considere, caso por caso, las solicitudes formuladas por dichas entidades para obtener cooperación y asistencia de la OACI en los ámbitos tradicionales de la cooperación técnica y la asistencia técnica, prestando especial atención al cumplimiento de los SARPS de la OACI en los proyectos y, según corresponda, a las políticas y la reglamentación nacionales pertinentes promulgadas por el Estado beneficiario;

18. *Pide* al Secretario General que emprenda acciones coordinadas y sostenidas encaminadas a velar por la reorientación gradual de la asistencia técnica y la cooperación técnica para que funcionen de manera coherente y armonizada, y *apoya y alienta* que se conciben soluciones nuevas e innovadoras para la ejecución de proyectos y actividades de apoyo en el marco de un enfoque reforzado de “Una sola OACI” para lograr mayores sinergias;

19. *Alienta* el uso de sistemas y herramientas para reforzar la planificación, el desarrollo y la gestión del apoyo a la implementación y *pide* al Secretario General que proporcione los medios necesarios para que estas tecnologías estén disponibles a fin de prestar un mejor apoyo a los Estados miembros;

Acuerdos de cooperación técnica y asistencia técnica

20. *Reafirma* que la OACI, en el marco de sus Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica, utilice arreglos con fondos fiduciarios (FF), acuerdos de servicios administrativos (MSA), el Servicio de Compras de Aviación Civil (CAPS) y otros acuerdos marco y arreglos de financiación que sean necesarios para prestar el máximo de cooperación y asistencia a las partes interesadas que ejecutan proyectos de aviación civil; y

21. *Observa con satisfacción* la iniciativa de los Estados de recurrir en mayor grado a estos arreglos para obtener cooperación técnica y asistencia técnica y en el campo de la aviación civil.

APÉNDICE B

Financiación de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica

Considerando que muchos Estados contratantes de la OACI carecen de los recursos económicos necesarios para desarrollar y sostener de forma eficiente y sistemática su infraestructura y recursos humanos de aviación civil, y subsanar las deficiencias detectadas;

Considerando que los fondos disponibles para apoyo a la implementación en el campo de la aviación civil son insuficientes para responder a las necesidades de la aviación civil, especialmente en los países en desarrollo;

Considerando que, salvo contadas excepciones, el Programa de Cooperación Técnica es financiado por países en desarrollo que proporcionan fondos para sus propios proyectos;

Considerando que el Programa de Asistencia Técnica se financia con los fondos voluntarios de la OACI y el presupuesto del Programa Regular de la Organización;

Considerando que las administraciones de aviación civil de los países menos adelantados (PMA) son las que, en particular, necesitan más apoyo y, al mismo tiempo, dependen principalmente de las instituciones financieras y la industria para financiar sus proyectos de cooperación técnica;

Considerando que la financiación del PNUD está orientada principalmente a sectores de desarrollo ajenos a la aviación civil y que su contribución financiera a las actividades de aviación ha disminuido considerablemente a un nivel que representa menos del 1 % de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI, pero que el PNUD sigue proporcionando apoyo administrativo a la OACI a nivel de los países;

Considerando que el rápido desarrollo tecnológico de la aviación civil impone a los Estados en desarrollo ingentes gastos en infraestructura aeronáutica para que la misma esté acorde con ese desarrollo, y sigue aumentando la necesidad de formación del personal aeronáutico nacional, lo cual constituye un esfuerzo superior a las posibilidades de sus recursos financieros y de sus entidades de formación profesional;

Considerando que la Asamblea introdujo el Mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI con miras a movilizar recursos adicionales para los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica considerados necesarios para apoyar la aplicación de los SARPS y las instalaciones y servicios enumerados en los ANP, así como la aplicación de las recomendaciones relacionadas con las auditorías de la OACI y la rectificación de las deficiencias detectadas;

Considerando que el Consejo ha creado otros fondos fiduciarios temáticos y de múltiples donantes con el objetivo de asistir a los Estados miembros a fortalecer la aviación civil;

Considerando que es necesario forjar alianzas y mancomunar recursos para lograr una masa sostenible y predecible de financiación para el apoyo a la implementación y evitar la duplicación de esfuerzos;

Considerando que las instituciones de financiación esperan que quienes ejecuten los proyectos que financian lo hagan de manera rápida y eficaz y proporcionen información detallada en tiempo real sobre las actividades y la situación financiera de los proyectos;

La Asamblea:

1. *Pide* que las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados, incluida la industria y el sector privado, den más prioridad al desarrollo del subsector del transporte aéreo en los países en desarrollo y pide al Presidente del Consejo, al Secretario General y a la Secretaría que intensifiquen sus contactos con las Naciones Unidas, incluido el PNUD, para que aumente su contribución a los proyectos y programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI;
2. *Señala a la atención* de las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo el hecho de que la OACI es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la aviación civil y, como tal, está aceptado por las Naciones Unidas como la autoridad especializada en el suministro de cooperación técnica y asistencia técnica para los países en desarrollo en sus proyectos de aviación civil;
3. *Insta* a los Estados contratantes que están relacionados con fuentes de financiación a señalar a la atención de sus representantes en dichas organizaciones el valor del suministro de cooperación y asistencia a proyectos de aviación civil, especialmente cuando son necesarios para la vital infraestructura del transporte aéreo o el desarrollo económico de un país;
4. *Insta* a los Estados contratantes a dar prioridad al desarrollo de la aviación civil y, al tratar de obtener cooperación y ayuda externa con este fin, a indicar expresamente a las instituciones de financiación por conducto de las autoridades gubernamentales competentes que desean que la OACI participe como organismo de ejecución en los proyectos de aviación civil que puedan financiarse;

5. *Alienta* a los países en desarrollo a buscar fondos para el desarrollo de sus sectores de aviación civil provenientes de todas las fuentes apropiadas para complementar los fondos suministrados por el presupuesto nacional, instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo, de tal manera que dicho desarrollo pueda avanzar lo más rápidamente posible;
6. *Reconoce* que las contribuciones extrapresupuestarias de los donantes permitirán a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica ampliar sus servicios a los Estados en relación con la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente, contribuyendo así aún más al logro de los objetivos estratégicos, en particular a la aplicación de los SARPS y la rectificación de las deficiencias detectadas mediante las auditorías;
7. *Autoriza* al Secretario General a recibir, en nombre de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI, contribuciones financieras y en especie para los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica, incluyendo contribuciones voluntarias en forma de conocimientos técnicos, becas, equipo de instrucción y fondos para la formación del personal, por parte de los Estados, instituciones financieras y de otras fuentes públicas y privadas, y a actuar de intermediario entre los Estados con respecto al otorgamiento de becas y la provisión de equipos de instrucción;
8. *Insta* a los Estados que puedan hacerlo a que proporcionen fondos adicionales a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI mediante aportes a sus fondos voluntarios para la ejecución de proyectos de aviación civil, paquetes de asistencia para la implementación o cualquier otra contribución conducente a apoyar a los Estados en sus esfuerzos de cumplimiento de los SARPS y necesidades conexas en el ámbito de la aviación civil;
9. *Alienta* a los Estados y a otros asociados en el desarrollo, incluida la industria y el sector privado, a contribuir al mecanismo de financiación de los objetivos de la OACI que les permite participar en la ejecución de los proyectos de desarrollo de la aviación civil de la OACI;
10. *Invita* a los Estados contratantes a que presten apoyo ininterrumpido en materia de recursos financieros y humanos por medio del Programa de Voluntariado de la Aviación (IPAV) de la OACI, a fin de fomentar las capacidades en los Estados beneficiarios para la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, así como la autosuficiencia y el desarrollo; y
11. *Solicita* al Consejo que asesore y ayude a los países en desarrollo a obtener el apoyo de las instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo para llevar a cabo los programas regionales y subregionales de seguridad operacional y seguridad de la aviación de la OACI, tales como el Programa de Desarrollo Cooperativo de la Seguridad Operacional y el Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (COSCAP) y el Programa Cooperativo de Seguridad de la Aviación (CASP).

APÉNDICE C

Ejecución de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica

Considerando que la finalidad de la OACI es la de asegurar el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que la ejecución de los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica complementa las actividades del Programa Regular destinadas al logro de los objetivos estratégicos de la OACI;

Considerando que los Estados contratantes solicitan cada vez más asesoramiento, cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI para aplicar los SARPS y desarrollar su aviación civil mediante el refuerzo de su administración, la modernización de su infraestructura y el desarrollo de sus recursos humanos;

Considerando que, con carácter urgente, existe la necesidad de medidas eficaces de seguimiento y correctivas como resultado de las auditorías del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional y del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USOAP y CMA-USAP) para proporcionar apoyo a los Estados al tratar las deficiencias detectadas, incluidas las preocupaciones significativas de seguridad operacional y seguridad de la aviación;

Considerando que la ejecución de proyectos, en cumplimiento de los SARPS de la OACI, por la Dirección de Cooperación Técnica o de terceros externos a la OACI mejora considerablemente la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de la aviación civil en todo el mundo y apoya efectivamente el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas por medio de la iniciativa de la OACI *Ningún País se Queda Atrás*;

Considerando que la pandemia de COVID-19 y la lenta recuperación del sector del transporte aéreo han tenido un impacto importante en la aviación civil y en los medios de los Estados y otras fuentes de financiación para dar prioridad a las inversiones en proyectos de desarrollo e infraestructura de la aviación civil en todo el mundo, ocasionando cancelaciones o retrasos en los proyectos de cooperación técnica de la OACI;

Considerando que la OACI ha elaborado orientaciones armonizadas prácticas destinadas a los Gobiernos del mundo y a los explotadores de la industria a fin de reanudar las actividades del sector del transporte aéreo internacional y recuperarse de las repercusiones de la pandemia de manera coordinada a escala mundial, y de que la aviación después de la COVID-19 sea más sostenible y resiliente;

Considerando que los paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) de la OACI se elaboran y aplican en total consonancia con las medidas y recomendaciones que figuran en el informe del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo y son un elemento clave para su puesta en práctica;

Considerando que los fondos extrapresupuestarios proporcionados a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica permiten a la OACI proporcionar apoyo inicial a los Estados que requieren asistencia para resolver las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la OACI y ayudarles en sus esfuerzos de reanudación, recuperación y resiliencia relacionados con la COVID-19;

Considerando que las evaluaciones *ex post facto* de proyectos constituyen un instrumento valioso para evaluar y vigilar el efecto en la aviación de los proyectos individuales ya ejecutados y para la planificación de proyectos futuros;

Considerando que las entidades no estatales (públicas y privadas) que llevan a cabo la ejecución de proyectos para los Estados contratantes en el campo de la aviación civil recurren cada vez más a la OACI, por intermedio de su Dirección de Cooperación Técnica, solicitando asesoramiento, cooperación técnica y asistencia técnica en los campos tradicionales de la cooperación técnica y asegurarse de que los proyectos cumplan con los SARPS de la OACI;

La Asamblea:

1. *Señala a la atención* de los Estados contratantes que solicitan cooperación técnica y asistencia técnica las ventajas que pueden derivarse de proyectos bien definidos que se fundamenten en los planes maestros de aviación civil;
2. *Insta* a los Estados contratantes a que, cuando ejecuten proyectos de desarrollo de aviación civil por medio de la OACI, concedan prioridad a las constataciones y recomendaciones derivadas del USOAP y el USAP, así como de otras fuentes, tales como las conclusiones y decisiones de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), con miras a subsanar las deficiencias detectadas, resolver las preocupaciones significativas de seguridad operacional y seguridad de la aviación, y considerar oportunidades de mejora en todas las esferas de la aviación civil, contribuyendo directamente, a su vez, a la consecución de todos los objetivos estratégicos de la OACI;

3. *Señala a la atención* de los Estados contratantes la cooperación y la asistencia suministradas mediante proyectos subregionales y regionales ejecutados por la OACI, tales como los COSCAP y CASP, e *insta* al Consejo a que continúe priorizando la gestión y ejecución de tales proyectos por medio de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica, teniendo en cuenta los importantes beneficios conexos que proporcionan;
4. *Alienta* a los Estados y a las entidades no estatales que participan en la aviación civil a que pidan apoyo a la OACI, cuando sea necesario, a través de sus programas y actividades de apoyo a la implementación, con objeto de hacer frente a los desafíos de la aviación relacionados con la COVID-19 y agilizar así la reanudación y la recuperación;
5. *Solicita* al Secretario General que refuerce la aplicación de un enfoque sistémico en la Organización para la realización de actividades de apoyo a la implementación, con el objetivo de establecer sistemas estatales de vigilancia sólidos y sostenibles;
6. *Insta* a los Estados a que concedan alta prioridad a la capacitación de su personal nacional de aviación civil en los aspectos técnicos, operacionales y de gestión mediante la elaboración de un programa general de instrucción y recuerda a los Estados la importancia que reviste disponer de fondos adecuados para dicha instrucción y la necesidad de ofrecer incentivos adecuados para retener los servicios, en sus respectivos ámbitos, de dicho personal una vez que haya concluido su instrucción;
7. *Alienta* a los Estados a que centren sus esfuerzos en desarrollar más los centros de instrucción existentes y presten su apoyo a los centros regionales de instrucción (RTC) que estén situados en su región para la capacitación superior de su personal de aviación civil nacional en los lugares en que no se dispone de dicha instrucción a nivel nacional, a fin de promover la autosuficiencia dentro de esa región;
8. *Insta* a los Estados que reciben cooperación técnica y asistencia técnica por intermedio de la OACI a que eviten las demoras en la ejecución de los proyectos asegurando decisiones oportunas con respecto a los componentes de expertos, instrucción y adquisiciones de conformidad con las respectivas condiciones de los proyectos;
9. *Señala a la atención* de los Estados contratantes el Servicio de Compras de Aviación Civil (CAPS), que es un servicio que presta la OACI a los países en desarrollo para que puedan adquirir equipos costosos destinados a la aviación civil y contratar servicios técnicos, ofreciendo así un proceso completo de adquisición;
10. *Señala a la atención* de los Estados contratantes, los asociados en la financiación y otras partes interesadas de la aviación los paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) de la OACI, que proporcionan una solución lista para su aplicación, eficiente y normalizada integrada por textos de orientación, instrucción, herramientas y apoyo especializado, destinada a facilitar la aplicación de las disposiciones de la OACI y a guiar a las entidades de los Estados por medio de soluciones armonizadas y flexibles;
11. *Solicita* a todos los Estados contratantes, que alienten a las expertas y los expertos técnicos plenamente calificados a que presenten solicitudes para que se les incluya en la lista de personas expertas de la Dirección de Cooperación Técnica;
12. *Solicita* al Secretario General que promueva el uso generalizado de indicadores de rendimiento para evaluar objetivamente el impacto de las actividades de cooperación técnica y de asistencia técnica en el cumplimiento de los SARPS de la OACI;
13. *Alienta* a los Estados a utilizar los servicios de garantía de calidad ofrecidos por la Dirección de Cooperación Técnica de acuerdo con el principio de recuperación de costos para la supervisión de proyectos ejecutados por terceros ajenos a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI incluyendo el examen de su cumplimiento de los SARPS de la OACI; y
14. *Alienta* a los Estados y donantes a incluir las evaluaciones *ex post facto* de sus proyectos de aviación civil como parte integrante de la planificación y ejecución de proyectos, y a proporcionar financiación para las mismas.

A22-7: Estatuto de la Dependencia Común de Inspección**A39-17: Programa OACI de voluntarios de la aviación**

Considerando que de acuerdo con el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de asegurar el más alto grado de uniformidad posible en cuanto a reglamentos, normas, procedimientos y organización que se relacionan con aeronaves, personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que la uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que muchos Estados tienen dificultades para cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio y aún existen discrepancias en el nivel de aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS);

Considerando que existen Estados que carecen de recursos financieros y humanos suficientes para resolver las deficiencias en sus sistemas de aviación civil;

Considerando que la OACI desempeña un papel de liderazgo al facilitar la aplicación de los SARPS y la rectificación de las deficiencias relacionadas con la aviación civil coordinando la asistencia y aprovechando recursos entre los socios de la aviación;

Considerando que la asistencia a los Estados es necesaria y deseable para corregir los puntos débiles detectados por la OACI en sus auditorías de seguridad operacional y seguridad de la aviación, desarrollar capacidades en la aplicación de los SARPS de la OACI, responder a emergencias que afecten a los sistemas de aviación de los Estados y fomentar la autonomía y el crecimiento;

Recordando la Resolución 70/129 de la Asamblea General de las Naciones Unidas – Integración del voluntariado en la paz y el desarrollo: plan de acción para el próximo decenio y años posteriores;

Reconociendo que el voluntariado, en su diversidad, universalidad y valores, es un potente instrumento de desarrollo que puede ser de gran utilidad para los gobiernos y socios de todo el mundo, y que su potencial como recurso complementario para apoyo técnico debería explotarse a fondo; y

Considerando que los profesionales de la aviación cualificados y experimentados provenientes de la OACI, la industria de la aviación, los Estados y el sector privado son una fuente invaluable de conocimientos que podrían contribuir al desarrollo sostenible de la aviación civil;

La Asamblea:

1. *Promueve* el voluntariado como un instrumento importante y útil que permite que expertos cualificados hagan un aporte positivo al desarrollo sostenible de la aviación civil en todo el mundo;
2. *Respalda* las decisiones adoptadas por el Consejo sobre el establecimiento y la promoción del Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV);
3. *Alienta* a los profesionales de la aviación con calificaciones y experiencia que provengan de la OACI, la industria de la aviación y el sector privado a participar en calidad de voluntarios para integrarse en los programas y proyectos de cooperación y asistencia técnica a través del IPAV;
4. *Invita* a los Estados contratantes a considerar el IPAV para la cooperación y asistencia técnica, cuando corresponda;

5. *Pone de relieve* que la provisión de medios adecuados para la acción de voluntarios es esencial para multiplicar el potencial del voluntariado y el IPAV;
6. *Alienta* a los Estados contratantes y a otras partes interesadas que estén en condiciones de hacerlo, en coordinación con la comunidad de la aviación civil internacional, a participar en el IPAV proporcionando recursos financieros y humanos para apoyar a los Estados en desarrollo y menos adelantados en sus esfuerzos para cumplir sus obligaciones en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;
7. *Invita* a Estados donantes, instituciones financieras y otros socios en el desarrollo a proporcionar financiación sostenida en apoyo de la administración, el seguimiento y la ejecución del IPAV por medio del Fondo voluntario del IPAV; y
8. *Pide* al Consejo que continúe apoyando y prestando asistencia para la promoción del IPAV.

**A22-11: Ayuda internacional para el restablecimiento
de operaciones de los aeropuertos internacionales
e instalaciones y servicios de navegación
aérea conexos**

Considerando que la finalidad de la OACI es la de asegurar el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que el suministro de servicios de aeropuertos, de navegación aérea, meteorológicos y de comunicaciones, y otras instalaciones y servicios de navegación aérea, es esencial para facilitar la navegación aérea internacional;

Considerando que ha habido casos en los cuales los aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea conexos han sufrido daños o han dejado de funcionar a causa de grandes catástrofes, y que los Estados afectados no han podido, sin cooperación internacional, restablecer las operaciones de dichos aeropuertos e instalaciones y servicios; y

Considerando que es para beneficio de todos los Estados contratantes el que la operación de dichos aeropuertos internacionales e instalaciones y servicios conexos se restablezca tan pronto como sea posible;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados que estén en condiciones de hacerlo a prestar, a solicitud del Estado en cuestión dirigida al Consejo, ayuda inmediata a ese Estado, mediante el suministro de personal calificado y equipo operacional, que permita el rápido restablecimiento total de las operaciones del aeropuerto internacional, incluyendo aquellas instalaciones y servicios que recibieron daños o fueron destruidos, hasta el momento en que el servicio del país afectado haya sido completamente restablecido;
2. *Encarga* al Consejo que establezca tan pronto como sea posible un plan contingente de expertos operacionales y equipo de emergencia que preste, a solicitud del Estado en cuestión y por cuenta de él, ayuda inmediata para el rápido restablecimiento de las operaciones de un aeropuerto internacional y sus instalaciones y servicios que recibieron daños o fueron destruidos, que se ponga en efecto hasta que el servicio se haya restablecido en el país afectado;
3. *Encarga* al Consejo que emplee todos los medios a su disposición para satisfacer cualquier solicitud de dicha naturaleza presentada por los Estados;

4. *Invita* a todos los Estados contratantes a que pongan a disposición, para dicho fin, a solicitud del Consejo, el personal y equipo necesarios para prestar ayuda a los Estados en cuestión en el rápido restablecimiento de las operaciones de los aeropuertos internacionales e instalaciones y servicios de navegación aérea conexos.

A39-22: Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias

A40-4: Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea

A22-19: Ayuda y asesoramiento para la ejecución de los planes regionales

A29-13: Intensificación de la vigilancia en materia de seguridad

A32-11: Establecimiento del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional

A33-9: Resolución de las deficiencias detectadas mediante el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y fomento de la garantía de calidad en los proyectos de cooperación técnica

A35-15: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

A32-12: Seguimiento de la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM de 1998

A40-3: Protección de los datos e información sobre seguridad operacional recopilados para mantener o mejorar la seguridad operacional, así como de los registros del registrador de vuelo en operaciones normales

A40-1: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea

A40-13: El Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)

A40-6: Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables

A38-8: Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas

PARTE VII. INTERFERENCIA ILÍCITA

CUESTIONES GENERALES

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
--

Habiendo sido testigo de los abominables actos de terrorismo que tuvieron lugar en los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001 y que dieron lugar a la pérdida de numerosas vidas inocentes, sufrimiento humano y gran destrucción;

Expresando su más sentido pésame a los Estados Unidos, a más de los 70 otros Estados que sufrieron la pérdida de ciudadanos y a las familias de las víctimas de dichos actos criminales sin precedentes;

Reconociendo que dichos actos de terrorismo son no solamente contrarios a consideraciones elementales de humanidad, sino que constituyen también el uso de aeronaves civiles para un ataque armado contra la sociedad civilizada y son incompatibles con el derecho internacional;

Reconociendo que este nuevo tipo de amenaza por organizaciones terroristas exige nuevos esfuerzos concertados y políticas de cooperación entre los Estados;

Recordando sus Resoluciones A22-5, A27-9 y A32-22 sobre actos de interferencia ilícita y terrorismo dirigidos a la destrucción de aeronaves civiles en vuelo;

Recordando la Resolución 55/158 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre *medidas para eliminar el terrorismo internacional* y las Resoluciones 1368 y 1373 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre *combatir y condenar el terrorismo internacional*;

La Asamblea:

1. *Condena firmemente* estos actos de terrorismo por ser contrarios a consideraciones elementales de humanidad, normas de conducta de la sociedad y por constituir violaciones del derecho internacional;

Solemnemente

2. *Declara* que dichos actos en que se han utilizado aeronaves civiles como armas de destrucción son contrarios a la letra y el espíritu del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, en particular su preámbulo y los Artículos 4 y 44, y que tales actos y otros actos terroristas que afectan a la aviación civil o instalaciones de la aviación civil constituyen graves delitos en violación del derecho internacional;

3. *Insta* a todos los Estados contratantes a asegurarse de que, de conformidad con el Artículo 4 del Convenio, no se emplee la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y considerar responsables y castigar severamente a quienes utilicen aeronaves civiles como armas de destrucción, incluyendo a los responsables que planifiquen y organicen tales actos o asistan, apoyen o protejan a sus autores;

4. *Insta* a todos los Estados contratantes a reforzar la cooperación a fin de facilitar la investigación de tales actos y arrestar y juzgar a los responsables y asegurarse de que los participantes en los actos de terrorismo, sea cual fuere la naturaleza de su participación, no encuentren refugio en ninguna parte;
5. *Insta* a todos los Estados contratantes a intensificar sus esfuerzos para mejorar la plena aplicación y el cumplimiento de los convenios multilaterales sobre seguridad de la aviación y la plena aplicación de las normas, métodos recomendados (SARPS) y procedimientos de la OACI relativos a la seguridad de la aviación; a vigilar dicha aplicación y a tomar en sus territorios todas las medidas de seguridad adicionales apropiadas que correspondan al nivel de la amenaza, a fin de evitar y eliminar los actos de terrorismo que afecten a la aviación civil;
6. *Insta* a todos los Estados contratantes a hacer contribuciones en forma de recursos financieros o humanos al Mecanismo AVSEC de la OACI para apoyar y fortalecer la lucha contra el terrorismo y la interferencia ilícita en la aviación civil; *exhorta* a los Estados contratantes a que convengan en una asignación especial de financiamiento para que la OACI adopte las medidas urgentes en la esfera de la seguridad de la aviación a que se hace referencia en el párrafo 7; y *encarga* al Consejo que elabore propuestas y adopte decisiones apropiadas para una financiación más estable de las actividades de la OACI en la esfera de la seguridad de la aviación, comprendidas las medidas correctivas apropiadas;
7. *Encarga* al Consejo y al Secretario General que procedan urgentemente para afrontar las nuevas y emergentes amenazas a la aviación civil, incluyendo en particular la verificación del carácter apropiado de los convenios vigentes sobre seguridad de la aviación; que examinen el programa de seguridad de la aviación de la OACI, comprendida la revisión del Anexo 17 y de otros Anexos conexos del Convenio; que estudien 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, y que estudien toda otra medida que puedan considerar útil o necesaria, incluso cooperación técnica; y
8. *Encarga* al Consejo que reúna a la mayor brevedad, y si es posible durante el año 2001, una conferencia internacional ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación en Montreal, con objeto de prevenir, combatir y erradicar los actos de terrorismo que afecten a la aviación civil; reforzar la función de la OACI en la adopción de SARPS en materia de seguridad y la auditoría de su aplicación y garantizar los medios financieros necesarios mencionados en el párrafo 6.

A17-1: Declaración de la Asamblea
--

Considerando que el transporte aéreo civil internacional contribuye a crear y preservar la amistad y la comprensión entre los pueblos del mundo y que fomenta el comercio entre las naciones;

Considerando que los actos de violencia contra el transporte aéreo civil internacional y los aeropuertos y otras instalaciones y servicios utilizados por el transporte aéreo internacional comprometen la seguridad de los mismos, afectan gravemente al funcionamiento de los servicios aéreos internacionales y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad del transporte aéreo civil internacional; y

Considerando que los Estados contratantes, habiendo observado el creciente número de actos de violencia contra el transporte aéreo internacional, se sienten hondamente preocupados por la seguridad del mismo;

La Asamblea:

Condena todos los actos de violencia dirigidos contra las aeronaves dedicadas al transporte aéreo civil internacional, sus tripulaciones y pasajeros;

Condena todos los actos de violencia dirigidos contra el personal de aviación civil, los aeropuertos civiles y otras instalaciones y servicios utilizados por el transporte aéreo civil internacional;

Pide urgentemente a los Estados que no recurran, en circunstancia alguna, a actos de violencia dirigidos contra el transporte aéreo civil internacional y los aeropuertos y otras instalaciones y servicios necesarios para dicho transporte;

Pide urgentemente a los Estados que, en espera de la entrada en vigor de los convenios internacionales apropiados, adopten medidas eficaces para disuadir y prevenir la comisión de dichos actos y para asegurar, de conformidad con sus leyes nacionales, el enjuiciamiento de los autores de los mismos;

Adopta la siguiente declaración:

La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional,

Reunida en período de sesiones extraordinario para tratar de la alarmante proliferación de los actos de apoderamiento ilícito y violencia contra las aeronaves de transporte aéreo civil internacional, las instalaciones aeroportuarias civiles y demás instalaciones y servicios conexos;

Consciente de los principios enunciados en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Reconociendo la necesidad urgente de utilizar todos los recursos de la Organización para prevenir y disuadir la comisión de dichos actos;

Solemnemente

1. Lamenta los actos que socavan la confianza depositada en el transporte aéreo por los pueblos del mundo.
2. Expresa su pesar por la pérdida de vidas humanas y por los sufrimientos y daños causados a importantes recursos económicos por dichos actos.
3. Condena todos los actos de violencia contra las aeronaves dedicadas al transporte aéreo civil internacional, sus tripulaciones y pasajeros y contra el personal de aviación civil, aeropuertos civiles y otras instalaciones y servicios utilizados por dicho transporte.
4. Reconoce la necesidad urgente de que los Estados lleguen a un acuerdo general para conseguir una amplia colaboración internacional, en interés de la seguridad del transporte aéreo civil internacional.
5. Pide una acción concertada por parte de los Estados encaminada a poner fin a todos los actos que comprometen el desarrollo seguro y ordenado del transporte aéreo civil internacional.
6. Pide la aplicación, tan pronto como sea posible, de las decisiones y recomendaciones de esta Asamblea a fin de prevenir y disuadir la comisión de dichos actos.

**A33-3: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI
(para enfrentar nuevos retos)**

**A34-1: Utilización de fondos de la cuenta separada
establecida en el marco de la Cláusula dispositiva 3
de la Resolución A33-27 de la Asamblea**

**CONTINUIDAD DE LA POLÍTICA DE LA OACI
RELATIVA A LA INTERFERENCIA ILÍCITA**

A41-18: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación

Considerando que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación, a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados;

Considerando que en la resolución A40-11 la Asamblea decidió adoptar en cada período de sesiones una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación; y

Considerando que la Asamblea ha examinado las propuestas del Consejo para enmendar la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación contenida en la resolución A40-11, apéndices A a G inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 41º período de sesiones;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación, según están formulados al clausurarse el 41º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* pedir al Consejo que presente para su consideración en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación; y
3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A40-11.

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 el carácter evolutivo de la amenaza de actos terroristas, incluyendo la amenaza que plantean los artefactos explosivos ocultos, los ataques a la parte pública, las amenazas tierra-aire, incluidos los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), otros ataques a distancia, las amenazas químicas, los ataques con sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), la explotación del sistema de carga aérea con fines terroristas, el uso de aeronaves como armas, los ciberataques y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, incluyendo particularmente la amenaza interna, que perjudica 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 que las resoluciones A27-12 y A29-16 continúan siendo vigentes;

Reconociendo que la explotación del sector de la aviación para una diversidad de actividades delictivas, como el transporte ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea, y la trata de seres humanos, fauna y flora silvestres, y otros bienes ilícitos, puede revelar o exacerbar vulnerabilidades que podrían explotar quienes desean perpetrar actos de interferencia ilícita;

Recordando la resolución A40-12 sobre la Declaración relativa a la seguridad de la aviación;

Recordando los Comunicados conjuntos emitidos por las Conferencias conjuntas de la OACI y la OMA sobre el mejoramiento de la seguridad y la facilitación de la carga aérea, celebradas en Singapur en julio de 2012, en Manama (Bahrein), en abril de 2014 y en Kuala Lumpur (Malasia) en julio de 2016;

Consciente de las resoluciones 2178 (2014), 2309 (2016), 2341 (2016), 2395 (2017), 2396 (2017), 2482 (2019) y 2617 (2021) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (UNSCR) sobre amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas;

Consciente de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo (2006) como instrumento mundial destinado a potenciar los esfuerzos nacionales, regionales e internacionales de lucha contra el terrorismo;

Consciente de los esfuerzos de la OACI y sus Estados miembros por implementar la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo para intensificar los esfuerzos internacionales, regionales y nacionales de lucha contra el terrorismo, entre ellos la adopción de medidas prácticas para fortalecer la capacidad de los Estados miembros de lucha contra las amenazas terroristas y reforzar la coordinación de las actividades de lucha contra el terrorismo realizadas por el sistema de las Naciones Unidas;

Reconociendo que las consultas mundiales e iniciativas de divulgación a escala mundial con los Estados miembros para elaborar y refinar los elementos del Plan Global para la Seguridad de la aviación (GASeP) llevaron a la adopción del Plan por parte del Consejo en noviembre de 2017;

Reconociendo los mayores esfuerzos que necesitan desplegar los Estados miembros para conseguir los objetivos ambiciosos mundiales del GASeP establecidos para 2023 y 2030, con el apoyo colectivo de otros Estados miembros, la OACI, organizaciones regionales, la industria y todas las demás partes interesadas;

Reconociendo la importancia de que tanto la OACI como los Estados miembros pongan en práctica y fomenten prácticas mundiales de seguridad adecuadas, centradas en los riesgos y proporcionales a la amenaza;

Reconociendo la permanente necesidad de promover la concienciación sobre la seguridad en la aviación y una cultura sólida y efectiva de la seguridad en la aviación, por parte de los Estados miembros, la industria y otras partes interesadas;

Consciente de las hojas de ruta regionales adoptadas en las Conferencias regionales sobre seguridad de la aviación celebradas en Egipto, Panamá, Portugal y Tailandia entre 2017 y 2018;

Recordando el Comunicado de la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en Montreal en noviembre de 2018 y las conclusiones y recomendaciones de la Conferencia;

Recordando la importancia de que los Estados miembros tengan una visión integradora de la seguridad de la aviación y otras disciplinas de la aviación, que mantengan una coordinación eficaz entre los diferentes organismos para garantizar

que se tenga en cuenta toda la información pertinente y que se evalúen las consecuencias de toda medida tomada en el marco de las actividades de la aviación civil, particularmente en el ámbito de la seguridad operacional;

Reconociendo que las restricciones y medidas sanitarias motivadas por la pandemia de COVID-19 han tenido un serio impacto en la industria de la aviación y que la OACI y los Estados miembros deben tener en cuenta este impacto cuando tomen decisiones sobre las políticas y medidas relativas a la seguridad de la aviación; y

Reafirmando los compromisos contraídos en la Declaración ministerial de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), entre otros la necesidad de mantener el flujo seguro, protegido y ordenado del tráfico aéreo y el estado de preparación operacional de la aviación, velar por la resiliencia duradera de la aviación internacional e incorporar las enseñanzas extraídas de esta pandemia y otras del pasado.

La Asamblea:

1. *Condena enérgicamente* todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, dondequiera que se cometa, por quienquiera que sea y cualquiera que sea el motivo por el que lo ejecute;
2. *Toma nota con repudio* de todos los actos y tentativas de actos de interferencia ilícita cuyo objetivo es la destrucción de aeronaves civiles en vuelo y de aeropuertos civiles, las amenazas tierra-aire, los ataques con UAS y otros ataques a distancia, y el 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 miembros 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 miembros a confirmar su apoyo decidido a los principios establecidos por la OACI aplicando las medidas de seguridad más efectivas exigidas y recomendadas en el Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las disposiciones relativas a la seguridad del Anexo 9 — *Facilitación*, 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 quienes financian a 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 miembros 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 labor en relación con las medidas para la prevención de los actos de interferencia ilícita, y asegure que esta tarea se lleve a cabo con el más alto grado de eficiencia y capacidad de reacción;
7. *Exhorta* a la OACI y sus Estados miembros a que implementen las resoluciones 2178, 2309, 2341, 2395, 2396 y 2482 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de acuerdo con sus respectivas competencias y a que demuestren colectivamente el liderazgo mundial de la OACI para proteger la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;
8. *Reconociendo* la función de liderazgo de la OACI en materia de seguridad de la aviación, solicita al Secretario General que dé mayor prominencia a la seguridad de la aviación dentro de la OACI y sus oficinas regionales y garantice la sostenibilidad a largo plazo del programa de seguridad de la aviación de la Organización en el contexto del presupuesto del Programa regular;
9. *Insta* a todos los Estados miembros a continuar apoyando financieramente las actividades de seguridad de la aviación de la Organización adicionales a aquellas presupuestadas en el marco del Programa Regular con contribuciones voluntarias en forma de recursos humanos y financieros;

10. *Encarga* al Consejo que se asegure de que el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación examina periódicamente el GAsEP para que mantenga su relevancia, sus prioridades aborden las amenazas nuevas y existentes, y siga siendo una herramienta útil para apoyar los esfuerzos de los Estados miembros destinados a lograr la plena aplicación del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*;

11. *Encarga* al Consejo que considere las lecciones aprendidas de la implementación del GAsEP, incluidos los cambios que han ocurrido en la industria de la aviación como consecuencia de la pandemia de COVID-19, al introducir mejoras en el Plan, asegurándose de que contenga metas y objetivos claros y colectivos en materia de seguridad de la aviación, y un mecanismo de seguimiento de los progresos que utilice los procesos y herramientas existentes para asistir a la OACI, los Estados miembros y las partes interesadas en garantizar el mejoramiento continuo de la seguridad de la aviación;

12. *Encarga* al Secretario General que siga reexaminando y mejorando holísticamente los planes y programas de seguridad de la aviación de la OACI, utilizando mecanismos de consulta a los Estados miembros y la industria, a fin de cerciorarse de que los planes y programas sigan cumpliendo los fines previstos y adaptándose a los problemas nuevos y emergentes de la seguridad de la aviación, y que a la vez considere enfoques innovadores para mejorar aún más su eficacia. Los resultados de los exámenes y las recomendaciones deberían ponerse en conocimiento del Consejo periódicamente;

13. *Insta* a todos los Estados miembros a participar activamente en iniciativas mundiales y regionales dirigidas a lograr los fines, objetivos, metas y prioridades nacionales y regionales del GAsEP, teniendo en cuenta los objetivos ambiciosos mundiales del GAsEP fijados para 2023 y 2030; y

14. *Insta* a todos los Estados miembros, la industria y otras partes interesadas a seguir tomando medidas prácticas para la mejora de la cultura de la seguridad de la aviación con el fin de apoyar la implementación efectiva de las medidas de seguridad y promover la concienciación sobre la seguridad de la aviación y el comportamiento óptimo en este ámbito de todas las entidades y personas.

APÉNDICE B

Instrumentos de derecho aeronáutico internacional, promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados para la represión de actos de interferencia ilícita en la aviación civil

a) *Instrumentos de derecho aeronáutico internacional*

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), por el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991), por el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010), por el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010), por el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Montreal, 2014) y por acuerdos bilaterales para la represión de tales actos;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros 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) y el *Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988*, en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991), en el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010), en el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010), y en el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Montreal, 2014)¹,

2. *Exhorta* a los Estados miembros que aún no sean partes en los instrumentos de derecho internacional antes mencionados a que pongan en práctica los principios de dichos instrumentos incluso antes de que los ratifiquen, acepten, aprueben o se adhieran a los mismos, y exhorta a los Estados miembros 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 miembros la importancia de que pasen a ser partes en los Convenios de Tokio, La Haya, Montreal y Beijing, en el *Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988*, en el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves de 2010*, en el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves de 2014* y en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, y que preste asistencia a los Estados miembros 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 miembros de leyes penales nacionales que prevean penas severas para tales actos;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a que presten especial atención a la adopción de medidas adecuadas contra las personas que cometan, planifiquen, patrocinen, financien o faciliten 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 miembros a que adopten medidas adecuadas relativas al enjuiciamiento o a la extradición de las personas que cometan actos de interferencia ilícita en la aviación civil, adoptando a tal efecto las disposiciones legales o tratados correspondientes y concertando acuerdos apropiados que dispongan 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 los Estados miembros ejerzan una vigilancia constante y desarrollen y apliquen medidas para mitigar las amenazas, incluidas las del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9 — *Facilitación*;

¹ Las listas de los Estados Parte en instrumentos jurídicos de seguridad de la aviación figuran en www.icao.int bajo "ICAO Treaty Collection" (Colección de Tratados de la OACI).

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 de bodega, carga, correo, paquetes de mensajería y encomiendas por expreso, y para proteger a la aviación civil contra los ciberataques y las amenazas a las áreas de la parte pública de los aeropuertos, así como contra los ataques llevados a cabo o facilitados internamente;

Considerando que las amenazas a los sistemas de carga aérea y correo en su conjunto exigen un enfoque global en la elaboración y aplicación de requisitos de seguridad y mejores prácticas, incluida la cooperación continua con organizaciones internacionales competentes como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Unión Postal Universal (UPU) y la Organización Marítima Internacional (OMI);

Considerando que la obligación de asegurarse de que los organismos gubernamentales, las autoridades aeroportuarias, los explotadores de aeronaves y otras entidades apliquen medidas de seguridad incumbe a los Estados miembros;

Considerando que la puesta en práctica efectiva 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;

Considerando que es necesario emplear un conjunto extenso de estrategias y herramientas de gestión de riesgos para armonizar las medidas de seguridad con los riesgos de seguridad a fin de garantizar la eficacia y sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación, teniendo en cuenta todo efecto no intencionado en la seguridad operacional de la aviación civil;

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

Considerando que, debido a la pandemia de COVID-19, quizás haya habido casos en los que se haya tenido que autorizar la suspensión temporal de algunos requisitos de seguridad;

Reconociendo la importancia de evaluar y abordar con detenimiento los riesgos vinculados a la reanudación de las operaciones aeronáuticas, con particular atención a los riesgos derivados del impacto de la pandemia sobre el personal;

Considerando que la pandemia de COVID-19 requiere que se dé respuesta a las amenazas y riesgos teniendo en cuenta los nuevos riesgos sanitarios y garantizando a la vez un equilibrio con la facilitación y la sostenibilidad;

Considerando que la integración de una sólida cultura de seguridad en todo el personal de todos los niveles, tengan o no funciones de seguridad, y en todo el sector de la aviación, es imprescindible para el desarrollo y la sostenibilidad de condiciones efectivas de seguridad; y

Considerando que la tecnología, la innovación en los procesos y la instrucción adecuada son necesarias para lograr medidas de seguridad de la aviación y facilitación eficaces y eficientes, y para definir el futuro de los regímenes de inspección de seguridad;

La Asamblea:

1. *Insta* al Consejo a que continúe asignando máxima prioridad a la adopción de medidas centradas en el riesgo que sean efectivas, con base empírica y operacionalmente viables para prevenir los 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, que tenga en cuenta la naturaleza innovadora y evolutiva de dicha amenaza y que mantenga actualizadas las disposiciones del Anexo 17 al Convenio de Chicago desde el punto de vista de la amenaza y los riesgos;

2. *Insta* a todos los Estados miembros a que, de manera individual y en colaboración con otros Estados miembros, adopten todas las medidas posibles para la prevención de actos de interferencia ilícita, en particular, aquellas exigidas o recomendadas por el Anexo 17 y las recomendadas por el Consejo;

3. *Reitera* la responsabilidad de todos los Estados miembros respecto de implantar medidas eficaces de seguridad de la aviación dentro de sus territorios, teniendo en cuenta la evolución de las amenazas;
4. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen de manera plena y sostenida las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación a fin de intensificar 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 rectifiquen con carácter urgente toda laguna o deficiencia, 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 aviación* (Doc 8973 — Distribución limitada) de la OACI y otros textos de orientación relacionados con la seguridad de la aviación disponibles en el sitio web de acceso restringido de la OACI;
5. *Alienta* a los Estados miembros a que concedan gran importancia a las normas recientemente adoptadas para responder a la amenaza interna y garanticen su implementación efectiva en sus jurisdicciones respectivas, y a que sigan adaptando y adoptando medidas frente a esta amenaza;
6. *Alienta* a los Estados miembros a que promuevan la seguridad de la aviación como componente fundamental de las prioridades, planificación y operaciones sociales y económicas nacionales;
7. *Alienta* a los Estados miembros a que colaboren en asociación con la industria para elaborar medidas eficaces de seguridad de la aviación y tecnologías, técnicas y procesos innovadores, realizar pruebas operacionales de los mismos y aplicarlos;
8. *Alienta* a los Estados miembros y a la industria a que coordinen sus esfuerzos para hacer evolucionar la inspección de la seguridad de la aviación a fin de que sea más expeditiva a la hora de responder a nuevas amenazas, así como más fluida y centrada en las personas pasajeras, a la vez que se garantiza el cumplimiento constante de los objetivos del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*;
9. *Alienta* a los Estados miembros y a todas las entidades de la aviación a fomentar una cultura de la seguridad sólida y eficaz en la aviación; incluido el desarrollo de programas de sensibilización sobre la seguridad de la aviación y campañas entre el personal de la aviación y el público en general que hagan hincapié en que la seguridad es responsabilidad de todo el mundo;
10. *Insta* a los Estados miembros a mantener una fuerza laboral competente, motivada y debidamente capacitada y a tomar medidas que garanticen y mantengan las competencias del personal que existían antes de la pandemia de COVID-19;
11. *Alienta* a los Estados miembros a que ejerzan una vigilancia efectiva, que incluya el uso de técnicas a distancia cuando las restricciones u otras circunstancias no permitan las actividades de observación *in situ*, de todos los aspectos de su régimen de seguridad de la aviación para cerciorarse de que las medidas de seguridad se apliquen de forma eficaz y sostenible.
12. *Alienta* a los Estados miembros, de conformidad con sus leyes, reglamentos y programas nacionales de seguridad de la aviación, y en concordancia con los SARPS aplicables, a promover la aplicación de medidas de seguridad de la aviación de manera práctica para:
 - a) ampliar los mecanismos de cooperación existentes entre los Estados miembros y la industria, según sea apropiado, con el fin de intercambiar información y detectar prontamente las amenazas para la seguridad de las operaciones de la aviación civil;
 - b) compartir conocimientos especializados, las mejores prácticas e información relativa a medidas de seguridad preventivas, incluyendo técnicas de registro e inspección, detección de explosivos, detección de

- conductas en la seguridad de aeropuertos, inspección y validación de credenciales del personal de aeropuertos, desarrollo de recursos humanos e investigación y desarrollo de tecnologías pertinentes;
- c) utilizar tecnología moderna para detectar artículos y materiales prohibidos e impedir su transporte a bordo, respetando al mismo tiempo la privacidad y la seguridad de las personas;
 - d) definir medidas de seguridad de la aviación adecuadas que se centren en los riesgos y tengan una base empírica, y sean proporcionales a la amenaza, eficaces, eficientes, de niveles múltiples, operacionalmente viables, económica y operacionalmente sostenibles y en las que se tenga en cuenta el impacto en el público pasajero, la tripulación y en el comercio legítimo;
 - e) intensificar los esfuerzos para contar con un sistema seguro de carga aérea y correo mediante:
 - i. la elaboración de un marco de seguridad de la carga aérea sólido, sostenible y resiliente;
 - ii. la aplicación efectiva y sostenible de normas de seguridad sólidas;
 - iii. la adopción de un enfoque de cadena de suministro global para la seguridad de la carga aérea y el correo, cuando corresponda;
 - iv. el establecimiento y reforzamiento de la supervisión y del control de calidad de la seguridad de la carga aérea y el correo;
 - v. la participación en iniciativas de cooperación bilateral y multilateral para coordinar las actividades que se requieren para armonizar y reforzar la seguridad de la carga aérea y el correo y garantizar la seguridad de la cadena de suministro mundial de la carga aérea;
 - vi. el intercambio de las mejores prácticas y experiencias adquiridas con otros Estados miembros para mejorar el nivel general de seguridad de la carga aérea y el correo; y
 - vii. el fortalecimiento de las iniciativas destinadas a intensificar la creación de capacidad y la innovación en el área de seguridad de la carga aérea y el correo;
 - f) considerar el posible uso indebido de los UAS y aplicar medidas de seguridad a fin de prevenir su uso en actos de interferencia ilícita;
 - g) garantizar que se lleven a cabo continuamente evaluaciones de amenazas y riesgos para la seguridad de la aviación civil dentro de sus respectivos territorios y del espacio aéreo situado sobre ellos, y se utilicen esas evaluaciones para fundamentar debidamente la elaboración de contramedidas y ajustar la fijación de políticas de seguridad de la aviación y proporcionar oportunamente información a las partes interesadas pertinentes respecto de todos los posibles riesgos para la aviación civil;
 - h) atender el riesgo de ataques en las partes públicas, incluidos los edificios terminales, trabajando con todas las partes interesadas para:
 - i. mantener un equilibrio apropiado entre las necesidades de contar con medidas eficaces y sostenibles de seguridad de la aviación y la facilitación de los pasajeros;
 - ii. implantar un conjunto de medidas basadas en riesgos que sean flexibles y prácticas, con responsabilidades claramente definidas entre los actores pertinentes;
 - iii. evitar, dentro de lo posible, la creación de vulnerabilidades generadas por las áreas de gran concentración de personas en el interior o cerca de la terminal; y
 - iv. mantener una cultura de vigilancia, disuasión, prevención, respuesta y resiliencia constantes de manera coordinada frente a la evolución de las amenazas;
 - i) garantizar la protección de la aviación civil contra los ciberataques y las ciberamenazas;
 - j) hacer frente al riesgo interno planteado por la explotación del personal y su acceso privilegiado a zonas seguras e información delicada de seguridad, tomando en consideración el impacto de la pandemia de

COVID-19 y la posibilidad de que la pandemia haya creado vulnerabilidades nuevas o exacerbado las existentes.

13. *Exhorta* a los Estados miembros, 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 textos de orientación y la divulgación de información clara, oportuna y de fácil acceso para el público viajero;

14. *Exhorta* a los Estados miembros a que, al solicitar a otro Estado la aplicación de medidas de seguridad de la aviación para proteger a las aeronaves que vuelan hacia su territorio, tomen plenamente en cuenta las medidas de seguridad de la aviación ya implantadas en el Estado que es objeto de la solicitud y, cuando sea apropiado, reconozcan que dichas medidas son equivalentes para reducir la duplicación;

15. *Pide* a la OACI que:

- a) asegure que las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y del Anexo 9 — *Facilitación* sean compatibles y se complementen;
- b) continúe promoviendo el desarrollo de procesos y conceptos de seguridad de la aviación eficaces e innovadores, mediante eventos regionales y subregionales que creen conciencia sobre la seguridad de la aviación, a solicitud de los Estados miembros interesados, así como a través de la cooperación con las partes interesadas de la industria y fabricantes de equipo para crear la próxima generación de procesos de inspección de pasajeros y carga;
- c) continúe apoyando la labor del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación a la hora de hacer frente a las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil, y elaborando las medidas preventivas adecuadas basadas en los riesgos y con base empírica;
- d) promueva el desarrollo de procesos de reconocimiento mutuo con el propósito de asistir a los Estados miembros en el logro de arreglos de beneficio mutuo, incluyendo los relativos a un control de seguridad único, que les permitan reconocer la equivalencia de sus medidas de seguridad de la aviación cuando con ellas se logren los mismos resultados, en cumplimiento de los requisitos del Anexo 17, y cuando estén basadas en un proceso de validación integral y continuo convenido y en un intercambio constante de información eficiente con respecto a sus respectivos sistemas de seguridad de la aviación; y
- e) continúe ocupándose de otras amenazas y riesgos, incluidas las ciberamenazas a la seguridad de la aviación, así como de los riesgos para la parte pública de los aeropuertos y la seguridad en la gestión del tránsito aéreo, en consulta con el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación y el Grupo Experto en Ciberseguridad; y

16. *Encarga* al Secretario General que actualice y enmiende a intervalos apropiados el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 — Distribución limitada) de la OACI y elabore nuevos textos de orientación destinados a ayudar a los Estados miembros a responder a las amenazas nuevas y existentes para la aviación y a aplicar las especificaciones y procedimientos relativos a la seguridad de la aviación civil;

17. *Encarga* al Secretario General que garantice el examen y la actualización periódicos de la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108 de distribución limitada) de la OACI, que ofrece una metodología de evaluación de riesgos para la seguridad de la aviación que los Estados miembros pueden utilizar para seguir desarrollando sus propias evaluaciones de los riesgos a escala nacional, e incluyan evaluaciones basadas en los riesgos en consonancia con el Doc 10108, en toda recomendación relativa a la adopción de medidas de seguridad de la aviación nuevas o modificadas contenidas en el Anexo 17 o en todo otro documento de la OACI;

18. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Secretario General y al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que garanticen el empleo de las áreas de especialización apropiadas en la evaluación de los riesgos que enfrenta la seguridad de la aviación y en la elaboración de SARPS, especificaciones, textos de orientación y otros recursos que permitan abordar cuestiones sobre seguridad de la aviación, que incluyan la coordinación con otros grupos de expertos;

19. *Encarga* al Consejo que evalúe continuamente las atribuciones del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación y establezca procedimientos de gobernanza a fin de asegurarse de que el Grupo no tenga limitaciones para estudiar todas las cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación; y

20. *Encarga* al Secretario General que siga velando por que la seguridad de la aviación esté convenientemente considerada como un elemento central y un componente funcional de la Secretaría de la OACI, en proporción a su importancia crítica para el avance, la sostenibilidad y el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional.

APÉNDICE D

Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación de la OACI

Considerando que el Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USAP) de la OACI ha cumplido con éxito el mandato de la resolución A40-11, apéndice D;

Considerando que uno de los objetivos primordiales de la Organización continúa siendo el de garantizar la protección de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que los Estados miembros están comprometidos a cumplir las normas del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las normas del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación;

Considerando que la creación de un sistema efectivo de vigilancia de la seguridad de la aviación en los Estados miembros apoya la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) internacionales de seguridad de la aviación y contribuye al logro de este objetivo;

Recordando que la responsabilidad final de garantizar la seguridad de la aviación civil recae en los Estados miembros;

Considerando que el CMA-USAP ha demostrado ser de vital utilidad en la detección de problemas de seguridad de la aviación y la formulación de recomendaciones para su solución, y que el Programa sigue contando con el apoyo de los Estados miembros y sirve como catalizador de sus esfuerzos permanentes por cumplir con las obligaciones internacionales que tienen en el ámbito de la seguridad de la aviación;

Considerando que los resultados de las auditorías del CMA-USAP constituyen una importante aportación para comprender la situación de la seguridad de la aviación a nivel mundial, regional y nacional y en cada Estado miembro, y que los datos compilados por el CMA-USAP pueden usarse también para evaluar si los Estados miembros están alcanzando las metas ambiciosas que figuran en el GAsEP;

Reconociendo que la implementación efectiva de los planes de medidas correctivas de los Estados para abordar las deficiencias detectadas mediante las auditorías CMA-USAP es parte integrante y crucial del proceso de observación para lograr el objetivo global de mejorar la seguridad de la aviación mundial;

Reconociendo la importancia de contar con un nivel limitado de divulgación con respecto a los resultados de las auditorías de seguridad de la aviación de la OACI, equilibrando la necesidad de que los Estados miembros conozcan los problemas de seguridad de la aviación sin resolver con la necesidad de mantener la información delicada sobre seguridad de la aviación fuera del dominio público;

Considerando la aprobación del Consejo de un mecanismo para abordar las preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC) de manera oportuna;

Reconociendo la importancia de una estrategia coordinada para facilitar la asistencia a los Estados miembros mediante la Junta de Examen de la Observación y la Asistencia de la Secretaría;

Reconociendo que la continuación del CMA-USAP y la evolución continua de este programa es esencial para crear confianza mutua en el nivel de seguridad de la aviación entre los Estados miembros y alentar la aplicación adecuada de las normas relacionadas con la seguridad;

Reconociendo que el impacto de la pandemia de COVID-19 y las limitaciones de recursos han limitado la frecuencia con la que pueden realizarse las auditorías;

Recordando que el 40º período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que informara acerca de la implantación general del CMA-USAP;

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que el CMA-USAP es fundamental para mejorar la seguridad de la aviación mundial mediante auditorías y el seguimiento continuo del desempeño de los Estados miembros en materia de seguridad de la aviación;
2. *Pide* al Secretario General que se cerciore de que el CMA-USAP sigue evaluando y midiendo la implementación efectiva y sostenible de las normas del Anexo 17, incluidos los enfoques de su cumplimiento basados en el riesgo, según proceda, y las normas del Anexo 9 relacionadas con la seguridad, que el orden de prioridad de las auditorías se determina en función del riesgo y que el CMA-USAP permite resolver las deficiencias graves en forma oportuna;
3. *Expresa* su agradecimiento a los Estados miembros por su cooperación en el proceso de auditoría del CMA-USAP y por ofrecer personas expertas en seguridad que obtengan la certificación de auditores del CMA-USAP y presten servicios de corto plazo para la realización de auditorías del CMA-USAP, así como personas expertas a largo plazo para que se desempeñen como jefes y jefas de los equipos de auditoría del CMA-USAP;
4. *Pide* al Consejo que garantice la continuación del CMA-USAP y su dotación de suficientes recursos y supervise sus actividades cuando observa la capacidad de los Estados miembros de establecer y mantener sistemas de seguridad de la aviación sostenibles, en cumplimiento de las normas de la OACI relacionadas con la seguridad de la aviación, y la ejecución de los planes de medidas correctivas para subsanar oportunamente las deficiencias detectadas durante las auditorías del CMA-USAP;
5. *Toma nota* de la labor realizada por la Secretaría de la OACI en consulta con los Estados miembros para examinar el alcance y la metodología del CMA-USAP e insta a la Secretaría a que siga mejorando la efectividad del programa, en consulta con el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre el CMA-USAP;
6. *Hace suyo* el criterio de un nivel limitado de divulgación respecto de los resultados de las auditorías correspondientes al CMA-USAP, incluida la pronta notificación de la existencia de preocupaciones significativas de seguridad de la aviación;
7. *Insta* a todos los Estados miembros a brindar pleno apoyo a la OACI:
 - a) firmando el Memorando de acuerdo relativo al CMA-USAP;
 - b) preparando y presentando a la OACI toda la documentación necesaria de acuerdo con los plazos establecidos antes de las actividades del CMA-USAP programadas por la OACI;

- c) facilitando la labor de los equipos del CMA-USAP durante la realización de las actividades del CMA-USAP;
 - d) preparando y presentando un plan de medidas correctivas apropiadas para subsanar las deficiencias detectadas durante las actividades del CMA-USAP; y
 - e) implementar esas medidas correctivas dentro de los plazos acordados entre los Estados miembros y la OACI.
8. *Pide* al Secretario General que garantice la sostenibilidad financiera a largo plazo del CMA-USAP disponiendo que se incorporen los requisitos financieros para la dotación de personal y sus actividades en el Presupuesto del Programa regular a la brevedad; y
9. *Pide* que el Consejo presente un informe de situación al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la ejecución del CMA-USAP.

APÉNDICE E

El Programa de Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC) de la OACI

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 carecen de capacidad de vigilancia de la seguridad de la aviación y 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 pida al Secretario General que utilice la influencia de la Organización para promover esfuerzos en todo el mundo por parte de los Estados miembros y otras entidades de la aviación para proporcionar de manera eficaz la asistencia técnica y el apoyo a los Estados miembros alentando actividades coordinadas, específicas y prioritarias de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación internacional;
2. *Insta* a los Estados miembros a que contribuyan voluntariamente con recursos financieros y en especie a fin de aumentar el alcance y el impacto de las actividades de mejoramiento de la seguridad de la aviación de la OACI;
3. *Encarga* al Secretario General que garantice que las contribuciones recibidas para las actividades de apoyo a la implantación y desarrollo de la seguridad de la aviación se destinen exclusivamente a esas actividades;
4. *Insta* a los Estados miembros que puedan hacerlo a que asistan en proporcionar actividades de creación de capacidades específicas y eficaces en la esfera de la seguridad de la aviación. Esas actividades deberían incluir instrucción, asistencia técnica y apoyo a la implantación y desarrollo, transferencia de tecnología y el suministro de otros recursos necesarios cuando se necesiten, para que todos los Estados puedan lograr un régimen perfeccionado y eficaz de seguridad de la aviación;
5. *Invita* a los Estados miembros a valerse de la capacidad que tiene la OACI para proporcionar, facilitar o coordinar asistencia correctiva a corto plazo y asistencia a más largo plazo para subsanar las deficiencias en su aplicación de los SARPS del Anexo 17, y de la capacidad de la OACI para aprovechar al máximo los resultados de las auditorías USAP para definir y canalizar las actividades de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación a fin de beneficiar a los Estados miembros que las requieran;

6. *Invita* a los Estados miembros a que consideren solicitar asistencia de otras organizaciones internacionales y regionales para satisfacer sus requisitos en materia de asistencia técnica dimanantes de la necesidad de proteger la aviación civil internacional;
7. *Insta* a los Estados miembros y organizaciones a compartir con la OACI la información sobre sus programas y actividades de asistencia, a fin de promover la utilización eficiente y eficaz de los recursos;
8. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que facilite la coordinación de los programas y actividades de asistencia en la medida de lo posible, entre otras cosas mediante la recopilación de toda información disponible relacionada con tales iniciativas;
9. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que vigile y evalúe la calidad y eficacia de los proyectos de asistencia de la OACI y brinde informes regulares sobre el uso de los recursos monetarios y en especie y sobre el efecto observable de tales contribuciones;
10. *Insta* a los Estados miembros y a las partes interesadas a asociarse para la organización y el desarrollo de actividades de creación de capacidad y a documentar los compromisos contraídos por cada una de las partes;
11. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que actualice y mejore el Programa OACI de Instrucción en Seguridad de la Aviación, los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) y los seminarios prácticos de seguridad de la aviación y fomente otros métodos de instrucción en seguridad de la aviación, por ejemplo, la capacitación por computadora y el uso de métodos de aprendizaje combinados;
12. *Insta* a los Estados miembros a que contribuyan a las actividades del Programa OACI de Instrucción en Seguridad de la Aviación;
13. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que supervise, desarrolle, promueva, apoye, mantenga y reevalúe periódicamente la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI a fin de garantizar que se cumplan los requisitos de instrucción y se alcancen los niveles de instrucción y cooperación adecuados; y
14. *Insta* a los Estados miembros a utilizar los ASTC de la OACI para la instrucción en seguridad de la aviación.

APÉNDICE F

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 miembros en virtud de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional 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 multilateral y bilateral entre los Estados miembros;

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

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

Considerando que el centrarse en resultados de seguridad, el reconocimiento mutuo de la equivalencia y el control de seguridad único, y el respeto del espíritu de cooperación definido en los acuerdos bilaterales o multilaterales de servicios aéreos constituyen principios de política cuya aplicación puede contribuir significativamente a la sostenibilidad de la seguridad de la aviación;

La Asamblea:

1. *Reconoce* que solo 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 miembros;
2. *Insta* a todos los Estados miembros 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;
3. *Insta* a todos los Estados miembros a adoptar los principios clave siguientes como base para la cooperación internacional en el área de seguridad de la aviación y para garantizar una cooperación efectiva en seguridad de la aviación entre los Estados miembros, la OACI y otras organizaciones internacionales pertinentes:
 - a) respeto del espíritu de cooperación definido en los acuerdos bilaterales o multilaterales de servicios aéreos;
 - b) reconocimiento de medidas de seguridad equivalentes; y
 - c) concentración en resultados de seguridad;
4. *Insta* a todos los Estados miembros 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 e intensificando su coordinación y cooperación para garantizar el intercambio de las mejores prácticas por conducto de la AVSECPaedia;
5. *Insta* a la OACI a que promueva iniciativas que permitan establecer plataformas tecnológicas para intercambiar información sobre la seguridad de la aviación entre los Estados miembros;
6. *Pide* que la OACI continúe:
 - a) alentando a los Estados miembros a informar sobre su experiencia 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;
7. *Encarga* al Consejo que actúe con la urgencia y celeridad necesarias para tratar las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil, procurando 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 miembros y alentándolos a proporcionar comunicaciones claras al público viajero.

APÉNDICE G**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 parte de los Estados miembros y las organizaciones internacionales y regionales afectadas; y

Reconociendo la puesta en marcha del Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista de las Naciones Unidas con el fin de reforzar el enfoque común de las Naciones Unidas para apoyar a los Estados miembros en la aplicación de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo y las resoluciones y mandatos pertinentes de las Naciones Unidas.

La Asamblea:

1. *Invita* a la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), al Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), a la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC/INTERPOL), a la Organización Marítima Internacional (OMI), a la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), a la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas, a la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas, a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), a la Unión Postal Universal (UPU), a la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a la Unión Africana (UA), a la Unión Europea (UE), a la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), a la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), 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), al Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), al Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), a Global Express Association (GEA), a la Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados (FIATA), a la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA) y a 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 continúe cooperando con el Comité contra el Terrorismo (CCT) de las Naciones Unidas en relación con esferas de la seguridad de la aviación y la gestión fronteriza, el esfuerzo mundial para combatir el terrorismo, y que pida al Secretario General que recurra al personal especializado de la Organización para asistir a la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas en la realización de visitas a los países para evaluar los esfuerzos de lucha contra el terrorismo de los Estados miembros, incluidos los progresos realizados, las deficiencias pendientes y las esferas prioritarias para las necesidades de asistencia técnica, así como para determinar las tendencias y dificultades relacionadas con el terrorismo y las mejores prácticas empleadas en la aplicación de las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad; y
3. *Encarga* al Secretario General que recurra al personal especializado de la Organización en el ámbito de la seguridad de la aviación y la gestión fronteriza para apoyar la labor del marco del Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista de las Naciones Unidas con el fin de reforzar el enfoque común de las Naciones Unidas para prevenir y combatir el terrorismo, y asistir a la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas en sus iniciativas para proporcionar asistencia técnica y apoyo en la creación de capacidad a los Estados miembros, velando a la vez porque las actividades de asistencia estén coordinadas para evitar la duplicación de esfuerzos y garantizar un uso eficaz de los recursos.

**A40-12: Declaración relativa a la seguridad de la aviación –
Afirmar el compromiso mundial con el
fortalecimiento de la implementación**

La Asamblea, *reconociendo* la necesidad de reforzar la seguridad de la aviación en todo el mundo ante la persistencia de la amenaza a la aviación civil desde la Declaración sobre seguridad de la aviación del 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, que se manifiesta entre otros hechos en el sabotaje al vuelo 7K9268 de Metrojet el 31 de octubre de 2015 y del vuelo DA0159 de Daallo Airlines el 2 de febrero de 2016 y los ataques armados en el aeropuerto de Bruselas el 22 de marzo de 2016 y el aeropuerto Ataturk de Estambul el 28 de junio de 2016; *consciente* de la importancia de la Resolución 2309 que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas adoptó el 22 de septiembre de 2016 y de la elaboración del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) que obtuvo el respaldo del Consejo de la OACI el 15 de noviembre de 2017; y *tomando nota* con agradecimiento de las conferencias regionales de seguridad de la aviación auspiciadas por Egipto, Panamá, Portugal y Tailandia para fomentar la implementación del GASeP y de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en Montreal en 2018, *insta* a los Estados miembros y a los interesados a tomar las siguientes medidas para reforzar la seguridad y profundizar la cooperación internacional para hacer frente a las amenazas que atentan contra la aviación civil:

- 1) redoblar los esfuerzos por cumplir las resoluciones 2309, 2341, 2395, 2396 y 2482 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas según sus respectivos ámbitos, afirmando el liderazgo mundial de la OACI para proteger a la aviación civil de los actos de interferencia ilícita;
- 2) crear conciencia de las amenazas y riesgos a la aviación civil a través del intercambio de información entre Estados y con los interesados y la referencia constante a la *Declaración del contexto mundial de riesgo* (Doc 10108) que elabora la OACI;
- 3) reforzar y fomentar la elaboración, adopción e implementación efectivas de las normas y métodos recomendados de la OACI, en particular los del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*;
- 4) continuar generando y compartiendo enfoques nuevos e innovadores que sirvan para fortalecer la seguridad de la aviación y hacer frente a las amenazas y riesgos conocidos y los emergentes;
- 5) asegurar que se lleve rápidamente a la práctica la resolución A40-12/2 de la Asamblea, *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*;
- 6) tomar medidas prácticas para promover una cultura de seguridad y programas de concientización sobre la seguridad en asociación con todas las partes del medio de la aviación;
- 7) fomentar la coordinación y cooperación efectivas entre la seguridad de la aviación y otras disciplinas para abordar la seguridad de la aviación, la facilitación y las cuestiones de seguridad operacional de una manera integrada y coordinada que redunde en sistemas de aviación nacionales y mundiales sólidos;
- 8) participar activamente en las iniciativas mundiales y regionales dirigidas a alcanzar los objetivos y metas del GASeP y sus ambiciones en términos de metas y prioridades a nivel nacional y regional, y compartir con la OACI lo que de esas experiencias se vaya aprendiendo;
- 9) disponer que se implementen efectivamente las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación;
- 10) cumplir las obligaciones relacionadas con el uso de la información anticipada sobre pasajeros (API) y los registros de nombres de los pasajeros (PNR), con pleno respeto de los derechos humanos y las libertades

fundamentales de las personas, conforme a los objetivos de las Resoluciones 2396 y 2482 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas;

- 11) proporcionar asistencia técnica a los Estados que la necesiten, ya sea con financiamiento, creación de capacidad o acceso a la tecnología para dar respuesta de manera sostenible y efectiva a las amenazas y riesgos que enfrenta la aviación civil, en cooperación con otros Estados, organizaciones internacionales y la industria, en concordancia con la iniciativa *Ningún país se queda atrás*;
- 12) apoyar a la Organización en sus esfuerzos por desarrollar aún más su cooperación y coordinación con otros organismos de la ONU y otras organizaciones internacionales pertinentes para contribuir al fortalecimiento de las acciones en pro de la seguridad de la aviación mundial;
- 13) participar más y comprometerse activamente para acrecentar la capacidad y los medios de la Organización para dar respuesta eficaz a las amenazas y riesgos que enfrenta la aviación mundial con acciones tales como dar prioridad a las cuestiones de seguridad de la aviación tanto en la Sede como en las Oficinas regionales; y
- 14) apoyar el trabajo de las Oficinas regionales de la Organización para promover el desarrollo de la seguridad de la aviación y la colaboración entre los Estados miembros y las partes interesadas.

A36-18: 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 del Programa 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 del Programa 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 del Programa 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 sustituye a la Resolución A35-10.

A27-9: Actos de interferencia ilícita dirigidos a la destrucción de aeronaves civiles en vuelo

Considerando los recientes actos de interferencia ilícita contra la aviación civil internacional que han ocasionado la muerte de muchos inocentes y la destrucción de aeronaves civiles, y expresando su más sentido pésame a las familias de las personas fallecidas como consecuencia de actos criminales;

Tomando nota con horror de la repetición de actos de interferencia ilícita orientados a causar la destrucción total de aeronaves civiles en vuelo y la muerte de todos sus ocupantes;

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

Recordando sus Resoluciones A17-1 y A27-7;

Tomando nota de la Resolución 635 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas;

La Asamblea:

1. *Condena* enérgicamente todos los recientes actos criminales de destrucción en vuelo cometidos contra aeronaves civiles;
2. *Insta* a los Estados miembros a que intensifiquen sus esfuerzos por aplicar plenamente las normas, métodos recomendados y procedimientos relacionados con la seguridad de la aviación elaborados por la OACI, y a que tomen otras medidas de seguridad apropiadas siempre que lo exija el aumento de la amenaza;
3. *Solicita* a los Estados miembros en condiciones de hacerlo a que aumenten la asistencia técnica, financiera y material a los Estados que la necesiten, a fin de asegurar una aplicación universal de dichas disposiciones;

4. *Insta encarecidamente* a los Estados miembros que aceleren los estudios e investigaciones sobre detección de explosivos y sobre equipo de seguridad, a fin de que se apliquen de la manera más rápida y generalizada posible, y a que participen activamente en la elaboración de un régimen internacional para poner marcas a los explosivos que ayuden a su detección;

5. *Encarga* al Consejo que tome las medidas necesarias para que éste y sus órganos subordinados reanuden lo más rápidamente posible después de la Asamblea sus tareas, a fin de completar en el más breve plazo posible todo el programa que adoptó en su Resolución del 16 de febrero de 1989 y que emprenda toda otra acción que juzgue necesaria.

OTRAS CUESTIONES RELATIVAS A LA INTERFERENCIA ILÍCITA

A36-19: 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.

<p>A35-2: Aplicación del Artículo IV del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección</p>

Reconociendo la importancia del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* en la prevención de actos ilícitos contra la aviación civil;

Consciente de la propuesta formulada actualmente por la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos de enmendar el Anexo técnico al Convenio con el fin de aumentar la concentración mínima requerida del agente de detección 2,3-Dimetil- 2,3-dinitrobutano (DMNB) del 0,1 al 1,0% en masa;

Teniendo en cuenta la conveniencia de contar con un régimen uniforme para el sistema de detección de explosivos, especialmente luego de enmendar el Anexo técnico; y

Tomando nota de la recomendación del Comité Jurídico, aprobada por el Consejo, de que el Artículo IV del Convenio debería aplicarse *mutatis mutandis* con respecto a los explosivos no marcados de conformidad con el Anexo técnico enmendado;

La Asamblea:

Insta a los Estados contratantes de la OACI que son partes en el Convenio a aplicar el Artículo IV del Convenio en sus relaciones mutuas de la manera siguiente:

- 1) Los explosivos que, en el momento de la fabricación, se ajustaban a los requisitos de la Parte 2 del Anexo técnico pero ya no satisfacen los requisitos de la Parte 2 debido a la citada enmienda del Anexo técnico, o sea aumentar la concentración mínima requerida del agente de detección DMNB del 0,1 al 1,0% en masa, deberán ajustarse a las disposiciones del Artículo IV, párrafos 2) y 3), a partir de la entrada en vigor de la enmienda.
- 2) Por consiguiente, cuando entre en vigor esa enmienda de la Parte 2 del Anexo técnico, cada Estado parte que no haya manifestado expresamente su objeción a la enmienda adoptará las medidas necesarias para que:

- a) todas las existencias de los explosivos mencionados en el párrafo precedente que haya en su territorio se destruyan o consuman con fines que no sean incompatibles con los objetivos de este Convenio, se marquen o se transformen permanentemente en sustancias inertes, dentro de un plazo de tres años a partir de la entrada en vigor de la enmienda, si tales explosivos no están en poder de las autoridades de dicho Estado que desempeñen funciones militares o policiales; y
 - b) todas las existencias de los explosivos mencionados en el apartado a) que estén en poder de las autoridades de dicho Estado que desempeñen funciones militares o policiales y que no estén incorporados como parte integrante de los artefactos militares debidamente autorizados se destruyan o consuman con fines que no sean incompatibles con los objetivos de este Convenio, se marquen o se transformen permanentemente en sustancias inertes, dentro de un plazo de 15 años a partir de la entrada en vigor de la enmienda.
- 3) El párrafo precedente se aplicará a todo Estado parte que retire su objeción a la enmienda a partir de la fecha en que exprese su consentimiento a quedar vinculado.
 - 4) Los párrafos anteriores se aplicarán, *mutatis mutandis*, a toda enmienda futura del Anexo técnico, salvo que cualquier Estado contratante notifique a todos los demás Estados contratantes y al Consejo que no está de acuerdo con esa aplicación. Esa notificación tendrá lugar dentro del período de 90 días mencionado en el párrafo 3 del Artículo VII del Convenio.

A20-1: Desviación y apoderamiento de un avión civil libanés por parte de aviones militares israelíes

A22-5: Sabotaje y destrucción de una aeronave civil cubana en servicio regular por el Caribe con la muerte de 73 pasajeros y tripulantes

A35-1: Actos de terrorismo y destrucción de aeronaves civiles rusas que ocasionaron la muerte de 90 personas — pasajeros y miembros de la tripulación

A41-19: Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil

Considerando que el sistema de aviación mundial es un sistema altamente complejo e integrado que comprende sistemas que son críticos para la seguridad y protección de las operaciones de aviación civil;

Observando que el sector de la aviación depende cada vez más de la confiabilidad, integridad y disponibilidad de sistemas, datos e información;

Consciente de que las ciberamenazas a la aviación civil evolucionan rápida y continuamente, que la aviación sigue siendo un objetivo para los delincuentes, tanto en el ámbito cibernético como en el físico, y que las ciberamenazas pueden mutar hasta llegar a afectar sistemas críticos de la aviación civil en todo el mundo;

Reconociendo que no todos los sucesos de ciberseguridad que afectan a la seguridad operacional de la aviación civil se relacionan con actos ilícitos y/o intencionales;

Reconociendo la naturaleza polifacética y multidisciplinaria de los problemas de ciberseguridad y sus soluciones, y observando que los riesgos cibernéticos pueden afectar simultáneamente una amplia gama de áreas de la aviación y propagarse con rapidez;

Reafirmando las obligaciones estipuladas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) de velar por la seguridad operacional, la seguridad y la continuación de la aviación civil;

Considerando que el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing) mejorarían el marco jurídico mundial para tipificar los ciberataques contra la aviación civil internacional como delitos, por lo que la ratificación de ambos instrumentos por los Estados garantizaría la disuasión y el castigo de dichos ataques en cualquier parte del mundo donde se produzcan;

Reafirmando la importancia y urgencia de abordar la ciberseguridad y la ciberresiliencia de los sistemas de la aviación civil, los datos e información críticos frente a las ciberamenazas y peligros, entre ellos las interfaces comunes entre la aviación civil y la militar;

Considerando la necesidad de trabajar en colaboración para crear un marco mundial eficaz y coordinado que permita abordar la ciberseguridad de la aviación y apoyar la ciberseguridad y la ciberresiliencia del sistema de aviación mundial ante las ciberamenazas que atenten contra la seguridad operacional y/o seguridad de la aviación civil;

Reconociendo la labor y el liderazgo de la OACI en los ámbitos de ciberseguridad y ciberresiliencia de la aviación, a lo largo de las distintas disciplinas de la aviación;

Reconociendo que es necesario armonizar la ciberseguridad en la aviación a nivel mundial, regional y nacional con miras a asegurar la coherencia y plena interoperabilidad de las medidas de protección y los sistemas de gestión de riesgos;

Reconociendo la importancia de establecer un plan claro de gobernanza y rendición de cuentas a nivel nacional para la ciberseguridad de la aviación civil, incluida la designación de una autoridad nacional competente encargada de la seguridad de la aviación en coordinación con las autoridades y organismos nacionales interesados; y

Destacando el valor de las importantes iniciativas, planes de acción, publicaciones y demás medios concebidos para abordar los problemas de ciberseguridad en colaboración y de forma holística.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a adoptar y ratificar el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing) como instrumentos para hacer frente a los ciberataques contra la aviación civil;
2. *Exhorta* a los Estados y las partes interesadas de la industria a adoptar las medidas siguientes para abordar las ciberamenazas a la aviación civil:
 - a) implantar la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación de la OACI, y utilizar el Plan de Acción de Ciberseguridad de la OACI como herramienta para apoyar la implementación de la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación;
 - b) designar la autoridad competente en materia de ciberseguridad de la aviación y definir la interacción entre dicha autoridad y los organismos nacionales interesados;

- c) definir las responsabilidades de los organismos nacionales y las partes interesadas de la industria con respecto a la ciberseguridad en la aviación civil;
 - d) elaborar e implementar un marco sólido de gestión de riesgos de ciberseguridad que se base en prácticas pertinentes de gestión de riesgos de seguridad de la aviación y seguridad operacional, y adoptar un enfoque basado en los riesgos para proteger los sistemas, información y datos críticos de la aviación civil de las ciberamenazas;
 - e) establecer políticas e instrumentos y destinar recursos para garantizar que los sistemas de aviación críticos tengan una arquitectura diseñada para ser segura; que los sistemas estén protegidos y sean resilientes; que los datos estén seguros y disponibles cuando estén almacenados y mientras sean transferidos; que tengan métodos de vigilancia, detección y notificación de incidentes; que se elaboren y se pongan en práctica planes de recuperación de incidentes; y que se lleven a cabo análisis forenses de los ciberincidentes;
 - f) fomentar la coordinación entre gobierno e industria con respecto a las estrategias, políticas y planes de ciberseguridad de la aviación, así como el intercambio de información para ayudar a identificar las vulnerabilidades críticas que sea necesario resolver;
 - g) fomentar la cooperación civil/militar en lo que respecta a la identificación, protección y vigilancia de las vulnerabilidades y los flujos de datos comunes en las interfaces entre los sistemas de aviación civil y militar, y colaborar en la respuesta a las ciberamenazas comunes y en la recuperación de los ciberincidentes;
 - h) formar y participar en asociaciones y mecanismos entre gobierno e industria, a nivel nacional e internacional, para compartir sistemáticamente la información sobre ciberamenazas, incidentes, tendencias y acciones de mitigación;
 - i) diseñar y aplicar una sólida cultura de ciberseguridad en todo el sector de la aviación civil;
 - j) alentar a los Estados a que sigan aportando su contribución a la OACI en la elaboración y aplicación de normas, estrategias y mejores prácticas internacionales para hacer que progresen la ciberseguridad y la ciberresiliencia de la aviación; y
 - k) colaborar continuamente en el desarrollo del marco de ciberseguridad de la OACI adoptando un enfoque horizontal, intersectorial y funcional que integre la seguridad operacional de la aviación, la seguridad de la aviación, la facilitación, la navegación aérea, las comunicaciones, la vigilancia, la gestión del tránsito aéreo, las operaciones de aeronaves, la aeronavegabilidad y demás disciplinas pertinentes.
3. *Encarga a la OACI que:*
- a) siga promoviendo la adopción y ratificación universal del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional (Convenio de Beijing) y el Protocolo Complementario del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves (Protocolo de Beijing); y
 - b) continúe asegurándose de que los asuntos de ciberseguridad y ciberresiliencia se examinen y coordinen de forma transversal por medio el nuevo mecanismo de la OACI que trata el tema de la ciberseguridad.
-

PARTE VIII. ORGANIZACIÓN Y PERSONAL

CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN

A40-20: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI

**A32-1: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI
(Medidas para seguir mejorando en el trienio
1999-2001 y posteriormente)**

**A33-3: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI
(para enfrentar nuevos retos)**

A22-7: Estatuto de la Dependencia Común de Inspección

POLÍTICA GENERAL SOBRE EL PERSONAL

A1-51: Política relativa al personal de la Organización

Considerando que la Asamblea ha examinado las medidas tomadas por el Consejo Interino para establecer y elaborar normas y reglamentos que rijan el tiempo de duración y las condiciones de servicio del personal de la Organización Provisional;

Considerando que es necesario que el Consejo determine la duración y las condiciones de servicio del personal de la Organización Permanente; y

Considerando que la Asamblea estima que no ha sido posible para la Organización Provisional alcanzar, en lo que al nombramiento del personal de la Secretaría se refiere, el carácter de internacionalismo que es de desear;

Por lo tanto, la Asamblea:

1. *Apoya* en principio las normas y reglamentos sobre el personal preparados por el Consejo Interino y su continuación hasta que el Consejo considere conveniente modificarlos;
2. *Encarga* que se elabore una política y reglamentos sobre personal que rija el servicio del mismo, sobre la base del reglamento provisional, teniendo especialmente en cuenta las recomendaciones que sobre el particular contiene el informe de la Comisión Núm. 5 (Doc 4383, A1-AD/29); y

3. *Encarga* que el Consejo establezca los procedimientos mediante los cuales las personas especialmente calificadas puedan ser declaradas en comisión de servicio por los Estados contratantes para que sirvan en la Secretaría, siempre y cuando convenga a los intereses de la Organización.

**A38-21: Límite del número de mandatos para los cargos de
Secretario General y Presidente del Consejo**

Teniendo en cuenta los términos de la Resolución 51/241 de las Naciones Unidas, "Fortalecimiento del sistema de las Naciones Unidas", adoptada unánimemente por la Asamblea General de las Naciones Unidas de 1997, en la que se recomienda la introducción de mandatos uniformes de cuatro años, renovables por una sola vez, para los jefes ejecutivos de programas, fondos y otros órganos de la Asamblea General de las Naciones Unidas y del Consejo Económico y Social; y en la que se exhorta asimismo a los organismos especializados a que estudien la posibilidad de uniformar y limitar los mandatos de sus jefes ejecutivos;

Considerando que la Asamblea, de conformidad con el Artículo 58 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), puede establecer las normas que rigen la determinación por parte del Consejo del método de nombramiento y terminación del cargo de Secretario General;

Considerando que, los días 2 y 9 de junio de 2006, el Consejo decidió que el Secretario General se nombrara por un mandato especificado de tres a cuatro años; y que un Secretario General que haya prestado servicio por dos mandatos no se nombrará para un tercer mandato;

Considerando, además, que el 22 de junio de 2011 el Consejo decidió que la duración de todos los futuros nombramientos para el cargo de Secretario General debería ser de tres años, y que la misma no debería variar entre tres y cuatro años ni ser de cuatro años en casos excepcionales;

Considerando que el Artículo 51 no especifica el número de veces que el Presidente del Consejo puede ser reelegido, dejando abierta la posibilidad de aplicar en la práctica una limitación razonable;

Reconociendo que sería deseable y apropiado establecer límites para los mandatos de Secretario General y Presidente del Consejo puesto que dichos límites, a la vez de ofrecer a los titulares de los cargos un período razonable en el cual alcanzar los objetivos fijados por el Consejo antes de asumir sus funciones, ayudarían a garantizar que, en forma periódica, la OACI se beneficiara de la inyección de nuevas ideas y conocimientos especializados a alto nivel, así como de la amplia gama de estilos de liderazgo y diversidad cultural y regional que ofrecería el cambio regular de titulares de los altos cargos; y

Reconociendo que, por razones similares, resulta deseable aplicar estos límites a los mandatos de manera que solo se puedan ejercer dos mandatos completos en uno o en ambos de los cargos de Presidente del Consejo o Secretario General;

La Asamblea:

1. *Toma nota* de la decisión del Consejo de introducir un límite de dos mandatos para el cargo de Secretario General, cada uno de los cuales tendría una duración de tres años;

2. *Insta* a los Estados miembros a que no nombren como candidato, y pide al Consejo que no acepte como candidato para el cargo de Presidente del Consejo a ninguna persona que, en la fecha en que deba comenzar su mandato, haya ejercido dicho cargo durante dos mandatos completos;

3. *Insta* a los Estados miembros a que no nombren como candidato, y *pide* al Consejo que no admita como candidato para el cargo de Presidente del Consejo o Secretario General a ninguna persona que, en la fecha en la que deba finalizar dicho mandato, habría prestado servicios por un total de más de dos mandatos completos, combinando ambos cargos; y
4. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A36-28.

A21-12: Comisión de Administración Pública Internacional

A2-27: Privilegios e inmunidades de la OACI

CONTRATACIÓN Y ASIGNACIÓN

A4-31: Distribución nacional en la Secretaría

Considerando que de acuerdo con el Artículo 58 del Convenio, la Asamblea puede dictar las reglas que rijan la determinación del Consejo, en cuanto al Secretario General y al resto del personal de la Organización, sobre el sistema de nombramiento y destitución;

Considerando que los principios contenidos en el Código de Servicio de la OACI (Parte I — Política General, A.-Política de Reclutamiento) disponen que el reclutamiento se efectuará entre el mayor número posible de países y se llevará a cabo tratando de lograr, en cuanto sea posible, una representación equilibrada entre los nacionales de Estados contratantes en toda la Secretaría; y

Considerando que en el informe del Consejo a esta Asamblea (Doc 6980, A4-AD/1) aparece que, hasta la fecha no se ha logrado la aplicación de este principio y que el personal reclutado internacionalmente pertenece en una notoria mayoría, a un grupo de Estados de un mismo origen histórico y político y que utilizan un mismo idioma;

La Asamblea instruye:

Al Consejo para que tome, sin perjuicio del principio de eficiencia, o de la responsabilidad expresa que incumbe al Secretario General, las medidas que correspondan con el fin de lograr una equilibrada representación entre los nacionales de los Estados contratantes en el personal de la Organización.

A14-6: Cumplimiento del principio relativo a la representación geográfica equitativa en los puestos de la Secretaría de la OACI y de las Oficinas regionales

Considerando que el Artículo 58 del Convenio de Chicago estipula que, sujeto a los reglamentos establecidos por la Asamblea, el Consejo determinará el sistema de nombramiento del personal de la Organización;

Considerando que el Consejo está estudiando actualmente la estructura de la Secretaría, los criterios de contratación del personal y las condiciones de servicio;

Considerando que la carga principal, en cuanto a la dirección y administración de la Secretaría de la OACI, ha recaído, hasta ahora, en personal contratado en los Estados contratantes más avanzados;

Considerando que otros Estados contratantes menos avanzados, quizás puedan facilitar pronto, en creciente número, personal adecuado para ser contratado en todas las categorías; y

Considerando que es muy conveniente que personal, procedente del mayor número de Estados que sea posible, participe en las actividades de la Secretaría de la OACI;

La Asamblea resuelve que:

1. Cuando se contrate personal o se renueven los contratos de trabajo del actual personal, se tenga en cuenta el principio relativo a la distribución geográfica equitativa junto con los demás factores pertinentes;
2. Excepto en las categorías del personal perteneciente a los servicios de idiomas y generales, el Consejo establezca una política de contratación que permita lograr una mayor proporción de contrato de trabajo a corto plazo, inicialmente por no más de tres años, con la posibilidad de que sean renovados, de tiempo en tiempo, por períodos ulteriores que no excedan de tres años; y
3. En los casos en que se desee contratar una persona que sea funcionario del Gobierno de un Estado contratante, el Secretario General tomará todas las medidas posibles para obtener el consentimiento y la cooperación de dicho Estado y, si se estima apropiado, su asesoramiento respecto a la idoneidad de la persona que se desea contratar para el puesto en cuestión.

<p>A24-20: Cumplimiento y aplicación del principio relativo a la representación geográfica equitativa en los puestos de la Secretaría de la OACI</p>

Actuando de conformidad con la Resolución A14-6 de la Asamblea General, y en particular a su Cláusula 2, relativa al principio de la representación geográfica equitativa en los puestos de la Secretaría de la OACI;

Teniendo en cuenta que es sumamente conveniente observar este principio y otros criterios relativos a la contratación de nuevo personal y a la renovación de los contratos del personal actual;

Reconociendo el deseo de los Estados contratantes de llegar a un mejor entendimiento y una mayor cooperación fomentando más a fondo el carácter internacional de la Organización; y

Reafirmando el interés general de los Estados contratantes en mantener un alto nivel de competencia técnica y eficiencia;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que el Consejo debería, con carácter urgente:
 - a) adoptar medidas que permitan lograr una distribución geográfica más equitativa de los puestos de la Secretaría de la OACI, de modo que las distintas regiones del mundo puedan, en la medida de lo posible, tener una representación adecuada;

- b) establecer criterios en materia de contratación, incluso por lo que respecta a la selección, ascensos, renovación y duración de los contratos mismos, prórroga y terminación del empleo y otras cuestiones conexas, con objeto de aplicar el principio de una representación equilibrada entre los nacionales de todos los Estados contratantes de las regiones;
 - c) examinar la práctica actual en materia de nombramientos y ascensos y adoptar principios, políticas y métodos que rijan los nombramientos, los ceses, los ascensos, las prórrogas del empleo, la renovación y la duración de los contratos con respecto a los puestos clave en la Secretaría;
 - d) adoptar nuevas medidas para que se apliquen efectiva y oportunamente las políticas, métodos y procedimientos establecidos de conformidad con los incisos a), b) y c) anteriores; y
 - e) informar al período de sesiones de la Asamblea de 1986 acerca de las medidas adoptadas para poner en práctica esta resolución, a base de un informe anual sobre la situación al respecto, presentado por el Secretario General.
2. *Invita* a los Estados contratantes a alentar a candidatos calificados a que presenten solicitudes cuando haya vacantes de personal profesional.

**A41-26: Programa OACI para la Igualdad de Género:
promoción de la participación de las mujeres en el
sector mundial de la aviación**

Reconociendo que las mujeres constituyen la mitad de la población mundial;

Reconociendo asimismo que la promoción de la igualdad de género forma parte de la lucha contra todas las formas de discriminación y contribuye a una mayor diversidad;

Reconociendo que en el vigésimo tercer período extraordinario de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, en junio de 2000, después de examinar la aplicación de la Declaración de Beijing y la Plataforma de Acción adoptadas en la Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer en septiembre de 1995, los Gobiernos se comprometieron a poner en práctica otras medidas para acelerar la aplicación de la Plataforma de Acción y asegurar que se concretaran cabalmente los compromisos relativos a la igualdad entre los géneros, el desarrollo y la paz;

Considerando que la Resolución A/RES/69/151 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, adoptada el 18 de diciembre de 2014, destaca la necesidad señalada en resoluciones anteriores respecto al "Fortalecimiento de los arreglos institucionales destinados a apoyar la igualdad entre los géneros y el empoderamiento de la mujer" y exhorta a todos los actores, incluidos los organismos especializados de las Naciones Unidas y al sector privado, a que intensifiquen y aceleren las medidas para la planificación plena y efectivo de la Declaración de Beijing y la Plataforma de Acción;

Tomando nota de que en la Cumbre de las Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible, celebrada en septiembre de 2015, las y los líderes del mundo se reunieron en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York con el propósito de adoptar la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, comprometiéndose a sus naciones a una nueva alianza mundial para reducir la pobreza extrema y establecer una serie de objetivos y metas conocidos como Objetivos de Desarrollo Sostenible, de los cuales el Objetivo 5 consiste en lograr la igualdad entre los géneros y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas;

Celebrando los resultados de la Reunión de Líderes Mundiales sobre Igualdad de Género y Empoderamiento de las Mujeres: *Un Compromiso para la acción*, en la que más de 80 líderes mundiales se comprometieron a poner fin a la discriminación

contra las mujeres y fomentar medidas y objetivos para acelerar el logro del empoderamiento de las mujeres y la igualdad de género;

Reconociendo que la igualdad de género y el trabajo decente podría incrementar el volumen de recursos humanos cualificados de los que dispone nuestro sector de la aviación;

Celebrando también los temas de ONU Mujeres para la celebración del Día Internacional de la Mujer cada año, que hacen de la conmemoración de ese día un referente para consolidar el respaldo a los derechos de las mujeres y la participación en los ámbitos político y económico y las capacidades de toma de decisiones;

Destacando que en 2022, 27 años después de la adopción de la Plataforma de Acción, persisten niveles significativos de desigualdad entre hombres y mujeres en áreas críticas, incluyendo, entre otros, el acceso a un trabajo decente y el cierre de la brecha de remuneración entre géneros;

Recordando, también, que la Plataforma de Acción de Beijing de 1995, en la que el Secretario General de las Naciones Unidas instó a las organizaciones internacionales y a los organismos especializados de la ONU, como la OACI, a establecer programas para lograr la meta de un equilibrio de género de 50/50 a todos los niveles;

Tomando nota de que el logro de la igualdad de género en la aviación requiere la movilización en los cuatro ámbitos de los Estados miembros, los órganos rectores y técnicos de la OACI, la Secretaría de la OACI y el sector de la aviación, que la OACI debe tener en cuenta de forma integral y holística al elaborar sus programas y políticas de género y notificar sus resultados;

Reconociendo que la política de igualdad de género de la OACI debe basarse en datos y estadísticas exhaustivos que sean pertinentes para los cuatro ámbitos mencionados, que deben recabarse y presentarse con carácter plurianual y acompañarse de una distribución geográfica;

Reconociendo que la elaboración de las políticas y programas de la OACI debería basarse en intercambios más amplios entre todas las partes interesadas pertinentes, como los Estados, otras organizaciones internacionales, el sector de la aviación, las universidades y la sociedad civil;

Tomando nota de que, conforme a lo dispuesto por la Asamblea en la resolución A39-30, el Programa OACI para la Igualdad de Género se estableció en 2017 con el objetivo principal de facilitar y coordinar programas y proyectos específicos para permitir y presentar informes periódicos sobre el progreso hacia la meta de igualdad de género para 2030, especialmente en niveles de empleo profesionales y superiores, dentro de la OACI, los Estados y el sector mundial de la aviación.

Celebrando los avances de la OACI y los Estados miembros, de conformidad con la resolución A39-30 de la Asamblea de la OACI, lamentando al mismo tiempo que los avances hacia la igualdad de género sigan siendo limitados y demasiado lentos;

Reconociendo que los nombramientos de la Secretaría de la OACI se hacen con base en los méritos, al mismo tiempo que se tiene debidamente en cuenta la importancia de contratar personal con una cobertura geográfica lo más amplia posible y garantizando una representación equitativa de género;

Reconociendo que, no obstante los retos existentes, la OACI debería seguir dedicando más atención a los derechos de las mujeres y la igualdad de género desempeñando su papel en fomentar los objetivos de la Declaración de Beijing y la Plataforma de Acción y el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 de las Naciones Unidas, y que se necesitan urgentemente medidas nuevas y ambiciosas para lograr este objetivo; y

Tomando nota de la resolución adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 20 de julio de 2022, según la cual se proclama el día 24 de junio de cada año como Día Internacional de la Mujer en la Diplomacia.

La Asamblea:

1. *Reafirma* su compromiso de promover la igualdad de género y el desarrollo de la mujer apoyando el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 de la ONU: *Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas*, incluso tratando de lograr la meta a la que se aspira de 50-50 (mujeres-hombres) para 2030 en todos los niveles de puestos de las categorías profesional y superior en el sector de la aviación mundial;
2. *Reafirma asimismo* la función esencial y catalizadora de la Asamblea y del Consejo de la OACI en la promoción de la igualdad de género y el empoderamiento de mujeres y niñas, y alienta a los Estados miembros a que tengan en cuenta las recomendaciones de la *Declaración relativa a la mejora de la representación de género en los órganos rectores y técnicos de la OACI*, y a que presten la debida atención a asegurar la igualdad de oportunidades en el nombramiento de candidatas cualificadas a la hora de designar Representantes y otras personas expertas en los órganos, grupos y reuniones de la OACI;
3. *Pide* al Secretario General que incluya una evaluación de los avances logrados con base a esta Declaración en su informe anual al Consejo sobre la marcha del Programa para la Igualdad de Género y su Plan de Implementación;
4. *Alienta* a los Estados a hacer un énfasis especial en la igualdad de género a la hora de proponer candidatos/as para los puestos superiores y de toma de decisiones en la Secretaría de la OACI;
5. *Insta* a los Estados, las organizaciones regionales e internacionales de aviación y a la industria de la aviación internacional a demostrar un liderazgo firme y decidido y el compromiso de promover los derechos de la mujer, y a tomar las medidas necesarias para reforzar la igualdad de género apoyando las políticas, así como el establecimiento y mejora de programas y proyectos para impulsar la carrera de las mujeres en los órganos rectores y técnicos de la OACI, la Secretaría de la OACI y en el sector de la aviación mundial;
6. *Invita* a los Estados a que consideren la posibilidad de establecer metas y objetivos ambiciosos con respecto a la igualdad de género en su fuerza laboral de la aviación, especialmente en las capacidades profesionales, técnicas y de gestión, así como a que acompañen dichos compromisos de financiamiento suficiente mediante la asignación de un presupuesto adecuado y la movilización de recursos financieros de todas las fuentes;
7. *Conviene*, a este respecto, en que un objetivo intermedio como el de 25by2025, establecido por la IATA, según el cual el número de mujeres en los puestos superiores y en los ámbitos infrarrepresentados debería aumentar un 25 % o hasta un mínimo del 25 % para 2025, debería servir de inspiración para todas las categorías de partes interesadas en la aviación, incluida la OACI;
8. *Insta* a los Estados miembros y alienta a las partes interesadas, según proceda, a que se ocupen de las brechas y los desafíos, adopten medidas específicas, mensurables y con plazos determinados y movilicen los recursos financieros adecuados para impulsar la igualdad de género, reforzar la eficacia y la rendición de cuentas de las instituciones en todos los niveles para promover la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y niñas y, cuando corresponda, integrar una perspectiva de género en sus políticas, planes y procesos de aviación civil;
9. *Invita* a los Estados a crear conciencia sobre las oportunidades profesionales para las niñas y mujeres en la aviación y a valerse, a este respecto, de los modelos de mujeres que han prosperado en el sector;
10. *Insta* a los Estados a que, como parte de los compromisos nacionales en materia de igualdad de género, trabajen en cooperación con la OACI compartiendo mejores prácticas y colaborando en asociación con la OACI en programas y proyectos dirigidos a aumentar el grupo de mujeres en el sector de la aviación y alentando a las mujeres a seguirse desarrollando profesionalmente en la aviación, incluso promoviendo entre las mujeres, en los ministerios estatales responsables de la educación superior, carreras en aviación;
11. *Pide* a la OACI que elabore estadísticas plurianuales y detalladas sobre la igualdad de género en las que se indiquen los avances logrados en todos los niveles y que presente dichas estadísticas en su informe anual sobre la

marcha del Programa para la Igualdad de Género y su Plan de Implementación y, cada tres años, a la Asamblea, e invita a los Estados a apoyar a la OACI en este empeño;

12. *Pide* a la OACI que elabore un nuevo Plan de Implementación del Programa para la Igualdad de Género 2.0 con el fin de fomentar la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres en el ámbito de la Organización y en el sector de la aviación;

13. *Pide además* a la OACI que incluya la igualdad de género como elemento fundamental de su estrategia y políticas de recursos humanos, adoptando un enfoque global que comprenda, en particular, la contratación, la trayectoria profesional, los ascensos, la capacitación y las condiciones laborales, a fin de permitir una mejor conciliación de la vida profesional y personal;

14. *Sugiere* que se refuercen las asociaciones para la igualdad de género entre la OACI y la industria de la aviación, los Estados miembros, las organizaciones internacionales y la sociedad civil, a fin de promover, compartir e intercambiar buenas prácticas;

15. *Alienta* a la OACI a que fortalezca la rendición de cuentas de la Secretaría respecto del cumplimiento de los compromisos con la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres y niñas mediante la implementación continua del Programa OACI para la Igualdad de Género, en particular como parte del sistema de las Naciones Unidas; y

16. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A39-30.

A40-4: Apéndice M: Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales

A1-51: Cláusula 3: Comisión de servicio

NOMBRAMIENTOS Y ASCENSOS

A1-8: Nombramientos y ascensos en la OACI

Considerando que el Artículo 58 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* dispone que, salvo lo que disponga la Asamblea de la OACI y las disposiciones del Convenio, el Consejo de la OACI determinará el sistema de nombramiento y terminación del mismo, entrenamiento y sueldos, compensaciones y condiciones de empleo del Secretario General y demás personal de la OACI, y puede emplear o hacer uso de los servicios de los nacionales de cualquier Estado contratante;

Considerando que esta Asamblea considera que es conveniente definir con más exactitud el sistema de nombramientos y ascensos del personal de la OACI; y

Considerando que el procedimiento adoptado por el Consejo Interino de la OPACI, con arreglo al cual se crearon Juntas de Nombramientos y Ascensos para examinar las calificaciones de los candidatos y asesorar en materia de nombramientos y ascensos, merece la aprobación de la Asamblea;

Por lo tanto, la Asamblea resuelve lo siguiente:

- a) Que el Secretario General haga los nombramientos y disponga los ascensos del personal de la Organización, aparte del suyo, previa consideración del asesoramiento de las Juntas de Nombramientos y Ascensos, que el Consejo creará con este propósito y que consistirán de los miembros de la Secretaría que el Consejo determine, y que funcionarán conforme a los Reglamentos de Procedimientos que el Consejo establezca; y
- b) Que los nombramientos y ascensos a los cargos importantes que determine el Consejo estarán sujetos a la aprobación del Presidente del Consejo.

ASUNTOS VARIOS

A3-9: Fondo de previsión y plan de pensiones

La Tercera Asamblea:

5. *Decide* delegar al Consejo la facultad de designar, en nombre de la Asamblea, y de acuerdo con el Artículo 21 del Reglamento del Fondo de Pensiones de las Naciones Unidas, los miembros del Comité de Pensiones del Personal de la OACI, así como la de determinar el número de personas que lo integrarán.

A1-14: Cláusula 5: Programa de familiarización de la OACI

PARTE IX. SERVICIOS DE IDIOMAS Y ADMINISTRATIVOS

IDIOMAS

A37-25: Política de la OACI sobre los servicios de idiomas

Considerando que la provisión de niveles adecuados de servicio en los idiomas de trabajo de la OACI en cumplimiento de las resoluciones y decisiones pertinentes de la Asamblea reviste suma importancia para la difusión a escala mundial de la documentación de la OACI, en particular las normas y métodos recomendados (SARPS), y para el adecuado funcionamiento de la Organización y sus órganos permanentes;

Considerando que es esencial que se mantengan la paridad y la calidad de los servicios en todos los idiomas de trabajo de la Organización; y

Considerando que es vitalmente importante asegurar una interpretación uniforme y armonizada de las publicaciones de la OACI por parte de todos los Estados contratantes en todos los idiomas de trabajo de la Organización, con objeto de preservar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil internacional y atenuar las repercusiones de la aviación en el medio ambiente;

La Asamblea:

1. *Reafirma* que el multilingüismo constituye uno de los principios fundamentales para que la OACI logre sus objetivos en calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas;
2. *Reafirma* sus anteriores resoluciones relativas a la consolidación de los idiomas de trabajo de la OACI;
3. *Reconoce* que los servicios de idiomas son parte integrante de todos los programas de la OACI;
4. *Resuelve* que la paridad y la calidad de los servicios proporcionados en todos los idiomas de trabajo de la OACI sean el objetivo continuo de la Organización;
5. *Resuelve* que la introducción de un nuevo idioma no afecte al nivel de los servicios proporcionados en los otros idiomas de trabajo de la Organización;
6. *Resuelve* que el Consejo continúe supervisando los servicios de idiomas, que serán objeto de examen;
7. *Pide* al Secretario General que elabore e implante un sistema de gestión de la calidad en la esfera de los servicios lingüísticos;
8. *Pide* al Secretario General de la OACI que se adhiera a las mejores prácticas de las Naciones Unidas en materia de servicios de idiomas, incluida la contratación de personal temporero durante los períodos de mayor volumen de trabajo, así como el nivel de contratación externa de la traducción y la interpretación;
9. *Pide* al Consejo que examine la necesidad de enmendar el Reglamento de publicaciones de la OACI (Doc 7231/11) para disponer que las publicaciones de la OACI se distribuyan en todos los idiomas de trabajo de la OACI;

10. *Invita* a los Estados miembros que representan los idiomas de trabajo de la OACI, si así lo desean, a apoyar a la OACI mediante el establecimiento de centros oficialmente reconocidos de traducción de las publicaciones de la OACI y el préstamo de personal competente a la Secretaría de la Organización, incluidas las Oficinas regionales, para reducir el volumen de trabajo atrasado y apoyar los eventos especiales; y
11. *Declara* que la presente Resolución sustituye a la Resolución A31-17 de la Asamblea.

A22-30: Examen de todos los aspectos de los servicios de idiomas de la OACI

La Asamblea:

Considerando la necesidad de mantener la eficacia de la OACI en todas las cuestiones relativas a la aviación civil internacional; y

Tomando nota de los comentarios hechos en el Comité Ejecutivo, con referencia a las conclusiones del Informe Núm. JIU/REP/77/5 de la Dependencia Común de Inspección, de julio de 1977, relativas al aumento del coste de los servicios de idiomas, y a la carga, cada vez mayor, que representan los servicios de idiomas en los presupuestos de la OACI;

Recomienda que el Consejo:

1. estudie todos los aspectos de los servicios de idiomas de la OACI; y
2. considere en consulta con los Estados y sugiera medios conductores al posible alivio del presupuesto de la OACI en relación con el coste creciente de los servicios lingüísticos.

A22-29: Empleo de los idiomas en la Comisión de Aeronavegación

La Asamblea:

Considerando que en el 21° período de sesiones la Asamblea pidió al Consejo que estudiase todos los aspectos financieros de los servicios lingüísticos de la OACI y particularmente las repercusiones financieras de la introducción de idiomas de trabajo suplementarios;

Considerando que el Consejo examinó esta cuestión en sus 83°, 84° y 90° períodos de sesiones y procedió, en la nota WP/17, a un estudio muy completo del empleo de los idiomas, tanto en la OACI como en la Organización de las Naciones Unidas y en los organismos especializados, y asimismo respecto a las repercusiones administrativas y presupuestarias del plurilingüismo;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 23 del Reglamento Interno de la Comisión de Aeronavegación “los debates de la Comisión se desarrollarán y su documentación se redactará en los idiomas que haya acordado el Consejo”;

Considerando que, si bien en las deliberaciones de la Comisión de Aeronavegación se procede a una interpretación simultánea en los cuatro idiomas de la Organización, la documentación de la misma se redacta y distribuye únicamente en uno de los cuatro idiomas, el inglés;

Considerando que de conformidad con los Artículos 64 y 65 del Reglamento Interno permanente de la Asamblea de la OACI, “toda la documentación preparatoria de la Asamblea o que se prepare en la misma, así como las recomendaciones, resoluciones y decisiones de la Asamblea, se redactarán y distribuirán en español, francés, inglés y ruso” y “los discursos que se pronuncien en cualesquiera de estos idiomas se interpretarán en los otros tres”, y que se procede en la misma forma en virtud de los Artículos 56 y 57 del Reglamento del Consejo; que el Consejo decidió, además, en virtud del Artículo 38 del Reglamento Interno de sus comités permanentes, que la documentación de sus comités se preparase en los cuatro idiomas de la OACI, y que, de acuerdo con el Artículo 44 del Reglamento Interno del Comité Jurídico, los documentos de dicho Comité se redactan y distribuyen en estos mismos idiomas;

Considerando además que, de conformidad con el Artículo 51 del Reglamento de la Asamblea General de las Naciones Unidas, los idiomas oficiales y los idiomas de trabajo de la Asamblea General se emplean igualmente en sus comisiones y subcomisiones; que se hace referencia continuamente a este artículo en los reglamentos de las conferencias que se celebran bajo la égida de las Naciones Unidas;

Considerando que este artículo se aplica en todos los organismos especializados y que se desprende del Apéndice C a la nota WP/17 que el hecho de que no se traduzcan los documentos de la Comisión de Aeronavegación es una excepción única dentro del sistema de las Naciones Unidas;

Considerando que este modo de proceder va en detrimento, no solamente de los miembros de la Comisión sino también de las Administraciones interesadas en su labor, y que una modificación de este estado de cosas permitiría a los Estados una mayor participación en las actividades esenciales de la OACI;

Considerando que parece necesario y posible proceder a esta revisión, manteniendo al mismo tiempo el equilibrio presupuestario de la OACI y los gastos que requieran su aplicación dentro de límites razonables; y

Considerando, por lo tanto, que es esencial que las disposiciones que se tomen para esta revisión se apliquen gradualmente;

1. *Decide* el principio de la preparación y distribución de los documentos de estudio de la Comisión de Aeronavegación en los cuatro idiomas de trabajo de la Organización; y
2. *Encarga* al Consejo que, de conformidad con su responsabilidad en virtud del Artículo 23 del Reglamento Interno de la Comisión de Aeronavegación, vigile la puesta en práctica progresiva de esta decisión, procurando mantener y, si es posible, aumentar la eficacia del trabajo de la Comisión.

A16-16: Textos en español y en francés del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

A22-2: Enmienda del Convenio de Chicago relativa al texto ruso auténtico de dicho Convenio

A21 Decisión: Uso limitado del idioma árabe

(véase Doc 9113, A21-EX, página 52, párrafo 44:5)

A23 Decisión: Uso del idioma árabe en los períodos de sesiones de la Asamblea

(véase Doc 9311, A23-EX, Vol. 1, página 18, párrafo 7:29)

A26 Decisión: Aprobación del idioma árabe como idioma de trabajo de la OACI

(véase Doc 9489, A26-EX, página 25, párrafo 7:40)

A29-21: Consolidación del uso del idioma árabe en la OACI

La Asamblea:

Recordando las decisiones tomadas en sus 21º, 24º, 26º y 27º períodos de sesiones acerca de la adopción del idioma árabe y la ampliación de su uso en la OACI;

Tomando nota de que varios Estados contratantes han hecho contribuciones voluntarias para consolidar el uso del árabe en la Organización; y

Tomando nota del deseo de los Estados de habla árabe y de otros Estados interesados en ampliar el uso del árabe a todas las actividades de la OACI, incluso las del Consejo;

1. *Pide* al Consejo y al Secretario General que tomen las medidas necesarias para que, a partir del 1 de enero de 1993, se intensifique el uso progresivo del idioma árabe en los servicios de interpretación y traducción, incluso en el Consejo;
2. *Pide* al Consejo que supervise de cerca estas medidas con el objeto de lograr que, al final de 1998, el idioma árabe se utilice en un plano de igualdad con los demás idiomas de la Organización; y
3. *Pide* al Consejo que presente al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea de la OACI un informe acerca de los adelantos logrados en el cumplimiento de esta resolución.

A22 Decisión: Introducción del idioma chino en la OACI

(véase Doc 9210, A22-EX, página 51, párrafos 17:1 y 17:2)

A31-16: Ampliación del uso del idioma chino en la OACI

La Asamblea:

Recordando decisiones adoptadas en su 22º período de sesiones y en el 140º período de sesiones del Consejo sobre la adopción del idioma chino y la ampliación de su uso en la OACI;

Tomando nota de que el uso del idioma chino se limita exclusivamente a la interpretación oral en los períodos de sesiones de la Asamblea y del Consejo;

Tomando nota de que la República Popular de China ha hecho contribuciones voluntarias para reforzar el uso del idioma chino en la Organización; y

Tomando nota de la importancia de la ampliación del uso del idioma chino para abarcar todas las actividades de la OACI,

1. *Solicita* al Consejo y al Secretario General que adopten las medidas necesarias para intensificar el uso progresivo del idioma chino en los servicios de interpretación y traducción lo antes posible;
2. *Solicita* al Consejo que supervise estrechamente dichas medidas, con el objeto de lograr la utilización del idioma chino en la OACI en el mismo nivel que los otros idiomas de la Organización para fines del año 2001 teniendo en cuenta los recursos de la Organización;
3. *Solicita* al Secretario General que prepare el texto chino auténtico del Convenio de Chicago para su adopción en una conferencia internacional que se celebraría durante el próximo período de sesiones de la Asamblea; y
4. *Solicita* al Consejo que presente un informe sobre la marcha del cumplimiento de esta resolución al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea de la OACI.

A32-2: Enmienda del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* relativa al texto chino auténtico

A32-3: Ratificación del Protocolo destinado a enmendar la cláusula final del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*

SERVICIOS ADMINISTRATIVOS

A31-1: Emblema y sello oficiales de la OACI

A39-22: Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias

A1-54: Publicaciones de la OACI

Considerando que es esencial para lograr los objetivos de la Organización hacer llegar en forma impresa a los Estados contratantes los resultados del trabajo de la misma y toda otra información correspondiente a sus actividades; y

Considerando que, con respecto a este material de publicaciones, la Asamblea está interesada en reducir las demoras en su producción y distribución y en evitar la duplicación de su contenido y en reducir los gastos;

La Asamblea por lo tanto resuelve:

1. Que la política de la Organización será publicar un boletín mensual, procedimientos, normas, manuales regionales, glosarios en varios idiomas, y todo otro material que el Consejo, considerando las recomendaciones del Comité de Publicaciones, estime que sea esencial para alcanzar los objetivos de la Organización, dentro de la partida del presupuesto para el año fiscal correspondiente;
2. Que el Consejo establezca el reglamento por el cual se rigen todas las fases de la preparación y distribución del material publicado; dicho reglamento definirá las relaciones entre los Comités correspondientes del Consejo, y la autoridad central encargada de las publicaciones en la Secretaría que tendrá la responsabilidad total en el sentido de coordinar todos los aspectos del programa de publicaciones; y
3. Que el Secretario General presente al Consejo las recomendaciones que le sirvan de guía para establecer dicho reglamento, haciendo referencia especial al formato, tipografía, tamaño y método de reproducción, tomando debidamente en cuenta las necesidades de los usuarios y la considerable economía que representa el uso del sistema "offset" de impresión; el establecimiento de un sistema de pedidos permanentes con los compradores para reducir las pérdidas; las ventajas de usar la reproducción local de ciertas publicaciones en puntos situados fuera del Canadá; la preparación y venta al público de un índice completo de las publicaciones de la OACI; la creación de una política uniforme de precios; y la designación de agencias en distintas partes del mundo para la venta de las publicaciones de la OACI.

A24-21: Publicación y distribución de documentos

Considerando que de acuerdo con la Resolución A1-54, la Asamblea ha reconocido desde los inicios de la Organización su interés en reducir las demoras en la producción y distribución de las publicaciones y documentación de la OACI;

Teniendo en cuenta la necesidad de efectuar economías y de buscar eficacia en los trabajos de la Organización, en la distribución de los documentos y en la realización de las reuniones;

Considerando las normas y acuerdos vigentes en el seno de la OACI con relación a los idiomas de trabajo;

Considerando que es de capital importancia reconocer efectivamente en materia de publicaciones y documentación la igual importancia de los idiomas de trabajo convenidos en todos los ámbitos y aspectos de la vida de la Organización;

Considerando que ya hay otras resoluciones de la Asamblea que han decidido la implantación de los idiomas utilizados en la Comisión de Aeronavegación, en reconocimiento categórico de tal principio de igualdad; y

Considerando que debe haber justas e iguales oportunidades para todos los Estados usuarios de consultar la documentación que produce la Organización, en los diversos idiomas de trabajo convenidos;

La Asamblea:

1. *Adopta* como principio de la política de publicaciones y documentación de la Organización la simultaneidad de la distribución en todos los idiomas de trabajo de la OACI en las condiciones determinadas por la Asamblea y el Consejo;

2. *Encarga* al Consejo:

- a) Que en estrecho contacto con el Secretario General, aplique el principio arriba mencionado de simultaneidad de la distribución en los idiomas convenidos y que proceda a seguir de cerca el cumplimiento del mismo;
- b) Que informe a la Asamblea en los futuros períodos de sesiones acerca de la efectiva y completa aplicación del principio anterior; y

3. *Invita* a los Estados contratantes a que cooperen con la Organización en el logro de los objetivos de la presente resolución.

A11-16: Preparación y marcha de las conferencias

A16-13: Frecuencia y lugar de los períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea

A3-5: Despacho de la documentación para las reuniones de la OACI

La Tercera Asamblea resuelve:

2. Que el Consejo mantenga, en cuanto sea posible, su actual sistema de despachar los principales documentos de referencia* para el orden del día de las reuniones, al menos 90 días antes de la fecha de apertura de la reunión.

A40-4: Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea

* Por "principales documentos de referencia" se entienden los estudios sobre el problema hechos por la Secretaría y toda la documentación pertinente cuya importancia justifique su inclusión en dichos estudios. Cualquier documentación posterior, como las observaciones de los Estados contratantes sobre el orden del día, debiera distribuirse lo antes posible.

PARTE X. FINANZAS

REGLAMENTO FINANCIERO

A36-35: Enmienda del Reglamento financiero

Considerando que el Consejo ha aprobado la creación de un Fondo de generación de ingresos auxiliares a fin de dar más impulso y sostenibilidad a las actividades generadoras de ingresos, aumentando al mismo tiempo la transparencia y rendición de cuenta de las operaciones;

Considerando que el Consejo ha aprobado el principio de la presupuestación basada en resultados para armonizar mejor los requisitos financieros de la Organización con los resultados previstos;

Considerando que el Consejo ha aprobado la adopción de normas de contabilidad reconocidas internacionalmente, aprobadas por las Naciones Unidas y la Junta de Jefes Ejecutivos del Sistema de las Naciones Unidas para la coordinación, para que se apliquen el 1 de enero de 2010 o antes, a fin de mejorar la calidad, la comparabilidad y la credibilidad de la información financiera del sistema de las Naciones Unidas;

Considerando que el Consejo ha aprobado otras enmiendas al Reglamento financiero para dar mayor claridad y reflejar mejor los procesos y prácticas actuales y futuras relacionados con la implantación de un nuevo sistema financiero;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que se aprueben las enmiendas a los párrafos 5.2 y 6.2 del Reglamento financiero que figuran a continuación, con efecto a partir del 1 de enero de 2008;
2. *Confirma* el Reglamento financiero aprobado por el Consejo con efecto a partir de 1 de enero de 2008, que figura en el apéndice de la nota A36-WP/45, AD/11;
3. *Toma nota* de que esta resolución reemplaza, con efecto a partir del 1 de enero de 2008, todas las resoluciones anteriores sobre el Reglamento financiero (A12-35, A14-54, A14-55, A18-27, A21-35, A24-29, A32-29, A33-29 y A35-25); y
4. *Aprueba* las siguientes modificaciones a la nota A36-WP/45, AD/11:

Reglamento financiero 5.2

- c) sin perjuicio de lo estipulado en a) y b), hasta la cantidad en que los ingresos varios reales correspondientes a uno o más ejercicios económicos que todavía no se hayan sometido a la aprobación de la Asamblea, excedan de la cantidad de ingresos prevista por la Asamblea al aprobar las consignaciones correspondientes a dicho año o a dichos años para financiar gastos para proyectos relacionados con una ejecución más eficiente del Plan de actividades de la Organización.

Reglamento financiero 6.2

Un superávit de efectivo se define como la diferencia entre el superávit acumulado indicado en los estados financieros dentro del rubro fondo general y las cuotas por cobrar de los Estados contratantes. Un superávit de efectivo podrá utilizarse para satisfacer gastos y para financiar los déficits en el fondo rotatorio, establecido en virtud del párrafo 7.8 del Reglamento financiero, con sujeción a la aprobación del Consejo salvo que el saldo del superávit de efectivo al cierre del ejercicio anterior al año en que se celebre la Asamblea se destinará a los fines que ésta determine.

A37-29: Enmienda del Reglamento financiero

Considerando que el Consejo respeta la postura de la Asamblea al aprobar presupuestos y consignaciones de la Organización;

Considerando que el Consejo puede reunirse regularmente para tratar las exigencias y novedades que afectan a las sumas consignadas; y

Considerando que el Consejo requiere flexibilidad entre los períodos de sesiones de la Asamblea para dar cabida a los cambios en las necesidades de financiamiento;

La Asamblea resuelve que:

1. Se aprueben las enmiendas del párrafo 5.2 del Reglamento financiero que figuran en el apéndice de la nota A37-WP/57, AD/14, con efecto a partir del 1 de enero de 2011 y se confirmen las enmiendas de otros párrafos del Reglamento financiero, de conformidad con el párrafo 14.1 del mismo.

A38-28: Enmienda del Reglamento financiero

Considerando que el Consejo respeta la postura de la Asamblea al aprobar presupuestos y consignaciones de la Organización;

Considerando que el Consejo puede reunirse regularmente para tratar las exigencias y novedades que afectan a las sumas consignadas;

Considerando que el Consejo requiere flexibilidad entre los períodos de sesiones de la Asamblea para dar cabida a los cambios en las necesidades de financiamiento;

La Asamblea resuelve que se aprueban las enmiendas de los párrafos 5.6 y 7.6 del Reglamento financiero que figuran a continuación, de conformidad con el párrafo 14.1 del mismo.

Párr. núm.	Cambios de redacción	Nuevo texto revisado
5.6	<p>El Secretario General, hasta un 10% por consignación para cada Objetivo estratégico o Estrategia de apoyo y, sobre este porcentaje, el Consejo, independientemente de la facultad que le concede el párrafo 5.9 para realizar transferencias entre Objetivo estratégico o Estrategia de apoyo, podrán traspasar al año siguiente el saldo no utilizado que arrojen las consignaciones en cualquier ejercicio económico durante el tiempo que media entre períodos de sesiones trienales normales de la Asamblea. El total de consignaciones utilizadas y traspasadas no excederá de la consignación total autorizada más los montos traspasados del año anterior. Cualquier saldo de consignaciones no utilizadas y de consignaciones no traspasadas al año siguiente se cancelarán.</p>	<p>El Secretario General, hasta un 10% por consignación para cada Objetivo estratégico o Estrategia de apoyo y, sobre este porcentaje, el Consejo, independientemente de la facultad que le concede el párrafo 5.9 para realizar transferencias entre Objetivo estratégico o Estrategia de apoyo, podrán traspasar al año siguiente el saldo no utilizado que arrojen las consignaciones en cualquier ejercicio económico. El total de consignaciones utilizadas y traspasadas no excederá de la consignación total autorizada más los montos traspasados del año anterior. Cualquier saldo de consignaciones no utilizadas y de consignaciones no traspasadas al año siguiente se cancelarán.</p>
7.6	<p>Los ingresos procedentes de las inversiones del fondo de capital circulante y del fondo general así como, incluidos los intereses bancarios, devengados por éstos, un fondo se acreditarán al fondo general en concepto de ingresos varios. Los ingresos e intereses devengados por cualquier otro fondo se acreditarán al fondo en cuestión. a dicho fondo salvo lo siguiente:</p> <p>a) los ingresos procedentes de inversiones e intereses bancarios devengados por el Fondo general y el Fondo de capital circulante se acreditarán al Fondo general como ingresos varios; y</p> <p>b) los ingresos procedentes de inversiones e intereses bancarios devengados por fondos establecidos para apoyar el programa de Cooperación técnica se acreditarán al Fondo de gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) o al contribuyente según lo especificado en el acuerdo con este último.</p>	<p>Los ingresos, incluidos los intereses bancarios, devengados por un fondo se acreditarán a dicho fondo salvo lo siguiente:</p> <p>a) los ingresos procedentes de inversiones e intereses bancarios devengados por el Fondo general y el Fondo de capital circulante se acreditarán al Fondo general como ingresos varios; y</p> <p>b) los ingresos procedentes de inversiones e intereses bancarios devengados por fondos establecidos para apoyar el programa de Cooperación técnica se acreditarán al Fondo de gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) o al contribuyente según lo especificado en el acuerdo con este último.</p>

A39-34: Enmienda del Reglamento financiero

Considerando que el Consejo respeta la postura de la Asamblea al aprobar presupuestos y consignaciones de la Organización;

Considerando que el Consejo puede reunirse regularmente para tratar las exigencias y novedades que afectan a las sumas consignadas;

Considerando que el Consejo requiere flexibilidad entre los períodos de sesiones de la Asamblea para dar cabida a los cambios en las necesidades de financiamiento;

La Asamblea resuelve que se aprueban las enmiendas de los párrafos 5.9 y 7.3 y 11.4 del Reglamento financiero, que figuran a continuación, de conformidad con el párrafo 14.1 del mismo.

Párrafo núm.	Cambios marcados	Texto Nuevo completo
5.9	El Secretario General podrá hacer transferencias de un Objetivo estratégico o Estrategia de apoyo a otro(a) hasta una cantidad que no supere el 40 20% por consignación anual para cada uno de los Objetivos estratégicos o Estrategias de apoyo al (a la) cual se hace la transferencia. Por encima de este porcentaje, el Secretario General podrá hacer transferencias entre Objetivos estratégicos o Estrategias de apoyo, con la aprobación previa del Consejo, después de solicitar el parecer del Comité de Finanzas. Todas las transferencias se notificarán a la Asamblea, incluidas aquellas que están bajo la autoridad del Secretario General.	El Secretario General podrá hacer transferencias de un Objetivo estratégico o Estrategia de apoyo a otro(a) hasta una cantidad que no supere el 20% por consignación anual para cada uno de los Objetivos estratégicos o Estrategias de apoyo al (a la) cual se hace la transferencia. Por encima de este porcentaje, el Secretario General podrá hacer transferencias entre Objetivos estratégicos o Estrategias de apoyo, con la aprobación previa del Consejo, después de solicitar el parecer del Comité de Finanzas. Todas las transferencias se notificarán a la Asamblea, incluidas aquellas que están bajo la autoridad del Secretario General.
7.3	<p>b) el fondo de capital circulante se utilizará para hacer los anticipos necesarios:</p> <p>i) al fondo general, para financiar los déficits de efectivo temporales como resultado de las demoras en el recibo de 10 ingresos, debiéndose reintegrar tales anticipos en cuanto se disponga de sumas para ello;</p> <p>ii) al fondo de financiamiento colectivo correspondiente, para la ejecución de los proyectos previstos en los acuerdos concertados de conformidad con el Capítulo XV del Convenio, al objeto de sufragar gastos en tanto no se reciban las contribuciones que se hayan fijado a los Estados participantes en virtud de dichos acuerdos, pero el saldo de las sumas así anticipadas no deberá exceder en ningún caso de \$100 000 y deberá reintegrarse tan pronto como se disponga de sumas enviadas para ese fin por los Estados participantes; y</p> <p>iii) al fondo especial correspondiente, creado de conformidad con el párrafo 8.4 y con sujeción al límite especificado en el mismo, en los casos en</p>	<p>b) el fondo de capital circulante se utilizará para hacer los anticipos necesarios:</p> <p>i) al fondo general, para financiar los déficits de efectivo temporales como resultado de las demoras en el recibo de 10 ingresos, debiéndose reintegrar tales anticipos en cuanto se disponga de sumas para ello;</p> <p>ii) al fondo de financiamiento colectivo correspondiente, para la ejecución de los proyectos previstos en los acuerdos concertados de conformidad con el Capítulo XV del Convenio, al objeto de sufragar gastos en tanto no se reciban las contribuciones que se hayan fijado a los Estados participantes en virtud de dichos acuerdos, pero el saldo de las sumas así anticipadas no deberá exceder en ningún caso de \$100 000 y deberá reintegrarse tan pronto como se disponga de sumas enviadas para ese fin por los Estados participantes; y</p> <p>iii) al fondo especial correspondiente, creado de conformidad con el párrafo 8.4 y con sujeción al límite especificado en el mismo, en los casos en que el Consejo haya autorizado consignaciones, en virtud</p>

Párrafo núm.	Cambios marcados	Texto Nuevo completo
	que el Consejo haya autorizado consignaciones, en virtud del párrafo 5.2 a) y b);	del párrafo 5.2 a) y b);
11.4	El Secretario General podrá dar por canceladas las pérdidas de efectivos, suministros y otros activos siempre que, con las cuentas anuales, se someta a los auditores externos un estado de todas las cuentas canceladas. En el caso en que las cantidades correspondientes excedan de 20 000 CAD en valor original, debe obtenerse la aprobación previa del Comité de Finanzas.	El Secretario General podrá dar por canceladas las pérdidas de efectivos, suministros y otros activos siempre que, con las cuentas anuales, se someta a los auditores externos un estado de todas las cuentas canceladas. En el caso en que las cantidades correspondientes excedan de 20 000 CAD en valor contable neto, debe obtenerse la aprobación previa del Comité de Finanzas.

A41-31: Enmienda del Reglamento financiero

Considerando que el Consejo respeta la postura de la Asamblea al aprobar presupuestos y consignaciones de la Organización;

Considerando que el Consejo puede reunirse regularmente para tratar las exigencias y novedades que afectan a las sumas consignadas;

Considerando que el Consejo necesita flexibilidad entre los períodos de sesiones de la Asamblea para responder a los cambios en las necesidades de financiamiento;

La Asamblea resuelve respecto del Reglamento financiero confirmar la enmienda de los subtítulos de los artículos I, IV, V, VI, X, y XI; la eliminación de las notas de pie de página del Doc 7515/16; la revisión de los párrafos 1.1, 4.3, 4.4, 4.10, 5.6, 5.9, 6.6, 7.2, 7.3, 8.1, 9.1, 9.3, 10.1, 10.2, 10.3, 11.1, 12.1, 13.4, y 13.8; la incorporación de los nuevos párrafos 1.2, 1.3, 7.9, y 13.9; y la transformación del anexo A en un nuevo artículo XV Definiciones, de conformidad con lo previsto en su párrafo 14.1.

Párrafo núm.	Cambios marcados	Nuevo texto revisado
Artículo I. Aplicación		
	Artículo 1. Aplicación [†] y rendición de cuentas †Los Artículos IV, V y VI rigen el Presupuesto del Programa regular, su formulación, aprobación, ejecución y disposición de fondos, y no se aplican a los Fondos del Programa de cooperación técnica. Las disposiciones pertinentes se aplican al Fondo para los gastos de los servicios administrativos y operacionales, y en especial a los párrafos 4.1, 4.2, 4.4 a 4.9 inclusive, 5.1, 5.5, 5.7 y 5.8. Véase también el Artículo IX.	Artículo 1. Aplicación y rendición de cuentas
1.1	La gestión financiera de la Organización de	La gestión financiera de la Organización de

	<p>Aviación Civil Internacional se regirá por el presente Reglamento².</p> <p>²El Anexo A incluye un Glosario de términos que se utilizarán en la interpretación del presente Reglamento.</p>	<p>Aviación Civil Internacional se regirá por el presente Reglamento.</p>
1.2	Nuevo Reglamento	<p>La Secretaria o Secretario General es responsable y rinde cuentas al Consejo por la gestión y actividad financieras de la OACI, y puede delegar su autoridad para la implementación de aspectos específicos del Reglamento financiero documentados en el mismo, en consonancia con el artículo XI.</p>
1.3	Nuevo Reglamento	<p>Las definiciones de los términos específicos utilizados en este reglamento se presentan en el Artículo XV.</p>
Artículo IV. Presupuesto		
	Artículo IV. Presupuesto regular	Artículo IV. Presupuesto regular
4.3	<p>El proyecto de Presupuesto del Programa regular de la Secretaria o el Secretario General presentará los recursos necesarios para alcanzar los resultados requeridos para cumplir con las obligaciones de la OACI en virtud del Convenio de Chicago y las resoluciones de la Asamblea que se hayan incorporado en el Plan de actividades para el período para el cual se presenta el proyecto de Presupuesto.</p>	<p>El proyecto de Presupuesto regular de la Secretaria o el Secretario General presentará los recursos necesarios para alcanzar los resultados requeridos para cumplir las obligaciones de la OACI en virtud del Convenio de Chicago y las resoluciones de la Asamblea que se hayan incorporado en el Plan de actividades.</p>
4.4	<p>El proyecto de Presupuesto del Programa regular del Secretario General se dividirá en Programa, Apoyo al Programa, y Gestión y Administración. Mientras que el Programa se relaciona con los Objetivos estratégicos, el Apoyo al Programa se relaciona con las Estrategias de apoyo. Para cada Resultado estratégico y Estrategia de apoyo, las previsiones presupuestarias comprenderán recursos requeridos así como los resultados previstos, la producción prevista y los indicadores clave de rendimiento para medir el avance hacia el logro de los resultados objetivos estratégicos y estrategias de apoyo, pudiendo incluir otros objetivos o estrategias que se vinculen con la estructura de gestión basada en resultados del Plan de actividades.</p>	<p>El proyecto de Presupuesto regular de la Secretaria o el Secretario General se dividirá en objetivos estratégicos y estrategias de apoyo, pudiendo incluir otros objetivos o estrategias que se vinculen con la estructura de gestión basada en resultados del Plan de actividades.</p>
4.10	<p>La Asamblea aprobará y adoptará la resolución del presupuesto, que se define en el párrafo 4.7 c), por Objetivos estratégicos y, Estrategias de apoyo y cualquier otro objetivo o estrategia que se relacione con la estructura de gestión basada en resultados del Plan de actividades, y por consignación total autorizada.</p>	<p>La Asamblea aprobará y adoptará la resolución del presupuesto, que se define en el párrafo 4.7 c), por Objetivos estratégicos, Estrategias de apoyo y cualquier otro objetivo o estrategia que se relacione con la estructura de gestión basada en resultados del Plan de actividades, y por consignación total autorizada.</p>

Artículo V. Consignaciones		
	<p>Artículo V. Consignaciones del Presupuesto regular³</p> <p>³ Los gastos que no sean monetarios y que no requieren un desembolso de fondos, tales como la depreciación, la amortización y los bienes y servicios proporcionados por la Organización sin cargo alguno, no se incluyen en las consignaciones sino en el proyecto de Presupuesto para fines de autorización.</p>	<p>Artículo V. Consignaciones del Presupuesto regular</p>
5.6	<p>La Secretaria o el Secretario General podrá disponer el traspaso al siguiente ejercicio económico del saldo no utilizado de consignaciones, hasta un 10 % por consignación para cada Objetivo estratégico, e Estrategia de apoyo o cualquier otro objetivo o estrategia que haya sido votado y adoptado por la Asamblea, y, sobre este porcentaje, podrá disponerlo el Consejo, independientemente de la facultad que le concede el párrafo 5.9 para realizar transferencias entre Objetivo estratégico o Estrategia de apoyo, podrán traspasar al año siguiente el saldo no utilizado que arrojen las consignaciones en cualquier ejercicio económico. El total de consignaciones utilizadas y traspasadas no excederá de la consignación total autorizada más los montos traspasados del año anterior. Cualquier saldo de consignaciones no utilizadas y de consignaciones no traspasadas al año siguiente se cancelarán.</p>	<p>El Secretario General podrá disponer el traspaso al siguiente ejercicio económico del saldo no utilizado de consignaciones hasta el 10 % por consignación para cada Objetivo estratégico, Estrategia de apoyo o cualquier otro objetivo o estrategia que haya sido votado y adoptado por la Asamblea, y sobre este porcentaje podrá disponerlo el Consejo, independientemente de la facultad que le concede el párrafo 5.9. El total de consignaciones utilizadas y traspasadas no excederá de la consignación total autorizada más los montos traspasados del año anterior. Cualquier saldo de consignaciones no utilizadas y de consignaciones no traspasadas al año siguiente se cancelarán.</p>
5.9	<p>El Secretario General podrá hacer transferencias de un Objetivo estratégico, e Estrategia de apoyo o cualquier otro objetivo o estrategia que haya sido votado y adoptado por la Asamblea a otro (a) hasta una cantidad que no supere el 20 % por consignación anual para cada uno de los Objetivos estratégicos, e Estrategias de apoyo u objetivo o estrategia al (a la) cual se hace la transferencia. Por encima de este porcentaje, el Secretario General podrá hacer transferencias entre Objetivos estratégicos, Estrategias de apoyo o cualquier otro objetivo o estrategia, con la aprobación previa del Consejo, después de solicitar el parecer del Comité de Finanzas. Todas las transferencias se notificarán a la Asamblea, incluidas aquéllas que están bajo la autoridad del Secretario General.</p>	<p>El Secretario General podrá hacer transferencias de un Objetivo estratégico, Estrategia de apoyo o cualquier otro objetivo o estrategia que haya sido votado y adoptado por la Asamblea a otro hasta una cantidad que no supere el 20 % por consignación anual para cada uno de los Objetivos estratégicos, Estrategias de apoyo u objetivo o estrategia al cual se hace la transferencia. Por encima de este porcentaje, la Secretaria o el Secretario General podrá hacer transferencias entre Objetivos estratégicos, Estrategias de apoyo o cualquier otro objetivo o estrategia con la aprobación previa del Consejo, después de solicitar el parecer del Comité de Finanzas. Todas las transferencias se notificarán a la Asamblea, incluidas aquéllas que están bajo la autoridad del Secretario General.</p>
Artículo VI. Provisión de fondos		
	<p>Artículo VI. Provisión de fondos del presupuesto regular</p>	<p>Artículo VI. Provisión de fondos del presupuesto regular</p>
6.6	<p>Las cuotas de los Estados miembros deberán</p>	<p>Las cuotas de los Estados miembros deberán</p>

	<p>hacerse efectivas en dólares canadienses fijarse una parte en dólares canadienses y otra en dólares estadounidenses según la proporción entre ambas monedas que se determine en atención a las necesidades. El Secretario General, en la medida en que estime posible aceptar otras monedas durante el ejercicio económico, puede invitar a ciertos Estados miembros a que remitan una parte de sus cuotas en tales monedas y en las cantidades que el Secretario General determine en la medida en que las cuotas así fijadas sean justas y equitativas.</p>	<p>fijarse una parte en dólares canadienses y otra en dólares estadounidenses según la proporción entre ambas monedas que se determine en atención a las necesidades. El Secretario General, en la medida en que estime posible aceptar otras monedas durante el ejercicio económico, puede invitar a ciertos Estados miembros a que remitan una parte de sus cuotas en tales monedas y en las cantidades que el Secretario General determine en la medida en que las cuotas así fijadas sean justas y equitativas.</p>
Artículo VII. Creación y administración de fondos		
7.2	<p>El Secretario General podrá crear fondos o cuentas especiales dentro del marco del fondo de generación de ingresos auxiliares mencionado en el párrafo 7 c) del Reglamento financiero para la administración financiera eficiente de los fondos, reservas y cuentas especiales que se establezcan en virtud del párrafo 7.1.</p>	<p>El Secretario General podrá crear fondos o cuentas especiales para la administración financiera eficiente de los fondos, reservas y cuentas especiales que se establezcan en virtud del párrafo 7.1.</p>
7.3	<p>Por lo que respecta al fondo general, al fondo de capital circulante y al fondo de generación de ingresos auxiliares:</p> <p>a) se acreditarán al fondo general las cuotas (incluso las cantidades pendientes) de los Estados miembros, los ingresos varios y los anticipos procedentes del fondo de capital circulante, y se debitarán al fondo general todos los gastos generales de la Organización y reembolsos al fondo de capital circulante;</p> <p>b) el fondo de capital circulante se utilizará para hacer los anticipos necesarios:</p> <p>i) al fondo general, para financiar los déficits de efectivo temporales como resultado de las demoras en el recibo de ingresos, debiéndose reintegrar tales anticipos en cuanto se disponga de sumas para ello; y</p> <p>ii) al fondo de financiamiento colectivo correspondiente, para la ejecución de los proyectos previstos en los acuerdos concertados de conformidad con el Capítulo XV del Convenio, al objeto de sufragar gastos en tanto no se reciban las contribuciones que se hayan fijado a los Estados participantes en virtud de dichos acuerdos, pero el saldo de las sumas así anticipadas no deberá exceder en ningún caso de \$100 000 y deberá reintegrarse tan pronto como se disponga de sumas enviadas para ese</p>	<p>Por lo que respecta al fondo general, al fondo de capital circulante y al fondo de generación de ingresos auxiliares:</p> <p>a) se acreditarán al fondo general las cuotas (incluso las cantidades pendientes) de los Estados miembros, los ingresos varios y los anticipos procedentes del fondo de capital circulante, y se debitarán al fondo general todos los gastos generales de la Organización y reembolsos al fondo de capital circulante;</p> <p>b) el fondo de capital circulante se utilizará para hacer los anticipos necesarios:</p> <p>i) al fondo general, para financiar los déficits de efectivo temporales como resultado de las demoras en el recibo de ingresos, debiéndose reintegrar tales anticipos en cuanto se disponga de sumas para ello; y</p> <p>ii) al fondo especial correspondiente creado de conformidad con el párrafo 8.4 y con sujeción al límite especificado en el mismo, en los casos en que el Consejo haya autorizado consignaciones en virtud del párrafo 5.2 a) y b);</p> <p>c) el fondo de generación de ingresos auxiliares se utilizará para administrar productos y servicios autofinanciados y generadores de ingresos. En caso de incurrir en déficit al finalizar el ejercicio económico, el</p>

<p>fin por los Estados participantes; y</p> <p>iii) ii) al fondo especial correspondiente, creado de conformidad con el párrafo 8.4 y con sujeción al límite especificado en el mismo, en los casos en que el Consejo haya autorizado consignaciones, en virtud de los párrafos 5.2 a) y b);</p> <p>c) el fondo de generación de ingresos auxiliares se utilizará para contabilizar todos los ingresos y gastos relacionados con actividades autofinanciadas administrar productos y servicios autofinanciados y generadores de ingresos. En caso de incurrir en déficit al finalizar el ejercicio económico, el déficit se financiará con el superávit acumulado o se traspasará al siguiente ejercicio económico y se compensará mediante los ingresos obtenidos en dicho período y el déficit no será financiado con cargo al Presupuesto del Programa regular. Los cálculos presupuestarios del fondo de generación de ingresos auxiliares, en que figuran ingresos, gastos y sumas calculadas para transferirse al fondo general a fin de financiar el Presupuesto del Programa regular aprobado por el Consejo, se presentarán con el Presupuesto del Programa regular a la Asamblea para su examen y aprobación. El Secretario General podrá hacer los ajustes necesarios a los cálculos presupuestarios aprobados por la Asamblea durante el período presupuestario correspondiente a fin de incrementar la generación de ingresos y proporcionar servicios adecuados de administración y apoyo a las actividades de la Organización, dentro de los términos de este Reglamento financiero y dentro de los recursos disponibles en el fondo, pero sin reducir las sumas previstas para transferirse al fondo general. Todo superávit que no se prevea comprometer o gastar puede transferirse al fondo general;</p> <p>d) en el fondo de generación de ingresos auxiliares se establecerán las reservas siguientes establecerá una reserva operativa a los niveles que establezca el Consejo:</p> <p>1) una reserva operacional, cuyo propósito es para garantizar la viabilidad financiera y la integridad del fondo de generación de ingresos auxiliares. La reserva se consolidará plenamente y se mantendrá en activos líquidos irrevocables y prontamente disponibles. La decisión de retirar fondos de la reserva operacional corresponderá al Secretario General, quien notificará todo retiro</p>	<p>déficit se financiará con el superávit acumulado o se traspasará al siguiente ejercicio económico y se compensará mediante los ingresos obtenidos en dicho período y el déficit no será financiado con cargo al Presupuesto regular. Los cálculos presupuestarios del fondo de generación de ingresos auxiliares, en que figuran ingresos, gastos y sumas calculadas para transferirse al fondo general a fin de financiar el Presupuesto del Programa regular aprobado por el Consejo, se presentarán con el Presupuesto del Programa regular a la Asamblea para su examen y aprobación. El Secretario General podrá hacer los ajustes necesarios a los cálculos presupuestarios aprobados por la Asamblea durante el período presupuestario correspondiente a fin de incrementar la generación de ingresos y proporcionar servicios adecuados de administración y apoyo a las actividades de la Organización, dentro de los términos de este Reglamento financiero y dentro de los recursos disponibles en el fondo, pero sin reducir las sumas previstas para transferirse al fondo general. Todo superávit que no se prevea comprometer o gastar puede transferirse al fondo general;</p> <p>d) en el fondo de generación de ingresos auxiliares se establecerá una reserva operacional a los niveles que establezca el Consejo para garantizar la viabilidad financiera e integridad del fondo de generación de ingresos auxiliares. La reserva se consolidará plenamente y se mantendrá en activos líquidos irrevocables y prontamente disponibles. La decisión de retirar fondos de la reserva operacional corresponderá al Secretario General, quien notificará todo retiro al Comité de Finanzas en su período de sesiones ordinario siguiente. Los elementos que ha de cubrir y compensar la reserva se limitarán a:</p> <p>i) fluctuaciones descendentes o insuficiencia de recursos;</p> <p>ii) corrientes de efectivo irregulares;</p> <p>iii) aumentos en los gastos efectivos en comparación con los cálculos previstos o fluctuaciones en la ejecución; y</p> <p>iv) otros imprevistos que den como resultado una pérdida de recursos respecto de los cuales el fondo de generación de ingresos auxiliares ha establecido compromisos.</p>
---	---

	<p>al Comité de Finanzas en su período de sesiones ordinario siguiente. Los elementos que ha de cubrir y compensar la reserva se limitarán a:</p> <p>i) fluctuaciones descendentes o insuficiencia de recursos;</p> <p>ii) corrientes de efectivo irregulares;</p> <p>iii) aumentos en los gastos efectivos en comparación con los cálculos previstos o fluctuaciones en la ejecución; y</p> <p>iv) otros imprevistos que den como resultado una pérdida de recursos respecto de los cuales el fondo de generación de ingresos auxiliares ha establecido compromisos.</p> <p>La decisión de retirar fondos de la reserva operacional corresponderá al Secretario General quien notificará todo retiro al Comité de Finanzas en su período de sesiones ordinario siguiente.</p>	
7.9	Nuevo Reglamento	El Secretario General podrá aceptar las contribuciones voluntarias que respondan a los fines, objetivos, políticas, principios o funciones de la Organización. Dichas contribuciones se administrarán como fondos fiduciarios y se informará de su situación periódicamente al Comité de Finanzas.
Artículo VIII. Financiamiento colectivo de instalaciones y servicios de navegación aérea		
8.1	A no ser que la Asamblea destine partidas especiales a estos fines, los proyectos que en virtud del Capítulo XV del Convenio requieran financiamiento colectivo no se financiarán con el fondo general, sino mediante contribuciones fijadas u otras modalidades y convenidas por las partes interesadas.	A no ser que la Asamblea destine partidas especiales a estos fines, los proyectos que en virtud del Capítulo XV del Convenio requieran financiamiento colectivo no se financiarán con el fondo general, sino mediante contribuciones fijadas u otras modalidades convenidas por las partes interesadas.
Artículo IX. Cooperación técnica		
	<p>Artículo IX. Cooperación técnica⁴</p> <p>⁴La Asamblea ha aprobado la participación de la Organización en los programas de cooperación técnica financiados exclusivamente por fuentes extrapresupuestarias, tales como los suministrados por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y mediante fondos en fideicomiso provistos por gobiernos y otras entidades.</p>	Artículo IX. Cooperación técnica
9.1	La Asamblea ha aprobado la participación de la Organización en programas de cooperación técnica que se financian exclusivamente con fuentes extrapresupuestarias. De conformidad con el Artículo VII, párrafo 7.1, el Consejo autoriza la creación de los fondos que estime necesarios para la administración de los programas de cooperación técnica. Como se prevé en el	La Asamblea ha aprobado la participación de la Organización en los programas de cooperación técnica que se financian exclusivamente con fuentes extrapresupuestarias. De conformidad con el Artículo VII, párrafo 7.1, el Consejo autoriza la creación de los fondos que estime necesarios para la administración de los programas de cooperación técnica. Como se

	<p>párrafo 7.2, el Secretario General podrá crear y administrará dichos fondos en apoyo del Programa de cooperación técnica de acuerdo con las disposiciones aplicables de este Reglamento financiero y tomando debida cuenta de los requisitos de las organizaciones, gobiernos y otras entidades que aporten los fondos respectivos.</p>	<p>prevé en el párrafo 7.2, la Secretaria o el Secretario General podrá crear y administrará dichos fondos, en apoyo del Programa de Cooperación Técnica, de acuerdo con las disposiciones aplicables de este Reglamento financiero y tomando debida cuenta de los requisitos de las organizaciones, gobiernos y otras entidades que aporten los fondos respectivos.</p>
9.3	<p>El costo de administración y ejecución de los programas de cooperación técnica de la Organización será sufragado por los organismos, gobiernos y otras entidades que aporten los fondos para cooperación técnica y se administrarán a través de un fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC). Para los proyectos del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), los gastos administrativos se determinarán en coordinación con el PNUD, y para todos los demás proyectos, se, Se determinarán honorarios administrativos sobre la base de los costos estimados en que incurriría la Organización para la ejecución del proyecto, sujeto a lo previsto en el párrafo 7.7.</p>	<p>El costo de administración y ejecución de los programas de cooperación técnica de la Organización será sufragado por los organismos, gobiernos y otras entidades que aporten los fondos para cooperación técnica y se administrarán a través de un fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC). Se determinarán honorarios administrativos sobre la base de los costos estimados en que incurriría la Organización para la ejecución del proyecto, sujeto a lo previsto en el párrafo 7.7.</p>
Artículo X. Depositarios e inversiones		
	<p>Artículo X. Depositarios Bancos e inversiones</p>	<p>Artículo X. Bancos e inversiones</p>
10.1	<p>El Secretario General designará el banco(s) e u otra(s) institución (instituciones) financiera(s) en los cuales se depositarán los fondos de la Organización. El Secretario General será responsable de la gestión efectiva de las disponibilidades e inversiones, siguiendo los criterios y las normas que se detallan en las reglas financieras y demás políticas aplicables.</p>	<p>El Secretario General designará el banco(s) u otra(s) institución (instituciones) financiera(s) en los cuales se depositarán los fondos de la Organización. El Secretario General será responsable de la gestión efectiva de las disponibilidades e inversiones, siguiendo los criterios y las normas que se detallan en las reglas financieras y demás políticas aplicables.</p>
10.2	<p>La Secretaria o el Secretario General, previa autorización del Comité de Finanzas, designará de cuando en cuando los valores garantizados para fines de inversiones podrá hacer inversiones a corto plazo de los fondos que excedan de las necesidades inmediatas e informará periódicamente al Comité de Finanzas de la situación de dichas inversiones. Las inversiones a largo plazo de los fondos requerirán la aprobación del Comité de Finanzas.</p>	<p>El Secretario General podrá hacer inversiones a corto plazo de los fondos que excedan de las necesidades inmediatas e informará periódicamente al Comité de Finanzas de la situación de dichas inversiones. Las inversiones a largo plazo de los fondos requerirán la aprobación del Comité de Finanzas.</p>
10.3	<p>El Secretario General podrá invertir cantidades en los valores garantizados que se hayan designado, e informará periódicamente al Comité de Finanzas acerca de dichas inversiones. Para la selección de los bancos y la gestión de las relaciones con las instituciones financieras se seguirán los criterios y normas que se detallan en las reglas financieras y las directrices establecidas por la OACI para la gestión de las disponibilidades y las inversiones.</p>	<p>Para la selección de los bancos y la gestión de las relaciones con las instituciones financieras se seguirán los criterios y normas que se detallan en las reglas financieras y las directrices establecidas por la OACI para la gestión de las disponibilidades y las inversiones.</p>

Artículo XI. Control interno y auditoría interna		
	Artículo XI. Control interno y auditoría supervisión interna	Artículo XI. Control interno y supervisión interna
11.1	<p>El Secretario General:</p> <p>a) fijará con todo detalle las disposiciones reglamentarias y métodos aplicables en materia de finanzas, con objeto de lograr una gestión financiera eficaz y económica;</p> <p>b) fijará y pondrá en aplicación un código de adquisiciones que regule el desenvolvimiento de todas las actividades de compras, incluyendo las solicitudes de oferta, su evaluación y la aprobación de todas las adquisiciones de bienes y servicios, incluidas las adquisiciones a favor de terceros;</p> <p>b)c) c) dispondrá que todos los pagos se realicen contra la entrega de los documentos justificantes que acrediten que los servicios o artículos objeto del pago han sido recibidos y todavía no se han pagado;</p> <p>e)d) d) designará a los funcionarios autorizados para el cobro de fondos y, ajustándose a lo dispuesto en el párrafo 11.2, incurrirá en gastos y efectuará pagos en nombre de la Organización;</p> <p>y</p> <p>e) se cerciorará de que los reembolsos de contribuciones, con los intereses aplicables, en su caso, se reintegren únicamente a la entidad que los haya aportado o a un fondo fiduciario legítimamente administrado en nombre de esa entidad;</p> <p>e)f) f) mantendrá un sistema de controles internos, con arreglo al Marco de gestión de los riesgos institucionales y control interno de la Organización y una función de auditoría supervisión interna separada, como se describe en el Estatuto de la OIO.</p> <p>i) la regularidad de las operaciones de recaudación, custodia y empleo de todos los fondos y demás recursos financieros de la Organización;</p> <p>ii) la conformidad de los gastos con las consignaciones y demás disposiciones financieras, o con las finalidades y normas relativas a los fondos, reservas y cuentas especiales; y</p> <p>iii) la utilización económica de los recursos de la Organización.</p>	<p>El Secretario General:</p> <p>a) fijará con todo detalle las disposiciones reglamentarias y métodos aplicables en materia de finanzas, con objeto de lograr una gestión financiera eficaz y económica;</p> <p>b) fijará y pondrá en aplicación un código de adquisiciones que regule el desenvolvimiento de todas las actividades de compras, incluyendo las solicitudes de oferta, su evaluación y la aprobación de todas las adquisiciones de bienes y servicios, incluidas las adquisiciones a favor de terceros;</p> <p>c) dispondrá que todos los pagos se realicen contra la entrega de los documentos justificantes que acrediten que los servicios o artículos objeto del pago han sido recibidos y todavía no se han pagado;</p> <p>d) designará a los funcionarios autorizados para el cobro de fondos y, ajustándose a lo dispuesto en el párrafo 11.2, incurrirá en gastos y efectuará pagos en nombre de la Organización;</p> <p>e) se cerciorará de que los reembolsos de contribuciones, con los intereses aplicables, en su caso, se reintegren únicamente a la entidad que los haya aportado o a un fondo fiduciario legítimamente administrado en nombre de esa entidad;</p> <p>f) mantendrá un sistema de controles internos, con arreglo al Marco de gestión de los riesgos institucionales y control interno de la Organización y una función de supervisión interna separada, como se describe en el Estatuto de la OIO:</p>
Artículo XII. Contabilidad y estados financieros		
12.1	El Secretario General llevará los libros de contabilidad que sean necesarios y presentará	El Secretario General llevará los libros de contabilidad que sean necesarios y presentará

	<p>los estados financieros anuales de conformidad con las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS) normas de contabilidad adoptadas por las organizaciones de las Naciones Unidas. Los estados financieros también incluirán:</p> <p>a) la situación de las consignaciones, incluyendo:</p> <p>i) las consignaciones aprobadas por la Asamblea;</p> <p>ii) las consignaciones mencionadas que se hayan modificado a consecuencia de cualquier transferencia y las nuevas consignaciones hechas de conformidad con el párrafo 5.2; y</p> <p>iii) las sumas imputadas a dichas consignaciones; y</p> <p>b) los créditos que la Asamblea no haya presupuestado.</p>	<p>los estados financieros anuales de conformidad con las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS) adoptadas por las organizaciones de las Naciones Unidas. Los estados financieros también incluirán:</p> <p>a) la situación de las consignaciones, incluyendo:</p> <p>i) las consignaciones aprobadas por la Asamblea;</p> <p>ii) las consignaciones mencionadas que se hayan modificado a consecuencia de cualquier transferencia y las nuevas consignaciones hechas de conformidad con el párrafo 5.2; y</p> <p>iii) las sumas imputadas a dichas consignaciones; y</p> <p>b) los créditos que la Asamblea no haya presupuestado.</p>
Artículo XIII. Auditoría externa		
13.4	La auditoría se efectuará de conformidad con las normas comunes de auditoría generalmente aceptadas y, con sujeción a cualesquiera directrices especiales de la Asamblea, de acuerdo con las atribuciones adicionales indicadas en el Anexo B al presente Reglamento.	La auditoría se efectuará de conformidad con las normas comunes de auditoría generalmente aceptadas y, con sujeción a cualesquiera directrices especiales de la Asamblea, de acuerdo con las atribuciones adicionales indicadas en el Anexo al presente Reglamento.
13.8	El informe del Auditor externo sobre la auditoría de los estados financieros y estados pertinentes relativos a las cuentas del período financiero correspondiente incluirán la información que el Auditor externo estime necesaria con respecto a asuntos a que se refiere el párrafo 13.5 y las atribuciones adicionales que figuran en el Anexo B.	El informe del Auditor externo sobre la auditoría de los estados financieros y estados pertinentes relativos a las cuentas del período financiero correspondiente incluirán la información que el Auditor externo estime necesaria con respecto a asuntos a que se refiere el párrafo 13.5 y las atribuciones adicionales que figuran en el Anexo.
13.9	Nuevo Reglamento	Como parte del marco común de control interno y auditoría en las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, se aplicará el principio de la auditoría única.
	Anexo B. Atribuciones adicionales que rigen la Auditoría externa	Anexo. Atribuciones adicionales que rigen la Auditoría externa
Anexo A. Glosario de términos		
	Anexo A. Glosario de términos Artículo XV Definiciones	Artículo XV. Definiciones
1	<p>Por “adjudicación” o “adjudicación de fondos”:</p> <p>a) cuando se utiliza respecto del Presupuesto regular, se entenderá el documento, electrónico o en otro formato, mediante el cual se habilitan o autorizan gastos con cargo a los fondos del Presupuesto regular;</p> <p>b) cuando se utiliza respecto de todos los demás fondos, reservas y cuentas especiales, se</p>	<p>Por “adjudicación” o “adjudicación de fondos”:</p> <p>a) cuando se utiliza respecto del Presupuesto regular, se entenderá el documento, electrónico o en otro formato, mediante el cual se habilitan o autorizan gastos con cargo a los fondos del Presupuesto regular;</p> <p>b) cuando se utiliza respecto de todos los demás fondos, reservas y cuentas especiales, se</p>

	entenderá que los fondos están disponibles y han sido percibidos por la Organización, permitiendo efectuar gastos.	se entenderá que los fondos están disponibles y han sido percibidos por la Organización, permitiendo efectuar gastos.
2	Por "Plan de actividades" se entenderá el documento en que se establece la orientación general y que constituye el marco por el que se guiará la OACI para la consecución de sus objetivos y estrategias Plan de actividades de la Organización, que representa el plan de operaciones para la ejecución de los Objetivos estratégicos de la Organización.	Por "Plan de actividades" se entenderá el documento en que se establece la orientación general y que constituye el marco por el que se guiará la OACI para la consecución de sus objetivos y estrategias.
3	Por "gastos de capital" se entenderá los activos tangibles (tales como propiedad, planta y equipo) y activos intangibles capitalizados (también denominados "activos fijos"), que la Organización posee y tienen una vida útil superior a un ejercicio.	
4	Por "compromiso" se entenderá un compromiso u obligación contraído para concluir una transacción con un tercero, mediante un contrato u otros medios durante el ejercicio en curso o los subsiguientes.	Por "compromiso" se entenderá un compromiso u obligación contraído para concluir una transacción con un tercero, mediante un contrato u otros medios durante el ejercicio en curso o los subsiguientes.
		Por "pago a título gratuito" se entenderá el pago que se efectúa cuando no existe obligación legal de pago pero sí una obligación moral que lo justifica.
5	Por "gasto" se entenderá la suma de los desembolsos y compromisos pendientes de pago, mientras que por "desembolso" se entenderá la suma pagada, y como tal es sinónimo de "pago". la utilización de fondos por la Organización o el compromiso de pagar en una fecha posterior dinero en efectivo o su equivalente, para la adquisición de bienes y servicios, que generalmente se traducirá en gastos de funcionamiento o gastos de capital de la Organización.	Por "gasto" se entenderá la suma de los desembolsos y compromisos pendientes de pago, mientras que por "desembolso" se entenderá la suma pagada, y como tal es sinónimo de "pago".
6	Por "gastos" se entenderá las reducciones de los beneficios económicos o del potencial de servicio acaecidos durante el ejercicio sobre el que se informa y que toman la forma de flujos de salida o consumo de activos o incremento de pasivos, produciendo una disminución en los activos netos/patrimonio neto, excepto los relativos a lo distribuido a los propietarios.	Por "gastos" se entenderá las reducciones de los beneficios económicos o del potencial de servicio acaecidos durante el ejercicio sobre el que se informa y que toman la forma de flujos de salida o consumo de activos o incremento de pasivos, produciendo una disminución en los activos netos/patrimonio neto, excepto los relativos a lo distribuido a los propietarios.
7	Por "activos fijos" se entenderá la propiedad, planta y equipo y activos intangibles capitalizados de acuerdo a las IPSAS y a la política de la Organización.	Por "activos fijos" se entenderá la propiedad, planta y equipo y activos intangibles capitalizados de acuerdo a las IPSAS y a la política de la Organización.
8	Por "costo total" se entenderá todos los costos directos e indirectos atribuibles a la administración, operación y apoyo a los	Por "costo total" se entenderá todos los costos directos e indirectos atribuibles a la administración, operación y apoyo a los

	programas de la Organización.	programas de la Organización.
9	Por "fondo" o "cuenta especial" se entenderá una cuenta o cuentas establecidas por separado para un fin específico el conjunto de los registros contables en los que se lleva registro y se da cuenta de las transacciones financieras, pudiendo usarse ambos términos como sinónimos. Los fondos pueden ser restringidos internamente por la Secretaría o externamente por un contribuyente, un Estado miembro, el Consejo o la Asamblea.	Por "fondo" o "cuenta especial" se entenderá el conjunto de los registros contables en los que se lleva registro y se da cuenta de las transacciones financieras, pudiendo usarse ambos términos como sinónimos. Los fondos pueden ser restringidos internamente por la Secretaría o externamente por un contribuyente, un Estado miembro, el Consejo o la Asamblea.
10	Los "ingresos" se relacionan con las fuentes de ingresos tales como los ingresos provenientes de la venta de activos fijos.	
11	Por "pasivos" se entenderá las obligaciones presentes de la entidad que surgen de hechos pasados, y cuya liquidación se espera represente para la entidad un flujo de salida de recursos que incorporen beneficios económicos o un potencial de servicios.	Por "pasivos" se entenderá las obligaciones presentes de la entidad que surgen de hechos pasados, y cuya liquidación se espera represente para la entidad un flujo de salida de recursos que incorporen beneficios económicos o un potencial de servicios.
12	Por "Ingresos varios" se entenderá los ingresos obtenidos por la Organización como resultado de ingresos devengados por intereses, derechos cobrados por servicios y costos indirectos y otros recibos varios.	Por "Ingresos varios" se entenderá los ingresos obtenidos por la Organización como resultado de ingresos devengados por intereses, derechos cobrados por servicios y costos indirectos y otros recibos varios.
13	Por "Ingresos" se entenderá la entrada bruta de beneficios económicos o potencial de servicio habida durante el período sobre el que se informa, siempre que tal entrada de lugar a un aumento en los activos netos/patrimonio neto, que no esté relacionado con las aportaciones de capital.	
		Por "ingresos" se entenderá el incremento del beneficio económico durante el período contable en forma de entradas o acrecentamientos del activo o disminución del pasivo que dan por resultado un aumento del patrimonio neto.
14	Por "Fondo rotatorio" se entenderá un Fondo establecido en virtud del Reglamento financiero con una finalidad específica y financiado en forma continua por diversas fuentes de financiamiento tales como transferencias y operaciones corrientes de otros Fondos. Puede utilizarse para financiar, en su totalidad o en parte, gastos específicos, déficits y déficits acumulados.	Por "Fondo rotatorio" se entenderá un Fondo establecido en virtud del Reglamento financiero con una finalidad específica y financiado en forma continua por diversas fuentes de financiamiento tales como transferencias y operaciones corrientes de otros Fondos. Puede utilizarse para financiar, en su totalidad o en parte, gastos específicos, déficits y déficits acumulados.
		Por "principio de la auditoría única" se entenderá que, existiendo un sistema de control donde las funciones de control y auditoría usan métodos comunes, el personal de auditoría de una institución puede basarse

		en el trabajo del personal de auditoría de otra institución en lugar de repetir la auditoría.
15	Por "Objetivos estratégicos" se entenderá las unidades en que se subdividirán los elementos programáticos del Plan de actividades.	Por "Objetivos estratégicos" se entenderá las unidades en que se subdividirán los elementos programáticos del Plan de actividades.
16	Por "documentos justificantes" se entenderá un documento que justifica una transacción que es utilizado para fines de control y contabilidad. También incluye los formularios electrónicos utilizados para estos fines.	Por "documentos justificantes" se entenderá un documento que justifica una transacción que es utilizado para fines de control y contabilidad. También incluye los formularios electrónicos utilizados para estos fines.
17	Por "Estrategias de apoyo" se entenderá todas las actividades de gestión y administrativas incluidas en el Presupuesto del Programa regular.	Por "Estrategias de apoyo" se entenderá todas las actividades de gestión y administrativas incluidas en el Presupuesto del Programa regular.
		Por "adquisiciones a favor de terceros" se entenderán las adquisiciones efectuadas por la OACI a pedido y en nombre de terceros.
18	Por "Valores garantizados" se entenderá aquellos instrumentos financieros aprobados por el Comité de Finanzas para que se utilicen para invertir los fondos de la Organización que no sean los depósitos a plazo en bancos e instituciones indicados en el párrafo 10.1 del Reglamento financiero.	
		Por "trienio" se entenderá el período de tres ejercicios económicos consecutivos que reflejan el ciclo de planificación y presupuesto de la Organización.
		Por "fondo fiduciario" se entenderá el fondo que se establece para administrar el dinero que recibe la OACI en nombre de un contribuyente para los fines que éste especifique. Si bien se los considera recursos extrapresupuestarios, su uso debe ajustarse a las políticas, fines y actividades de la OACI.

		Por "contribución voluntaria" se entenderán los recursos en efectivo o en especie que aporta un donante para colaborar con la misión de la OACI.
		Por "cancelación" se entenderá la operación contable por la que se reduce el valor de un activo, ya se trate de efectivo, existencias, cuentas a cobrar u otros activos.

CUOTAS

A36-31: Prorrateo de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes (Principios que deben aplicarse en la determinación de las escalas de cuotas)

La Asamblea resuelve:

1. Que las escalas de cuotas para el prorrateo de los gastos de la Organización se determinen basándose en los principios que se exponen a continuación:
 - a) Los principios generales que rigen el prorrateo de los gastos entre los Estados contratantes son:
 - 1) la capacidad de pago del Estado contratante, calculada según su renta nacional, tomando en consideración la renta nacional por habitante;
 - 2) el interés e importancia del Estado contratante en la aviación civil;
 - 3) el empleo de un sistema de porcentaje para prorratear la parte con que cada Estado debe contribuir a sufragar los gastos de la Organización del total de 100%;
 - 4) la determinación de la cuota máxima y mínima.
 - b) Por lo que respecta a los principios enunciados en el párrafo a):
 - 1) el sistema de porcentaje expresará las cuotas de los Estados hasta dos decimales;
 - 2) la cuota mínima de un Estado contratante será del 0,06% respecto a un ejercicio económico completo;
 - 3) la cuota máxima de un Estado contratante no excederá, como cuestión de principio y en ningún año, del 25% del total.
 - c) En la aplicación de los principios enunciados en el párrafo a) se tendrá en cuenta lo siguiente:
 - 1) en el cálculo de cada escala, a la capacidad de pago se le dará una ponderación del 75%, y al interés y la importancia en la aviación civil un 25%, obteniendo de éstas coeficientes para cada Estado expresados en porcentajes de la totalidad;

- 2) al tener en cuenta la capacidad de pago de los Estados contratantes, únicamente se considerarán como sujetas a evaluación cuantitativa y para su inclusión en la escala calculada la renta nacional total y la renta *per cápita*;
 - 3) el ajuste de la renta nacional de cada Estado se basará en los arreglos vigentes a este respecto en las Naciones Unidas en el momento en que el Secretario General prepare las escalas de cuotas de la Organización;
 - 4) el interés y la importancia en la aviación civil se determinarán por la capacidad de toneladas-kilómetros disponibles en los servicios aéreos regulares de cada Estado;
 - 5) a la capacidad de toneladas-kilómetros se le dará una ponderación del 75% para los servicios internacionales y del 25% para los servicios interiores.
- d) La diferencia entre la cuota máxima, mediante la aplicación de los principios, y la cuota máxima fijada, se distribuirá entre los Estados contratantes restantes aplicando los mismos principios.
- e) El aumento de la cuota de un Estado, comparada con la del año anterior, expresado en porcentaje de las cuotas totales, no excederá del 20% de la cuota del año anterior para el año 2008, y para los años subsiguientes se dejará de aplicar el principio de limitación.
2. Que las escalas aprobadas de cuotas no se ajustarán para incluir las cuotas de los nuevos Estados miembros que ingresan en la Organización durante el intervalo que transcurre entre dos Asambleas; se retendrán las cuotas de estos nuevos Estados, además de la actual escala del 100%, y sus cuotas se acreditarán al Fondo general;
3. Que los proyectos de las escalas de cuotas para cada uno de los trienios sucesivos sean preparados por el Secretario General de conformidad con los principios establecidos en la Cláusula 1; y
4. Que mediante esta resolución quedan consolidados los actuales principios de la Organización en materia de contribuciones y que, a partir del 1 de enero de 2008, quedan sustituidas y anuladas las Resoluciones A21-33 y A23-24.

A26-23: Medios para evitar las demoras en el pago de las cuotas
--

La Asamblea, tomando nota de que:

1. de conformidad con la Cláusula 5 de la Resolución A24-28, el Consejo ha rendido informe a la Asamblea y ésta ha examinado los medios para evitar el problema que plantean las demoras en el pago de las cuotas;
2. si bien los atrasos a largo plazo crean dificultades financieras a la Organización, son particularmente preocupantes los atrasos en el pago de las cuotas correspondientes al año en curso, por cuanto ocasionan una falta de liquidez y comprometen la capacidad de la Organización respecto al cumplimiento de sus obligaciones del momento;
3. al preparar el presupuesto, sólo deben preverse los ingresos en concepto de intereses que devengarán las inversiones del fondo de capital circulante no utilizado. No deben tenerse en cuenta otros ingresos en concepto de intereses que dependan de la fecha de liquidación de las cuotas por parte de los Estados contratantes, ya que dicha fecha escapa al control de la Organización;

Resuelve:

1. que se intensifique la práctica seguida actualmente de entrar en contacto directo con los Estados para tratar de lograr el pago oportuno de las cuotas correspondientes al año en curso, informándoles de las graves repercusiones que las demoras en el pago de las cuotas tienen en el funcionamiento de la Organización;
2. que se establezca un plan de incentivos, que entre en vigor a partir del 1 de enero de 1987, para fomentar el pago oportuno de las cuotas, con arreglo a cuyo plan se distribuirían a los Estados contratantes determinadas cantidades del superávit realizado en cada uno de los tres ejercicios anteriores al año de celebración de la Asamblea, hasta un máximo equivalente a los intereses devengados por las inversiones de la Organización durante cada uno de esos años, según una escala ponderada basada en las fechas y cuantía de las cuotas abonadas correspondientes al año en curso, así como la parte de los superávit no distribuidos acumulados en los presupuestos de años anteriores;
3. que después de que la Asamblea haya adoptado las cuentas intervenidas, se prorrateará entre los Estados contratantes una cantidad de incentivo equivalente a los intereses devengados durante los tres años, según los puntos de incentivo acumulados a lo largo del trienio. Si la cuantía del superávit que puede prorratearse es inferior a los intereses devengados, sólo se prorrateará la cantidad disponible para la distribución. La parte correspondiente de los incentivos así calculada se distribuirá entre los Estados contratantes, junto con los restantes superávit presupuestarios, de conformidad con 6.2 a) del Reglamento financiero.

A36-34: Fondo de capital circulante

A36-32: Contribuciones al Fondo general para 2008, 2009 y 2010

A37-27: Contribuciones al Fondo general para 2011, 2012 y 2013

A38-26: Contribuciones al Fondo general para 2014, 2015 y 2016

A39-32: Contribuciones al Fondo general para 2017, 2018 y 2019

La Asamblea:

1. *resuelve* que las cuotas de los Estados miembros para 2017, 2018 y 2019 en virtud del Artículo 61, Capítulo XII, del Convenio se determinarán de conformidad con las escalas presentadas en la tabla que sigue:

	2017	2018	2019
	%	%	%
Afganistán	0,06	0,06	0,06
Albania	0,06	0,06	0,06
Alemania	5,48	5,48	5,48
Andorra	0,06	0,06	0,06
Angola	0,09	0,09	0,09

	2017	2018	2019
	%	%	%
Antigua y Barbuda	0,06	0,06	0,06
Arabia Saudita	1,12	1,12	1,12
Argelia	0,13	0,13	0,13
Argentina	0,69	0,69	0,69
Armenia	0,06	0,06	0,06
Australia	2,06	2,06	2,06
Austria	0,60	0,60	0,60
Azerbaiyán	0,06	0,06	0,06
Bahamas	0,06	0,06	0,06
Bahrein	0,09	0,09	0,09
Bangladesh	0,08	0,08	0,08
Barbados	0,06	0,06	0,06
Belarús	0,06	0,06	0,06
Bélgica	0,76	0,76	0,76
Belice	0,06	0,06	0,06
Benín	0,06	0,06	0,06
Bhután	0,06	0,06	0,06
Bolivia (Estado Plurinacional de)	0,06	0,06	0,06
Bosnia y Herzegovina	0,06	0,06	0,06
Botswana	0,06	0,06	0,06
Brasil	2,94	2,94	2,94
Brunei Darussalam	0,06	0,06	0,06
Bulgaria	0,06	0,06	0,06
Burkina Faso	0,06	0,06	0,06
Burundi	0,06	0,06	0,06
Cabo Verde	0,06	0,06	0,06
Camboya	0,06	0,06	0,06
Camerún	0,06	0,06	0,06
Canadá	2,61	2,61	2,61
Chad	0,06	0,06	0,06
Chile	0,42	0,42	0,42
China	7,95	7,95	7,95
Chipre	0,06	0,06	0,06
Colombia	0,31	0,31	0,31
Comoras	0,06	0,06	0,06
Congo	0,06	0,06	0,06
Costa Rica	0,06	0,06	0,06
Côte d'Ivoire	0,06	0,06	0,06
Croacia	0,07	0,07	0,07
Cuba	0,06	0,06	0,06

	2017	2018	2019
	%	%	%
Dinamarca	0,45	0,45	0,45
Djibouti	0,06	0,06	0,06
Ecuador	0,07	0,07	0,07
Egipto	0,22	0,22	0,22
El Salvador	0,06	0,06	0,06
Emiratos Árabes Unidos	2,25	2,25	2,25
Eritrea	0,06	0,06	0,06
Eslovaquia	0,11	0,11	0,11
Eslovenia	0,06	0,06	0,06
España	2,03	2,03	2,03
Estados Unidos	20,24	20,24	20,24
Estonia	0,06	0,06	0,06
Etiopía	0,16	0,16	0,16
Federación de Rusia	2,77	2,77	2,77
Fiji	0,06	0,06	0,06
Filipinas	0,30	0,30	0,30
Finlandia	0,43	0,43	0,43
Francia	4,13	4,13	4,13
Gabón	0,06	0,06	0,06
Gambia	0,06	0,06	0,06
Georgia	0,06	0,06	0,06
Ghana	0,06	0,06	0,06
Granada	0,06	0,06	0,06
Grecia	0,35	0,35	0,35
Guatemala	0,06	0,06	0,06
Guinea	0,06	0,06	0,06
Guinea-Bissau	0,06	0,06	0,06
Guinea Ecuatorial	0,06	0,06	0,06
Guyana	0,06	0,06	0,06
Haití	0,06	0,06	0,06
Honduras	0,06	0,06	0,06
Hungría	0,18	0,18	0,18
India	0,85	0,85	0,85
Indonesia	0,55	0,55	0,55
Irán (República Islámica del)	0,38	0,38	0,38
Iraq	0,09	0,09	0,09
Irlanda	0,60	0,60	0,60
Islandia	0,06	0,06	0,06
Islas Cook	0,06	0,06	0,06
Islas Marshall	0,06	0,06	0,06

	2017	2018	2019
	%	%	%
Islas Salomón	0,06	0,06	0,06
Israel	0,41	0,41	0,41
Italia	2,75	2,75	2,75
Jamaica	0,06	0,06	0,06
Japón	7,50	7,50	7,50
Jordania	0,06	0,06	0,06
Kazajstán	0,17	0,17	0,17
Kenya	0,07	0,07	0,07
Kirguistán	0,06	0,06	0,06
Kiribati	0,06	0,06	0,06
Kuwait	0,25	0,25	0,25
La ex República Yugoslava de Macedonia	0,06	0,06	0,06
Lesotho	0,06	0,06	0,06
Letonia	0,06	0,06	0,06
Líbano	0,06	0,06	0,06
Liberia	0,06	0,06	0,06
Libia	0,11	0,11	0,11
Lituania	0,06	0,06	0,06
Luxemburgo	0,27	0,27	0,27
Madagascar	0,06	0,06	0,06
Malasia	0,60	0,60	0,60
Malawi	0,06	0,06	0,06
Maldivas	0,06	0,06	0,06
Malí	0,06	0,06	0,06
Malta	0,06	0,06	0,06
Marruecos	0,11	0,11	0,11
Mauricio	0,06	0,06	0,06
Mauritania	0,06	0,06	0,06
México	1,16	1,16	1,16
Micronesia (Estados Federados de)	0,06	0,06	0,06
Mónaco	0,06	0,06	0,06
Mongolia	0,06	0,06	0,06
Montenegro	0,06	0,06	0,06
Mozambique	0,06	0,06	0,06
Myanmar	0,06	0,06	0,06
Namibia	0,06	0,06	0,06
Nauru	0,06	0,06	0,06
Nepal	0,06	0,06	0,06
Nicaragua	0,06	0,06	0,06
Níger	0,06	0,06	0,06

	2017	2018	2019
	%	%	%
Nigeria	0,16	0,16	0,16
Noruega	0,76	0,76	0,76
Nueva Zelandia	0,31	0,31	0,31
Omán	0,13	0,13	0,13
Países Bajos	1,58	1,58	1,58
Pakistán	0,13	0,13	0,13
Palau	0,06	0,06	0,06
Panamá	0,12	0,12	0,12
Papua Nueva Guinea	0,06	0,06	0,06
Paraguay	0,06	0,06	0,06
Perú	0,16	0,16	0,16
Polonia	0,62	0,62	0,62
Portugal	0,41	0,41	0,41
Qatar	0,83	0,83	0,83
Reino Unido	4,27	4,27	4,27
República Árabe Siria	0,06	0,06	0,06
República Centrafricana	0,06	0,06	0,06
República Checa	0,27	0,27	0,27
República de Corea	2,18	2,18	2,18
República de Moldova	0,06	0,06	0,06
República Democrática del Congo	0,06	0,06	0,06
República Democrática Popular Lao	0,06	0,06	0,06
República Dominicana	0,06	0,06	0,06
República Popular Democrática de Corea	0,06	0,06	0,06
República Unida de Tanzania	0,06	0,06	0,06
Rumania	0,14	0,14	0,14
Rwanda	0,06	0,06	0,06
Saint Kitts y Nevis	0,06	0,06	0,06
Samoa	0,06	0,06	0,06
San Marino	0,06	0,06	0,06
Santa Lucía	0,06	0,06	0,06
Santo Tomé y Príncipe	0,06	0,06	0,06
San Vicente y las Granadinas	0,06	0,06	0,06
Senegal	0,06	0,06	0,06
Serbia	0,06	0,06	0,06
Seychelles	0,06	0,06	0,06
Sierra Leona	0,06	0,06	0,06
Singapur	1,01	1,01	1,01
Somalia	0,06	0,06	0,06
Sri Lanka	0,08	0,08	0,08

	2017	2018	2019
	%	%	%
Sudáfrica	0,39	0,39	0,39
Sudán	0,06	0,06	0,06
Sudán del Sur	0,06	0,06	0,06
Suecia	0,71	0,71	0,71
Suiza	1,04	1,04	1,04
Suriname	0,06	0,06	0,06
Swazilandia	0,06	0,06	0,06
Tailandia	0,59	0,59	0,59
Tayikistán	0,06	0,06	0,06
Timor-Leste	0,06	0,06	0,06
Togo	0,06	0,06	0,06
Tonga	0,06	0,06	0,06
Trinidad y Tabago	0,06	0,06	0,06
Túnez	0,06	0,06	0,06
Turkmenistán	0,06	0,06	0,06
Turquía	1,30	1,30	1,30
Ucrania	0,10	0,10	0,10
Uganda	0,06	0,06	0,06
Uruguay	0,06	0,06	0,06
Uzbekistán	0,06	0,06	0,06
Vanuatu	0,06	0,06	0,06
Venezuela (República Bolivariana de)	0,41	0,41	0,41
Viet Nam	0,14	0,14	0,14
Yemen	0,06	0,06	0,06
Zambia	0,06	0,06	0,06
Zimbabwe	0,06	0,06	0,06
	100,00	100,00	100,00

A40-30: Contribuciones al Fondo general para 2020, 2021 y 2022

La Asamblea:

1. *resuelve* que las cuotas de los Estados miembros para 2020, 2021 y 2022 en virtud del Artículo 61, Capítulo XII, del Convenio se determinarán de conformidad con las escalas presentadas a continuación:

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2020, 2021, 2022 %
Afganistán	0,06
Albania	0,06
Alemania	5,08
Andorra	0,06
Angola	0,08
Antigua y Barbuda	0,06
Arabia Saudita	1,04
Argelia	0,11
Argentina	0,70
Armenia	0,06
Australia	1,91
Austria	0,55
Azerbaiyán	0,07
Bahamas	0,06
Bahrein	0,09
Bangladesh	0,09
Barbados	0,06
Belarús	0,06
Bélgica	0,70
Belice	0,06
Benin	0,06
Bhután	0,06
Bolivia (Estado Plurinacional de)	0,06
Bosnia y Herzegovina	0,06
Botswana	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2020, 2021, 2022 %
Brasil	2,27
Brunei Darussalam	0,06
Bulgaria	0,06
Burkina Faso	0,06
Burundi	0,06
Cabo Verde	0,06
Camboya	0,06
Camerún	0,06
Canadá	2,51
Chad	0,06
Chequia	0,24
Chile	0,41
China	11,39
Chipre	0,06
Colombia	0,32
Comoras	0,06
Congo	0,06
Costa Rica	0,06
Côte d'Ivoire	0,06
Croacia	0,06
Cuba	0,06
Dinamarca	0,42
Djibouti	0,06
Dominica	0,06
Ecuador	0,07
Egipto	0,23
El Salvador	0,06
Emiratos Árabes Unidos	2,17
Eritrea	0,06
Eslovaquia	0,11

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2020, 2021, 2022 %
Eslovenia	0,06
España	1,78
Estados Unidos	20,50
Estonia	0,06
Eswatini	0,06
Etiopía	0,22
Federación de Rusia	2,23
Fiji	0,06
Filipinas	0,35
Finlandia	0,41
Francia	3,66
Gabón	0,06
Gambia	0,06
Georgia	0,06
Ghana	0,06
Granada	0,06
Grecia	0,28
Guatemala	0,06
Guinea	0,06
Guinea-Bissau	0,06
Guinea Ecuatorial	0,06
Guyana	0,06
Haití	0,06
Honduras	0,06
Hungría	0,23
India	0,95
Indonesia	0,59
Irán (República Islámica del)	0,34
Iraq	0,10
Irlanda	0,72

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2020, 2021, 2022 %
Islandia	0,08
Islas Cook	0,06
Islas Marshall	0,06
Islas Salomón	0,06
Israel	0,43
	%
Italia	2,44
Jamaica	0,06
Japón	6,64
Jordania	0,06
Kazajstán	0,15
Kenya	0,06
Kirguistán	0,06
Kiribati	0,06
Kuwait	0,21
Lesotho	0,06
Letonia	0,06
Líbano	0,06
Liberia	0,06
Libia	0,06
Lituania	0,06
Luxemburgo	0,28
Macedonia del Norte	0,06
Madagascar	0,06
Malasia	0,52
Malawi	0,06
Maldivas	0,06
Malí	0,06
Malta	0,06
Marruecos	0,12
Mauricio	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2020, 2021, 2022 %
Mauritania	0,06
México	1,10
Micronesia (Estados Federados de)	0,06
Mónaco	0,06
Mongolia	0,06
	%
Montenegro	0,06
Mozambique	0,06
Myanmar	0,06
Namibia	0,06
Nauru	0,06
Nepal	0,06
Nicaragua	0,06
Níger	0,06
Nigeria	0,18
Noruega	0,66
Nueva Zelandia	0,34
Omán	0,15
Países Bajos	1,43
Pakistán	0,16
Palau	0,06
Panamá	0,12
Papua Nueva Guinea	0,06
Paraguay	0,06
Perú	0,19
Polonia	0,60
Portugal	0,37
Qatar	1,05
Reino Unido	4,19
República Árabe Siria	0,06
República Centrafricana	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2020, 2021, 2022 %
República de Corea	2,21
República de Moldova	0,06
República Democrática del Congo	0,06
República Democrática Popular Lao	0,06
República Dominicana	0,06
	%
República Popular Democrática de Corea	0,06
República Unida de Tanzania	0,06
Rumania	0,15
Rwanda	0,06
Saint Kitts y Nevis	0,06
Samoa	0,06
San Marino	0,06
Santa Lucía	0,06
Santo Tomé y Príncipe	0,06
San Vicente y las Granadinas	0,06
Senegal	0,06
Serbia	0,06
Seychelles	0,06
Sierra Leona	0,06
Singapur	0,93
Somalia	0,06
Sri Lanka	0,08
Sudáfrica	0,29
Sudán	0,06
Sudán del Sur	0,06
Suecia	0,67
Suiza	1,01
Suriname	0,06
Tailandia	0,58
Tayikistán	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2020, 2021, 2022 %
Timor-Leste	0,06
Togo	0,06
Tonga	0,06
Trinidad y Tabago	0,06
Túnez	0,06
Turkmenistán	0,06
Turquía	1,60
Tuvalu	0,06
Ucrania	0,08
Uganda	0,06
Uruguay	0,06
Uzbekistán	0,06
Vanuatu	0,06
Venezuela (República Bolivariana de)	0,51
Viet Nam	0,18
Yemen	0,06
Zambia	0,06
Zimbabwe	0,06
	100,00

A41-29: Cuotas para el Fondo general propuestas para 2023, 2024 y 2025

La Asamblea resuelve:

1. que las cuotas de los Estados miembros para 2023, 2024 y 2025 en cumplimiento del artículo 61, capítulo XII, del Convenio se determinarán de conformidad con las escalas expuestas a continuación.

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2023, 2024, 2025
	%
Afganistán	0,06
Albania	0,06
Alemania	4,78
Andorra	0,06
Angola	0,06
Antigua y Barbuda	0,06
Arabia Saudita	1,07
Argelia	0,08
Argentina	0,52
Armenia	0,06
Australia	1,66
Austria	0,56
Azerbaiyán	0,16
Bahamas	0,06
Bahrein	0,08
Bangladesh	0,12
Barbados	0,06
Belarús	0,06
Bélgica	0,68
Belice	0,06
Benín	0,06
Bhután	0,06
Bolivia (Estado Plurinacional de)	0,06
Bosnia y Herzegovina	0,06
Botswana	0,06
Brasil	1,56
Brunei Darussalam	0,06
Bulgaria	0,06
Burkina Faso	0,06
Burundi	0,06
Cabo Verde	0,06
Camboya	0,06
Camerún	0,06
Canadá	2,17
Chad	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas
	2023, 2024, 2025
	%
Chequia	0,24
Chile	0,44
China	13,71
Chipre	0,06
Colombia	0,30
Comoras	0,06
Congo	0,06
Costa Rica	0,06
Côte d'Ivoire	0,06
Croacia	0,06
Cuba	0,07
Dinamarca	0,41
Djibouti	0,06
Dominica	0,06
Ecuador	0,06
Egipto	0,19
El Salvador	0,06
Emiratos Árabes Unidos	1,98
Eritrea	0,06
Eslovaquia	0,11
Eslovenia	0,06
España	1,67
Estados Unidos	21,70
Estonia	0,06
Eswatini	0,06
Etiopía	0,42
Federación de Rusia	1,89
Fiji	0,06
Filipinas	0,27
Finlandia	0,38
Francia	3,43
Gabón	0,06
Gambia	0,06
Georgia	0,06
Ghana	0,06
Granada	0,06
Grecia	0,24
Guatemala	0,06
Guinea	0,06
Guinea-Bissau	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2023, 2024, 2025
	%
Guinea Ecuatorial	0,06
Guyana	0,06
Haití	0,06
Honduras	0,06
Hungría	0,29
India	0,99
Indonesia	0,51
Irán (República Islámica del)	0,32
Iraq	0,09
Irlanda	0,64
Islandia	0,06
Islas Cook	0,06
Islas Marshall	0,06
Islas Salomón	0,06
Israel	0,47
Italia	2,28
Jamaica	0,06
Japón	6,26
Jordania	0,06
Kazajstán	0,11
Kenya	0,07
Kirguistán	0,06
Kiribati	0,06
Kuwait	0,18
Lesotho	0,06
Letonia	0,06
Líbano	0,06
Liberia	0,06
Libia	0,06
Lituania	0,06
Luxemburgo	0,47
Macedonia del Norte	0,06
Madagascar	0,06
Malasia	0,42
Malawi	0,06
Maldivas	0,06
Malí	0,06
Malta	0,06
Marruecos	0,09
Mauricio	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas
	2023, 2024, 2025
	%
Mauritania	0,06
México	1,05
Micronesia (Estados Federados de)	0,06
Mónaco	0,06
Mongolia	0,06
Montenegro	0,06
Mozambique	0,06
Myanmar	0,06
Namibia	0,06
Nauru	0,06
Nepal	0,06
Nicaragua	0,06
Níger	0,06
Nigeria	0,13
Noruega	0,52
Nueva Zelanda	0,30
Omán	0,11
Países Bajos	1,54
Pakistán	0,13
Palau	0,06
Panamá	0,11
Papua Nueva Guinea	0,06
Paraguay	0,06
Perú	0,15
Polonia	0,61
Portugal	0,34
Qatar	1,59
Reino Unido	3,73
República Árabe Siria	0,06
República Centroafricana	0,06
República de Corea	3,16
República de Moldova	0,06
República Democrática del Congo	0,06
República Democrática Popular Lao	0,06
República Dominicana	0,06
República Popular Democrática de Corea	0,06
República Unida de Tanzania	0,06
Rumania	0,23
Rwanda	0,06
Saint Kitts y Nevis	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2023, 2024, 2025
	%
Samoa	0,06
San Marino	0,06
Santa Lucía	0,06
Santo Tomé y Príncipe	0,06
San Vicente y las Granadinas	0,06
Senegal	0,06
Serbia	0,06
Seychelles	0,06
Sierra Leona	0,06
Singapur	0,76
Somalia	0,06
Sri Lanka	0,07
Sudáfrica	0,21
Sudán	0,06
Sudán del Sur	0,06
Suecia	0,61
Suiza	0,96
Suriname	0,06
Tailandia	0,45
Tayikistán	0,06
Timor-Leste	0,06
Togo	0,06
Tonga	0,06
Trinidad y Tabago	0,06
Túnez	0,06
Türkiye	1,37
Turkmenistán	0,06
Tuvalu	0,06
Ucrania	0,06
Uganda	0,06
Uruguay	0,06
Uzbekistán	0,06
Vanuatu	0,06
Venezuela (República Bolivariana de)	0,12
Viet Nam	0,17
Yemen	0,06
Zambia	0,06
Zimbabwe	<u>0,06</u>
	<u>100,00</u>

PRESUPUESTOS

A36-29: Presupuestos correspondientes a 2008, 2009 y 2010

A. *La Asamblea*, con respecto al Presupuesto para 2008, 2009, 2010, *toma nota* de que:

1. de conformidad con el Artículo 61 del Convenio, el Consejo ha presentado a la Asamblea los proyectos de presupuestos anuales [cifras indicativas correspondientes a los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica] correspondientes a los ejercicios económicos de 2008, 2009 y 2010, y ésta los ha considerado;

2. de conformidad con los Artículos 49, e), y 61 del Convenio, la Asamblea aprueba los presupuestos de la Organización.

B. *La Asamblea*, con respecto al Programa de cooperación técnica:

Reconociendo que los AOSC se cubren principalmente con los derechos por la ejecución de proyectos que encomiendan a la OACI fuentes externas de financiación, como los Gobiernos y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, entre otras;

Reconociendo que la magnitud del Programa de cooperación técnica no puede determinarse con gran exactitud hasta que los Gobiernos de los países donantes y beneficiarios decidan sobre los proyectos pertinentes;

Reconociendo que a causa de la situación mencionada, las cifras netas anuales del presupuesto AOSC correspondientes a 2008, 2009 y 2010 que figuran a continuación en dólares canadienses corresponden únicamente a proyectos de presupuesto indicativos:

2008	2009	2010
9 723 000	9 827 000	10 328 000

Reconociendo que la cooperación técnica es un medio importante para promover el desarrollo y la seguridad operacional de la aviación civil;

Reconociendo las circunstancias que enfrenta el Programa de cooperación técnica de la Organización y la necesidad de seguir adoptando medidas; y

Reconociendo que en el caso de que las operaciones de los AOSC correspondientes a un determinado ejercicio económico cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso debería acudir al apoyo del Presupuesto del Programa regular;

Resuelve aprobar por la presente el proyecto de presupuesto indicativo de los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica en la inteligencia de que, dentro del marco de los proyectos de Presupuestos AOSC anuales, se reajustará ulteriormente dicho proyecto de presupuesto indicativo de conformidad con las disposiciones del Artículo IX del Reglamento financiero, siempre que las necesidades globales no excedan en ningún momento la cuantía de los fondos puestos a disposición de la Organización con este fin.

C. *La Asamblea*, con respecto al Programa regular:

Resuelve:

1. autorizar por la presente, de acuerdo con el Reglamento financiero y lo dispuesto en la presente Resolución, que se utilicen, con respecto a los ejercicios de 2008, 2009 y 2010, las cantidades que siguen en dólares canadienses para el Programa regular, en relación con cada uno de los años indicados:

	2008	2009	2010
Programa			
A – SEGURIDAD OPERACIONAL	14 415 000	15 014 000	16 185 000
B – SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	5 019 000	6 532 000	8 778 000
C – PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	1 674 000	1 672 000	1 755 000
D – EFICIENCIA	20 640 000	21 436 000	21 304 000
E – CONTINUIDAD	1 951 000	2 114 000	2 046 000
F – IMPERIO DE LA LEY	607 000	658 000	790 000
Gestión y administración	18 670 000	18 582 000	19 638 000
Apoyo al programa	14 086 000	14 001 000	14 871 000
Reestructuración orgánica	2 889 000	76 000	140 000
TOTAL DE CONSIGNACIONES APROBADAS	79 951 000	80 085 000	85 507 000
Operacional	79 386 000	79 692 000	85 371 000
Capital	565 000	393 000	136 000

2. financiar, de conformidad con el Reglamento financiero y según se indica a continuación en dólares canadienses, las consignaciones totales aprobadas para cada uno de los años:

	2008	2009	2010
a) por fijación de cuotas a los Estados contratantes de acuerdo con la resolución sobre la escala de cuotas	74 184 000	74 060 000	79 204 000
b) mediante Ingresos varios	1 916 000	1 917 000	1 917 000
c) mediante el superávit del Fondo de generación de ingresos auxiliares	3 851 000	4 108 000	4 386 000
TOTAL	79 951 000	80 085 000	85 507 000

3. El Consejo examinará el método para la fijación de cuotas a los Estados contratantes, en concordancia con el párrafo 6.6 del Reglamento financiero, a fin de determinar si el Secretario General debería solicitar habitualmente contribuciones en más de una moneda a partir de 2008, teniendo en cuenta que es preciso hacer una gestión eficaz del riesgo relativo al tipo de cambio y evitar asimismo la imposición de cargas administrativas desmesuradas a los Estados contratantes o a la Secretaría.

A37-26: Presupuestos correspondientes a 2011, 2012 y 2013

A. *La Asamblea*, con respecto al Presupuesto para 2011, 2012 y 2013, *toma nota* de que:

1. de conformidad con el Artículo 61 del Convenio, el Consejo ha presentado a la Asamblea los proyectos de presupuestos anuales [cifras indicativas correspondientes a los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica] correspondientes a los ejercicios económicos de 2011, 2012 y 2013, y ésta los ha considerado;
2. de conformidad con los Artículos 49, e), y 61 del Convenio, la Asamblea aprueba los presupuestos de la Organización.

B. *La Asamblea*, con respecto al Programa de cooperación técnica:

Reconociendo que los AOSC se cubren principalmente con los derechos por la ejecución de proyectos que encomiendan a la OACI fuentes externas de financiación, como los Gobiernos y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, entre otras;

Reconociendo que la magnitud del Programa de cooperación técnica no puede determinarse con gran exactitud hasta que los Gobiernos de los países donantes y beneficiarios decidan sobre los proyectos pertinentes;

Reconociendo que, a causa de la situación mencionada, las cifras netas anuales del presupuesto AOSC correspondientes a 2011, 2012 y 2013 que figuran a continuación en dólares canadienses (CAD) corresponden únicamente a proyectos de presupuesto indicativos:

2011	2012	2013
10 700 000	11 000 000	11 600 000

Reconociendo que la cooperación técnica es un medio importante para promover el desarrollo y la seguridad operacional de la aviación civil;

Reconociendo las circunstancias que enfrenta el Programa de cooperación técnica de la Organización y la necesidad de seguir adoptando medidas; y

Reconociendo que en el caso de que las operaciones de los AOSC correspondientes a un determinado ejercicio económico cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso debería acudir al apoyo del presupuesto del Programa regular;

Resuelve aprobar por la presente el proyecto de presupuesto indicativo de los gastos de los servicios administrativos y operacionales del Programa de cooperación técnica en la inteligencia de que los reajustes ulteriores de dicho proyecto de presupuesto indicativo dentro del marco de los proyectos de Presupuestos AOSC anuales se realizarán de conformidad con las disposiciones del Artículo IX del Reglamento financiero.

C. *La Asamblea*, con respecto al Programa regular:

Resuelve:

1. autorizar por la presente que se utilicen para el Programa regular, separadamente con respecto a los ejercicios económicos de 2011, 2012 y 2013, las cantidades siguientes en dólares canadienses, que requieren un desembolso de fondos, de conformidad con el Reglamento financiero, y con sujeción a las disposiciones de la presente resolución:

Programa	2011	2012	2013	Total
SEGURIDAD OPERACIONAL	22 815 000	23 437 000	24 913 000	71 165 000
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	13 403 000	13 771 000	13 866 000	41 040 000
PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE AÉREO	11 431 000	11 843 000	12 311 000	35 585 000
Apoyo al programa	19 748 000	20 714 000	22 143 000	62 605 000
Gestión y administración	13 265 000	13 475 000	14 080 000	40 820 000
Gestión y administración — Órganos rectores	6 932 000	7 004 000	7 951 000	21 887 000
TOTAL DE CONSIGNACIONES APROBADAS	87 594 000	90 244 000	95 264 000	273 102 000
Operacional	86 555 000	89 554 000	94 681 000	270 790 000
Capital	1 039 000	690 000	583 000	2 312 000

2. financiar, de conformidad con el Reglamento financiero y según se indica a continuación en dólares canadienses, las consignaciones totales aprobadas para cada uno de los años con los fondos provenientes de:

	2011	2012	2013	Total
a) Cuotas fijadas a los Estados	82 024 000	84 256 000	88 727 000	255 007 000
b) Transferencia del superávit del ARGF	4 370 000	4 688 000	5 082 000	14 140 000
c) Ingresos varios	1 200 000	1 300 000	1 455 000	3 955 000
TOTAL:	87 594 000	90 244 000	95 264 000	273 102 000

3. autorizar por la presente que se utilicen para el Programa regular, separadamente con respecto a los ejercicios económicos de 2011, 2012 y 2013, las cantidades adicionales siguientes en dólares canadienses, que requieren un desembolso de fondos, de conformidad con el Reglamento financiero, y con sujeción a las disposiciones de la presente resolución, que se financiarán sin aumentar las cuotas fijadas a los Estados mediante el reembolso de \$5 311 500 del Fondo AOSC y la transferencia de \$2 202 200 de la cuenta del Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo:

Programa	2011	2012	2013	Total
SEGURIDAD OPERACIONAL	119 000	977 000	888 000	1 984 000
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	71 000	73 000	76 000	220 000
PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE AÉREO	48 000	49 000	51 000	148 000
Apoyo al programa	387 000	399 000	425 000	1 211 000
Gestión y administración	1 262 000	1 295 000	1 349 000	3 906 000
Gestión y administración — Órganos rectores	14 000	15 000	16 000	45 000
TOTAL DE CONSIGNACIONES APROBADAS	1 901 000	2 808 000	2 805 000	7 514 000

A38-22: Presupuestos correspondientes a 2014, 2015 y 2016

A. *La Asamblea*, con respecto al Presupuesto para 2014, 2015 y 2016, toma nota de que:

1. de conformidad con el Artículo 61 del Convenio, el Consejo ha presentado a la Asamblea los proyectos de presupuestos anuales [cifras indicativas correspondientes a los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica] correspondientes a los ejercicios económicos de 2014, 2015 y 2016, y ésta los ha considerado;

2. de conformidad con los Artículos 49, apartado e), y 61 del Convenio, la Asamblea aprueba los presupuestos de la Organización.

B. *La Asamblea*, con respecto al **Programa de cooperación técnica**:

Reconociendo que los AOSC se cubren principalmente con los derechos por la ejecución de proyectos que encomiendan a la OACI fuentes externas de financiación, como los Gobiernos y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, entre otras;

Reconociendo que la magnitud del Programa de cooperación técnica no puede determinarse con gran exactitud hasta que los Gobiernos de los países donantes y beneficiarios decidan sobre los proyectos pertinentes;

Reconociendo que, a causa de la situación mencionada, las cifras netas anuales del presupuesto AOSC correspondientes a 2014, 2015 y 2016 que figuran a continuación en dólares canadienses (CAD) corresponden únicamente a proyectos de presupuesto indicativos:

	2014	2015	2016
Gastos estimados	8 300 000	8 400 000	8 500 000

Reconociendo que la cooperación técnica es un medio importante para promover el desarrollo y la seguridad operacional de la aviación civil;

Reconociendo las circunstancias que enfrenta el Programa de cooperación técnica de la Organización y la necesidad de seguir adoptando medidas; y

Reconociendo que en el caso de que las operaciones de los AOSC correspondientes a un determinado ejercicio económico cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso debería acudir al apoyo del presupuesto del Programa regular.

Resuelve aprobar por la presente el proyecto de presupuesto indicativo de los gastos de los servicios administrativos y operacionales del Programa de cooperación técnica en la inteligencia de que los reajustes ulteriores de dicho proyecto de presupuesto indicativo dentro del marco de los proyectos de Presupuestos AOSC anuales se realizarán de conformidad con las disposiciones del Artículo IX del Reglamento financiero.

C. La Asamblea, con respecto al Programa regular:

Resuelve:

1. autorizar por la presente que se utilicen para el Programa regular, separadamente con respecto a los ejercicios económicos de 2014, 2015 y 2016, las cantidades siguientes en dólares canadienses, que requieren un desembolso de fondos, de conformidad con el Reglamento financiero, y con sujeción a las disposiciones de la presente Resolución:

	2014	2015	2016	Total
Objetivo estratégico				
SEGURIDAD OPERACIONAL	23 219 000	24 097 000	24 721 000	72 037 000
CAPACIDAD Y EFICIENCIA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA	17 353 000	17 628 000	18 353 000	53 334 000
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN	8 903 000	9 148 000	9 342 000	27 393 000
DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO	3 138 000	3 178 000	3 534 000	9 850 000
PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	4 474 000	4 557 000	5 129 000	14 160 000
Apoyo al programa	12 651 000	12 767 000	13 136 000	38 554 000
Gestión y administración	15 581 000	15 788 000	16 078 000	47 447 000
Gestión y administración – Órganos rectores	7 433 000	7 574 000	8 756 000	23 763 000
TOTAL DE CONSIGNACIONES APROBADAS	92 752 000	94 737 000	99 049 000	286 538 000
Operacional	92 224 000	94 139 000	98 625 000	284 988 000
Capital	528 000	598 000	424 000	1 550 000

2. financiar, de conformidad con el Reglamento financiero y según se indica a continuación en dólares canadienses, las consignaciones totales aprobadas para cada uno de los años con los fondos provenientes de:

	2014	2015	2016	Total
a) Cuotas fijadas a los Estados	86 120 000	88 075 000	92 355 000	266 550 000
b) Rembolso del Fondo AOSC	1 231 000	1 260 000	1 291 000	3 782 000
c) Transferencia del superávit del ARGF	5 082 000	5 082 000	5 082 000	15 246 000
d) Ingresos varios	319 000	320 000	321 000	960 000
TOTAL:	92 752 000	94 737 000	99 049 000	286 538 000

A39-37: Presupuestos correspondientes a 2017, 2018 y 2019

A. *La Asamblea*, con respecto al Presupuesto para 2017-2018-2019, *toma nota* de que:

1. de conformidad con el Artículo 61 del Convenio, el Consejo ha presentado a la Asamblea los proyectos de presupuestos anuales [cifras indicativas correspondientes a los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica] para cada uno de los ejercicios económicos, 2017, 2018 y 2019, y la Asamblea los ha considerado;

2. de conformidad con los Artículos 49 e), y 61 del Convenio, la Asamblea aprueba los presupuestos de la Organización.

B. *La Asamblea*, con respecto al Programa de cooperación técnica:

Reconociendo que los AOSC se cubren principalmente con los derechos por la ejecución de proyectos que encomiendan a la OACI fuentes externas de financiación, como los Gobiernos y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, entre otras;

Reconociendo que la magnitud del Programa de cooperación técnica no puede determinarse con gran exactitud hasta que los Gobiernos de los países donantes y beneficiarios decidan sobre los proyectos pertinentes;

Reconociendo que, a causa de la situación mencionada, las cifras netas anuales del presupuesto AOSC correspondientes a 2017, 2018 y 2019 que figuran a continuación en dólares canadienses (CAD) corresponden únicamente a proyectos de presupuestos indicativos:

	2017	2018	2019
Gastos estimados	9 560 000	9 700 000	9 930 000

Reconociendo que la cooperación técnica es un medio importante para promover el desarrollo y la seguridad operacional de la aviación civil;

Reconociendo las circunstancias que enfrenta el Programa de cooperación técnica de la Organización y la necesidad de seguir adoptando medidas; y

Reconociendo que en el caso de que las operaciones de los AOSC correspondientes a un determinado ejercicio económico cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso debería acudir al apoyo del Presupuesto del Programa regular.

Resuelve aprobar por la presente el proyecto de presupuesto indicativo de los gastos de los servicios administrativos y operacionales del Programa de cooperación técnica en la inteligencia de que los reajustes ulteriores de dicho proyecto de presupuesto indicativo se harán dentro del marco de los proyectos de presupuestos AOSC anuales y de conformidad con las disposiciones del Artículo IX del Reglamento financiero.

C. *La Asamblea*, con respecto al **Programa regular**:

Resuelve:

1. autorizar por la presente que se utilicen para el Programa regular, separadamente con respecto a los ejercicios económicos de 2017, 2018 y 2019 que requieran un desembolso de fondos, las cantidades siguientes en dólares canadienses de conformidad con el Reglamento financiero y con sujeción a las disposiciones de la presente Resolución:

	2017	2018	2019	Total
Objetivo estratégico (Programas)				
SEGURIDAD OPERACIONAL	22 962 000	23 181 000	24 008 000	70 151 000
CAPACIDAD Y EFICIENCIA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA	14 627 000	15 116 000	15 320 000	45 063 000
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN	8 773 000	8 878 000	9 173 000	26 824 000
DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO	3 112 000	3 182 000	3 494 000	9 788 000
PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	3 432 000	3 484 000	3 883 000	10 799 000
Apoyo al programa	30 957 000	31 774 000	34 076 000	96 807 000
Gestión y administración	13 779 000	14 253 000	14 589 000	42 621 000
CONSIGNACIÓN TOTAL PROPUESTA	97 642 000	99 868 000	104 543 000	302 053 000
Operacional	96 568 000	98 922 000	103 778 000	299 268 000
Capital	1 074 000	946 000	765 000	2 785 000

2. financiar, de conformidad con el Reglamento financiero y según se indica a continuación en dólares canadienses, las consignaciones totales aprobadas para cada uno de los años con los fondos provenientes de:

	2017	2018	2019	Total
a) Cuotas a los Estados	89 344 000	91 540 000	96 181 000	277 065 000
b) Reembolso del Fondo AOSC	1 202 000	1 202 000	1 202 000	3 606 000
c) Transferencia del superávit del ARGF	6 415 000	6 415 000	6 416 000	19 246 000
d) Transferencia del Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo	333 000	333 000	334 000	1 000 000
e) Ingresos varios	348 000	378 000	410 000	1 136 000
TOTAL:	97 642 000	99 868 000	104 543 000	302 053 000

A40-34: Presupuestos correspondientes a 2020, 2021 y 2022

A. La Asamblea, con respecto al Presupuesto para 2020, 2021 y 2022, toma nota de que:

1. de conformidad con el Artículo 61 del Convenio, el Consejo ha presentado a la Asamblea los proyectos de presupuestos anuales [cifras indicativas correspondientes a los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica] para cada uno de los ejercicios económicos, 2020, 2021 y 2022, y la Asamblea los ha considerado;

2. de conformidad con los Artículos 49 e) y 61 del Convenio, la Asamblea aprueba los presupuestos de la Organización.

B. La Asamblea, con respecto al Programa de cooperación técnica:

Reconociendo que los AOSC se cubren principalmente con los derechos por la ejecución de proyectos que encomiendan a la OACI fuentes externas de financiación, como los Gobiernos y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, entre otras;

Reconociendo que la magnitud del Programa de cooperación técnica no puede determinarse con gran exactitud hasta que los Gobiernos de los países donantes y beneficiarios decidan sobre los proyectos pertinentes;

Reconociendo que, a causa de la situación mencionada, las cifras netas anuales del presupuesto AOSC correspondientes a 2020, 2021 y 2022 que figuran a continuación en dólares canadienses (CAD) corresponden únicamente a proyectos de presupuestos indicativos:

	2020	2021	2022
Gastos estimados	10 520 000	10 680 000	10 830 000

Reconociendo que la cooperación técnica es un medio importante para promover el desarrollo y la seguridad operacional de la aviación civil;

Reconociendo las circunstancias que enfrenta el Programa de cooperación técnica de la Organización y la necesidad de seguir adoptando medidas; y

Reconociendo que en el caso de que las operaciones de los AOSC correspondientes a un determinado ejercicio económico cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso debería acudir al apoyo del presupuesto del programa regular.

Resuelve aprobar por la presente el proyecto de presupuesto indicativo de los gastos de los servicios administrativos y operacionales del Programa de cooperación técnica en la inteligencia de que los reajustes ulteriores de dicho proyecto de presupuesto indicativo se harán dentro del marco de los proyectos de presupuestos AOSC anuales y de conformidad con las disposiciones del Artículo IX del Reglamento financiero.

C. La Asamblea, con respecto al Programa regular:

Resuelve:

1. autorizar por la presente que se utilicen para el programa regular, separadamente con respecto a los ejercicios económicos de 2020, 2021 y 2022 que requieran un desembolso de fondos, las cantidades siguientes en dólares canadienses de conformidad con el Reglamento financiero y con sujeción a las disposiciones de la presente Resolución:

	2020	2021	2022	Total
Objetivo estratégico (Programas)				
SEGURIDAD OPERACIONAL	31 590 000	32 459 000	33 218 000	97 267 000
CAPACIDAD Y EFICIENCIA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA	19 747 000	20 569 000	21 396 000	61 712 000
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN	13 844 000	14 530 000	15 433 000	43 807 000
DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO	5 111 000	5 104 000	5 096 000	15 311 000
PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	5 165 000	5 539 000	6 539 000	17 243 000
Apoyo al Programa	12 898 000	13 303 000	14 919 000	41 120 000
Gestión y administración	14 957 000	15 442 000	15 856 000	46 255 000
TOTAL DE CONSIGNACIONES APROBADAS	103 312 000	106 946 000	112 457 000	322 715 000
Operacional	102 324 000	106 336 000	111 754 000	320 414 000
Capital	988 000	610 000	703 000	2 301 000

2. financiar, de conformidad con el Reglamento financiero y según se indica a continuación en dólares canadienses, las consignaciones totales aprobadas para cada uno de los años con los fondos provenientes de:

	2020	2021	2022	Total
a) Cuotas fijadas a los Estados	91 970 000	95 577 000	101 058 000	288 605 000
b) Reembolso del Fondo AOSC	1 202 000	1 202 000	1 202 000	3 606 000
c) Transferencia del superávit del ARGF	9 649 000	9 648 000	9 649 000	28 946 000
d) Ingresos varios	491 000	519 000	548 000	1 558 000
TOTAL:	103 312 000	106 946 000	112 457 000	322 715 000

A41-28: Presupuestos para 2023-2024-2025

A. La Asamblea, con respecto al presupuesto para 2023 - 2024 - 2025, toma nota de que:

1. de conformidad con el artículo 61 del Convenio, el Consejo ha presentado a la Asamblea las estimaciones presupuestarias para el presupuesto regular [y las cifras indicativas del presupuesto estimado correspondientes al Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) del Programa de Cooperación Técnica] para cada uno de los ejercicios económicos de 2023, 2024 y 2025, y la Asamblea las ha considerado;

2. de conformidad con los artículos 49 e) y 61 del Convenio, la Asamblea aprueba los presupuestos de la Organización.

B. La Asamblea, con respecto al **presupuesto regular**:

Reconoce la importancia del nuevo objetivo de transformación y su iniciativa.

Especifica que la financiación por medio de cuotas de los Estados por un monto de 14 977 000 CAD para iniciativas de alta prioridad seleccionadas del objetivo de transformación, para el trienio 2023-2024-2025, es una contribución única y extraordinaria que se tratará como monto no consolidado y no formará parte de la referencia utilizada para preparar las estimaciones presupuestarias para el trienio 2026-2027-2028.

Resuelve:

1. autorizar por la presente que se utilicen las cantidades que se presentan en la siguiente tabla, en dólares canadienses (CAD), para los ejercicios económicos de 2023, 2024 y 2025 de conformidad con el Reglamento financiero y con sujeción a las disposiciones de la presente resolución:

Presupuesto estimado para 2023-2024-2025
(en CAD)

	2023	2024	2025	Total
Objetivo estratégico				
SEGURIDAD OPERACIONAL	32 825 000	34 178 000	34 881 000	101 884 000
CAPACIDAD Y EFICIENCIA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA	21 460 000	22 241 000	22 630 000	66 331 000
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN	14 906 000	15 491 000	16 064 000	46 461 000
DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO	4 952 000	5 113 000	5 256 000	15 321 000
PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE	6 877 000	6 983 000	7 351 000	21 211 000
Objetivo de transformación	8 041 000	4 642 000	5 326 000	18 009 000
Apoyo a los objetivos estratégicos	13 909 000	14 398 000	16 215 000	44 522 000
Gestión y administración	14 062 000	14 658 000	15 101 000	43 821 000
CONSIGNACIÓN TOTAL PROPUESTA	117 032 000	117 704 000	122 824 000	357 560 000
Operacional	116 413 000	117 116 000	122 225 000	355 754 000
Capital	619 000	588 000	599 000	1 806 000

2. que la consignación total autorizada anual se financie como se presenta en la siguiente tabla, de conformidad con el Reglamento financiero:

Fuentes de financiación para 2023-2024-2025				
(en CAD)				
	2023	2024	2025	Total
a) Cuotas fijadas a los Estados	103 920 000	104 566 000	109 665 000	318 151 000
b) Transferencia del superávit del ARGF	8 082 000	8 082 000	8 081 000	24 245 000
c) Reserva operacional	2 364 000	2 364 000	2 364 000	7 092 000
d) Reembolso del Fondo AOSC	1 829 000	1 856 000	1 877 000	5 562 000
e) Ingresos varios	780 000	780 000	780 000	2 340 000
f) Plan de incentivos	57 000	56 000	57 000	170 000
TOTAL:	117 032 000	117 704 000	122 824 000	357 560 000

C. La Asamblea, con respecto al presupuesto estimado indicativo del Fondo AOSC para el **Programa de Cooperación Técnica:**

Reconociendo que el fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) se financia principalmente con las tasas procedentes de proyectos que se encomienda a la OACI ejecutar utilizando fondos de fuentes externas de financiamiento, como los gobiernos y otras fuentes;

Reconociendo que la magnitud del Programa de Cooperación Técnica no puede determinarse con gran exactitud hasta que los gobiernos de los países donantes y beneficiarios decidan sobre los proyectos pertinentes y la cantidad que deba ejecutarse en un año determinado;

Reconociendo que, a causa de la situación mencionada, las cifras netas anuales del presupuesto AOSC correspondientes a 2023, 2024 y 2025 que figuran a continuación en dólares canadienses (CAD) representan únicamente un presupuesto estimado indicativo:

	2023	2024	2025
Gastos estimados	9 300 000	9 570 000	9 780 000

Reconociendo que la cooperación técnica es un medio importante para promover el desarrollo, la seguridad operacional, la protección y la sostenibilidad de la aviación civil;

Reconociendo las circunstancias que enfrenta el Programa de Cooperación Técnica de la Organización y la necesidad de seguir adoptando medidas de gestión; y

Reconociendo que, en el caso de que las operaciones de los AOSC correspondientes a un determinado ejercicio económico cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso debería recurrirse al apoyo del presupuesto regular;

Resuelve aprobar por la presente el presupuesto estimado indicativo de los gastos de los servicios administrativos y operacionales del Programa de Cooperación Técnica en la inteligencia de que los reajustes posteriores de dicho presupuesto estimado indicativo se harán dentro del marco de los presupuestos estimados anuales para AOSC y de conformidad con las disposiciones del Artículo IX del Reglamento financiero.

FONDO DE CAPITAL CIRCULANTE**A41-30: Fondo de Capital Circulante**

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que:

- a) de conformidad con la resolución A40-31, el Consejo ha presentado un informe, que la Asamblea ha examinado, sobre la suficiencia del Fondo de Capital Circulante y la correspondiente autorización para pedir préstamos;
- b) la acumulación de cuotas atrasadas ha constituido, junto con las demoras en el pago de las cuotas del año en curso, un creciente obstáculo para la ejecución del programa de trabajo, al tiempo que ha creado problemas de incertidumbre financiera;
- c) basándose en las tendencias del pasado, solo existe un riesgo limitado de que el nivel del Fondo de Capital Circulante no resulte suficiente para cubrir las necesidades en el futuro previsible;
- d) la experiencia demuestra que, por lo general, los pagos no se efectúan a principios del ejercicio al que corresponden y que la OACI no puede contar con el pago de todas las cuotas aún a finales del año correspondiente, y que este hecho inaceptable de evitar retraso perjudicial del pago de sus obligaciones financieras en el marco del Convenio por parte de algunos Estados miembros está creando la posibilidad de una situación financiera grave en la Organización, que podría tener repercusiones para todos los Estados miembros;
- e) mientras la entrada de fondos continúe siendo incierta, la OACI necesitaría el Fondo de Capital Circulante como fuente a la cual recurrir para hacer frente a sus ineludibles compromisos financieros; y
- f) el Consejo examina periódicamente la situación financiera de la Organización y el nivel del Fondo de Capital Circulante.

2. *Resuelve* que:

- a) la cuantía del Fondo de Capital Circulante se mantenga en 8,0 millones USD;
- b) el Consejo continuará vigilando de cerca el nivel del Fondo de Capital Circulante cada año, a fin de determinar si es urgente la necesidad de un aumento;
- c) si el Consejo determina que se justifica, la cuantía del Fondo de Capital Circulante se establecerá en un nivel que no supere los 10,0 millones USD, dependiendo de los aumentos resultantes de los anticipos pagados por nuevos Estados miembros de la Organización una vez aprobada la escala de cuotas. Dicho ajuste del Fondo de Capital Circulante se basará en la escala de cuotas en vigor en el año para el que se apruebe el aumento del nivel del Fondo de Capital Circulante;
- d) se autorice al Secretario General, previa aprobación del Comité de Finanzas del Consejo, a cubrir las consignaciones ordinarias y suplementarias que no pueden financiarse con cargo al fondo general ni al Fondo de Capital Circulante, pidiendo prestadas en el exterior las cantidades necesarias para hacer frente a las obligaciones inmediatas de la Organización, y se exija al Secretario General que las remolse con la

mayor rapidez posible; el total de tales deudas pendientes de la Organización no excederá en ningún momento de 3,0 millones CAD durante el trienio;

- e) el Consejo informará durante el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea:
 - 1) si la cuantía del Fondo de Capital Circulante es suficiente; y
 - 2) si la situación financiera del fondo general y del Fondo de Capital Circulante indica la necesidad de aumentar las cuotas a los Estados miembros por los déficits de efectivo ocasionados por los atrasos en el pago de las cuotas; y
 - 3) si el nivel de autorización para pedir préstamos es adecuado; y
- f) la resolución A40-31 queda anulada y reemplazada por la presente; y

3. *Insta:*

- a) a todos los Estados miembros a que paguen sus cuotas lo antes posible al comienzo del año correspondiente, con objeto de reducir la probabilidad de que la Organización tenga que recurrir al Fondo de Capital Circulante y a préstamos externos; y
- b) a los Estados miembros atrasados en el pago de sus cuotas a cumplir lo antes posible sus obligaciones para con la Organización, según lo previsto en la resolución A39-31.

A38-23: Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el Fondo general y los anticipos al Fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que:

- a) en los párrafos 6.9 y 7.5 del Reglamento financiero se dispone que el Consejo, cuando la Asamblea no esté en sesión, fijará la cuota y el anticipo al Fondo de capital circulante de un nuevo Estado miembro, con sujeción a que se apruebe o ajuste en el siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea; y
- b) el Consejo ha procedido en consecuencia con respecto al Estado que pasó a ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional después del 37º periodo de sesiones de la Asamblea y determinó la cuota como se indica más adelante;

2. *Confirma* la decisión del Consejo de fijar la cuota y el anticipo al Fondo de capital circulante del siguiente Estado, en el porcentaje indicado, aplicándose la contribución a partir de la fecha indicada:

Nombre del nuevo Estado miembro	Fecha en la que pasó a ser miembro	Fecha de aplicación de la cuota	Porcentaje de la cuota
Sudán del Sur	10 de noviembre de 2011	1 de diciembre de 2011	0,06%

A40-29: Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el Fondo general y los anticipos al Fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que:
 - a) en los párrafos 6.9 y 7.5 del Reglamento financiero se dispone que el Consejo, cuando la Asamblea no esté en sesión, fijará la cuota y el anticipo al Fondo de capital circulante de un nuevo Estado miembro, con sujeción a que se apruebe o ajuste en el siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea; y
 - b) el Consejo ha procedido en consecuencia con respecto a los Estados que pasaron a ser miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional después del 39º periodo de sesiones de la Asamblea y determinó las cuotas como se indica más adelante;
2. *Confirma* la decisión del Consejo de fijar las cuotas y el anticipo al Fondo de capital circulante de los siguientes Estados, en el porcentaje indicado, aplicándose las contribuciones a partir de las fechas indicadas:

Nombre del nuevo Estado miembro	Fecha en la que pasó a ser miembro	Fecha de aplicación de la cuota	Porcentaje de la cuota
Tuvalu	18 de noviembre de 2017	1 de diciembre de 2017	0,06%
Dominica	13 de abril de 2019	1 de mayo de 2019	0,06%

CUOTAS ATRASADAS**A39-31: Cumplimiento por parte de los Estados miembros de sus obligaciones financieras para con la Organización y medidas que han de tomarse respecto a aquellos Estados que no cumplan con las mismas**

Considerando que el Artículo 62 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* dispone que la Asamblea podrá suspender el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado miembro que, en un plazo razonable, no cumpla con sus obligaciones financieras para con la Organización;

La Asamblea:

Considerando que en el párrafo 6.5 a) del *Reglamento financiero de la OACI* se establece que las cuotas de los Estados miembros se considerarán vencidas y exigibles íntegramente el primer día del ejercicio económico al cual correspondan y el Artículo 6.5 b) en que se dispone que los saldos de las cuotas pendientes al 1 de enero del siguiente ejercicio económico se considerarán en mora de un año;

Tomando nota de que las demoras en el pago de las cuotas del año en curso han constituido un obstáculo para la ejecución del programa de trabajo, creando serias dificultades de liquidez;

Insta a todos los Estados miembros atrasados en el pago de sus cuotas a que tomen las medidas necesarias para liquidarlas; e

Insta a todos los Estados miembros, y en particular a los Estados elegidos para integrar el Consejo, a tomar todas las medidas necesarias para pagar sus cuotas puntualmente;

Resuelve que con efecto a partir del 1 de enero de 2017:

1. todos los Estados miembros deberían reconocer la necesidad de pagar sus cuotas a principios del año en que las mismas vengán, a fin de evitar que la Organización tenga que recurrir al Fondo de capital circulante para compensar el déficit;
2. se den instrucciones al Secretario General para que envíe a todos los Estados miembros, al menos tres veces al año, estados con indicación de las cantidades adeudadas para el año en curso y hasta el 31 de diciembre del ejercicio económico anterior;
3. se autorice al Consejo a que negocie y concierte arreglos con los Estados miembros atrasados en el pago de sus cuotas correspondientes a tres años o más, para liquidar sus cuotas adeudadas a la Organización y que ponga en conocimiento del próximo período de sesiones de la Asamblea los ajustes y acuerdos concertados;
4. todos los Estados miembros que se encuentren atrasados tres años o más en el pago de sus cuotas deberían:
 - a) pagar sin dilación las cantidades pendientes respecto a anticipos al Fondo de capital circulante, la cuota del año en curso y parte de sus atrasos, mediante un pago equivalente al 5% del monto adeudado; y
 - b) concertar un acuerdo con la Organización, si es que todavía no lo han hecho, dentro de los seis meses siguientes a la fecha de pago indicada en el apartado a) anterior, para liquidar la cantidad adeudada, acuerdo que preverá el pago anual completo de sus cuotas corrientes y el pago a plazos del saldo de sus cuotas atrasadas en un período no superior a 10 años, que a discreción del Consejo podrá extenderse hasta un máximo de 20 años para los casos especiales, o sea los Estados miembros clasificados por las Naciones Unidas como países menos adelantados;

5. el Consejo debería continuar intensificando la práctica seguida actualmente de proponer a los Estados miembros atrasados en el pago de sus cuotas que formulen propuestas para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo de conformidad con las disposiciones de la Cláusula dispositiva 4 que precede, teniendo plenamente en cuenta la situación económica de los Estados en cuestión, incluida la posibilidad, conforme a lo dispuesto en el párrafo 6.6 del Reglamento financiero, de aceptar otras divisas, en la medida en que el Secretario General pueda utilizarlas;

6. se suspenda el derecho de voto en la Asamblea en el caso de los Estados miembros que adeuden una cantidad igual o superior a la suma de las cuotas correspondientes a los tres ejercicios financieros precedentes y, en el caso de los Estados miembros que no cumplan los acuerdos concertados de conformidad con la Cláusula dispositiva 4 b) que precede, que dicha suspensión se revoque inmediatamente cuando se liquiden las cantidades pendientes que se adeudan y las cantidades que se adeudan en virtud de dichos acuerdos;

7. se suspenda el derecho de voto en el Consejo para los Estados miembros en el Consejo cuyas cuotas anuales, o parte de las mismas, estén atrasadas más de 18 meses y dicha suspensión se revoque inmediatamente cuando se liquiden las cantidades pendientes que se adeudan; y

8. la Asamblea o el Consejo podrán restablecer el derecho de voto de un Estado miembro que se haya suspendido en virtud de la Cláusula dispositiva 6, a condición de que:

- a) haya concertado un arreglo con el Consejo para la liquidación de sus obligaciones pendientes y para el pago de sus cuotas corrientes y haya cumplido con lo estipulado en dichos arreglos; o
- b) la Asamblea esté convencida de que el Estado en cuestión haya demostrado que realmente desea llegar a una solución equitativa para liquidar sus obligaciones pendientes;

9. el Consejo podrá restablecer el derecho de voto de cualquier Estado que haya sido suspendido por la Asamblea en virtud del Artículo 62 del Convenio, de acuerdo con las condiciones estipuladas en la Cláusula dispositiva 8 a) anterior, en cuanto haya demostrado su voluntad de llegar a un arreglo equitativo de sus obligaciones financieras para con la Organización;

10. se apliquen las siguientes medidas adicionales a los Estados miembros cuyos derechos de voto hayan sido suspendidos en virtud del Artículo 62 del Convenio:

- a) pérdida de su admisibilidad para ser sede de reuniones, conferencias y seminarios teóricos y prácticos financiados, en parte o en su totalidad, por el Programa regular;
- b) posibilidad de recibir únicamente los mismos documentos gratuitos que se proporcionan a los Estados que no son miembros, comprendidos los que se presentan por medios electrónicos, y cualquier otro documento que sea esencial para la seguridad operacional, la regularidad o la eficiencia de la navegación aérea internacional;
- c) pérdida de la admisibilidad de candidatos o Representantes para ser elegidos para cualquier cargo;
- d) para los fines de la contratación para ocupar puestos en la Secretaría, si todas las circunstancias son iguales, los candidatos de los Estados que tienen cuotas atrasadas se considerarían como candidatos de un Estado que ya ha logrado el nivel de representación deseado (de conformidad con los principios de representación geográfica equitativa), incluso en el caso de que no se haya alcanzado ese nivel; y
- e) pérdida del derecho a participar en el curso de familiarización de la OACI;

11. únicamente aquellos Estados que no tengan cuotas anuales pendientes, a excepción de la correspondiente al año en curso, serán admisibles para ser elegidos para el Consejo, los Comités y otros órganos;

12. se den instrucciones al Secretario General para que notifique al Consejo los casos en que los derechos de voto se consideren suspendidos y las suspensiones que se hayan revocado en virtud de las Cláusulas 6 y 7, así como toda no admisibilidad para elección al Consejo, los Comités y otros órganos en virtud de la Cláusula 11 y aplique las medidas adicionales estipuladas en la Cláusula 10, como corresponda; y

13. la presente resolución sustituye a la Resolución A38-24 de la Asamblea.

A38-25: Incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo
--

La Asamblea:

Recordando la preocupación expresada por Asambleas anteriores ante el aumento de las cuotas atrasadas;

Reiterando la necesidad de que todos los Estados miembros paguen sus cuotas en la fecha en que estas vencen;

Tomando nota de que el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo de varios Estados ha sido suspendido, de conformidad con la Resolución A38-24 de la Asamblea;

Reafirmando la extrema importancia de la participación de todos los Estados en las actividades de la Organización;

Tomando nota de que el superávit de efectivo se había distribuido tradicionalmente a los Estados miembros que habían pagado sus cuotas correspondientes a los ejercicios económicos respecto a los cuales se habían determinado superávits; y

Deseando alentar a los Estados a liquidar sus cuotas atrasadas y al mismo tiempo prever incentivos para que lo hagan;

Resuelve que:

1. el reparto de los superávits de efectivo se limite a los Estados miembros que, en la fecha del reparto, hayan pagado las cuotas de los ejercicios económicos respecto a los cuales se hayan determinado los *superávits* y que se termine el derecho a los superávits de los Estados que tengan cuotas pendientes de los años en cuestión, excepto los Estados que hayan concertado acuerdos y que hayan cumplido los términos de dichos acuerdos;

2. los Estados miembros con cuotas atrasadas de tres años completos o más y que tengan acuerdos o concierten acuerdos para liquidar cuotas atrasadas desde hace mucho tiempo, y que hayan cumplido los términos de los acuerdos, reciban la parte que les corresponde del superávit de efectivo que se reparta aunque no hayan pagado las cuotas de los ejercicios económicos respecto a los cuales se hayan determinado los superávits;

3. con efecto a partir del 1 de enero de 2005, sujeto a la disponibilidad de superávit, únicamente la parte del pago efectuado por los Estados miembros que sea superior a la suma de las cuotas de los tres años precedentes y todos los pagos a plazos que deban en virtud de acuerdos concertados de conformidad con la Cláusula dispositiva 4 de la Resolución A37-32 de la Asamblea se retendrán en una cuenta separada para financiar gastos de actividades relativas a la seguridad de la aviación y de proyectos nuevos e imprevistos relacionados con la seguridad operacional de la aviación o con una mayor eficiencia en la realización de los programas de la OACI, decisión que quedará bajo el control del Consejo y sobre la que se informará al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea;

4. se pida al Consejo que siga de cerca la cuestión de las cuotas atrasadas, y los efectos de los planes de incentivos en el pago de cuotas atrasadas de los Estados, y que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre los resultados de sus iniciativas, incluyendo otras medidas que se consideren; y

5. la presente resolución sustituye a la Resolución A35-27.

A34-1: Utilización de fondos de la cuenta separada establecida en el marco de la Cláusula dispositiva 3 de la Resolución A33-27 de la Asamblea

La Asamblea,

Considerando que la Resolución A33-27 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 3, establece que los pagos de los Estados contratantes con cuotas atrasadas de tres años o más se retendrán en una cuenta separada para financiar gastos de actividades relativas a la seguridad de la aviación y de proyectos nuevos e imprevistos relacionados con la seguridad aeronáutica o con una mayor eficiencia en la realización de los programas de la OACI, decisión que quedará bajo el control del Consejo y sobre la que se informará al siguiente período de sesiones de la Asamblea;

Recordando que en su Resolución A33-10 la Asamblea hace suyo el concepto de un Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS) con el objetivo de financiar proyectos relacionados con la seguridad operacional para los cuales los Estados no pueden proporcionar u obtener los recursos financieros necesarios, siendo el principal ámbito de aplicación el de las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional identificadas en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) como elemento del Plan global OACI para la seguridad aeronáutica (GASP);

Recordando además que en la Resolución A33-10 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 5 a) se alienta a los Estados contratantes a considerar contribuciones voluntarias para financiar la labor preparatoria para el desarrollo del IFFAS;

Tomando nota de que el Consejo en sus 167º y 168º períodos de sesiones examinó la cuestión de la utilización de fondos de la cuenta separada establecida en el marco de la Cláusula dispositiva 3 de la Resolución A33-27, para financiar en particular actividades de seguridad de la aviación y el IFFAS;

Tomando nota de que es esencial para el buen funcionamiento de la OACI que los Estados contratantes paguen sus cuotas en la fecha de su vencimiento y que el uso de los fondos en la cuenta separada no debería incitarlos a retener sus cuotas y dirigirlos a determinado uso;

Teniendo en cuenta la opinión del Consejo de que debería invitarse al presente período de sesiones extraordinario de la Asamblea a adoptar, como política y sin perjuicio para las mencionadas resoluciones, respecto al uso de los fondos que se hallan actualmente en la cuenta separada;

Resuelve que:

1. *Conviene* en aplicar, sin carácter repetitivo, los fondos existentes actualmente con arreglo a la Cláusula dispositiva 3 de la Resolución A33-27 de la Asamblea, que ascienden a \$3,14 millones EUA más los intereses acumulados, como sigue:

- a) un tercio de la cantidad total existente en la cuenta para financiar actividades de seguridad de la aviación de carácter general y dirigidas a beneficiar a todos los Estados contratantes o a un número considerable de éstos;
- b) un tercio de la cantidad total existente en la cuenta para financiar una mayor eficiencia en la realización de los programas de la OACI, incluido el USOAP; y
- c) un tercio de la cantidad total existente en la cuenta para financiar actividades relacionadas con el IFFAS que entrañen el establecimiento, funcionamiento y administración del IFFAS, incluyendo proyectos piloto, en su totalidad o parcialmente, que han de ejecutarse bajo los auspicios del IFFAS para beneficio de un grupo o grupos especificados de Estados a nivel regional o subregional, pero que en ningún caso se

pondrá a disposición de ningún Estado a título individual como único prestatario o donatario en el marco del IFFAS;

2. *Reafirma* que dicha decisión quedará bajo el control del Consejo y se informará sobre ella al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea;
3. *Conviene* por consiguiente examinar este asunto en el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea que se celebrará en 2004; y
4. *Insta* a todos los Estados contratantes a que consideren efectuar contribuciones voluntarias para financiar el desarrollo del IFFAS.

CUENTAS E INFORMES DE AUDITORÍA

<p>A37-30: Examen de los gastos, aprobación de las cuentas y examen de los informes de auditoría correspondientes a los ejercicios económicos de 2007, 2008 y 2009</p>

Considerando que se han presentado a la Asamblea, previo envío a los Estados contratantes, las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios de 2007, 2008 y 2009 y los informes de auditoría de las mismas que en su calidad de Auditor externo de la OACI presentaron la Auditora General del Canadá (2007) y el Tribunal de Cuentas de Francia (2008 y 2009) — quienes son miembros del Grupo Mixto de Auditores Externos de las Naciones Unidas y los organismos especializados;

Considerando que el Consejo ha examinado los informes de auditoría y los ha sometido a la consideración de la Asamblea; y

Considerando que, de conformidad con el Capítulo VIII, Artículo 49 f) del Convenio, se han verificado los gastos;

La Asamblea:

1. *Toma nota* del informe de la Auditora externa sobre las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio económico de 2007 y de los comentarios del Secretario General sobre las recomendaciones formuladas en el informe de auditoría;
2. *Toma nota* del informe del Auditor externo sobre las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio económico de 2008 y de los comentarios del Secretario General sobre las recomendaciones formuladas en el informe de auditoría;
3. *Toma nota* del informe del Auditor externo sobre las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio económico de 2009, de los comentarios del Secretario General sobre las recomendaciones formuladas en el informe de auditoría y del informe sobre el estado de cumplimiento de las recomendaciones del Auditor externo correspondientes a ejercicios anteriores;
4. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2007;
5. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2008; y
6. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2009.

A38-29: Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2010, 2011 y 2012 y examen de los respectivos informes de auditoría

Considerando que se han presentado a la Asamblea, previo envío a los Estados miembros, las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios de 2010, 2011 y 2012 y los informes de auditoría de las mismas que, en su calidad de Auditor externo de la OACI, presentó el Tribunal de Cuentas de Francia, miembro del Grupo Mixto de Auditores Externos de las Naciones Unidas y los organismos especializados;

Considerando que el Consejo ha examinado los informes de auditoría y los ha sometido a la consideración de la Asamblea; y

Considerando que, de conformidad con el párrafo f) del Artículo 49 del Capítulo VIII del Convenio, se han verificado los gastos;

La Asamblea:

1. *Toma nota* de los informes del Auditor externo sobre los estados financieros, así como las observaciones del Secretario General respecto al informe del Auditor externo correspondientes al ejercicio económico de 2010;
2. *Toma nota* de los informes del Auditor externo sobre los estados financieros, así como las observaciones del Secretario General respecto al informe del Auditor externo correspondientes al ejercicio económico de 2011;
3. *Toma nota* de los informes del Auditor externo sobre los estados financieros, así como las observaciones del Secretario General respecto al informe del Auditor externo correspondientes al ejercicio económico de 2012;
4. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2010;
5. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2011; y
6. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2012.

A39-35: Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2013, 2014 y 2015 y examen de los respectivos informes de auditoría

Considerando que se han presentado a la Asamblea, previo envío a los Estados miembros, las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2013, 2014 y 2015 y los informes de auditoría de las mismas que, en su calidad de Auditor externo de la OACI, presentaron el Tribunal de Cuentas de Francia (2013) y la Corte de Cuentas de Italia (2014 y 2015) - miembros del Grupo Mixto de Auditores Externos de las Naciones Unidas y los organismos especializados;

Considerando que el Consejo ha examinado los informes de auditoría y los ha sometido a la consideración de la Asamblea; y

Considerando que, de conformidad con el párrafo f) del Artículo 49 del Capítulo VIII del Convenio, se han verificado los gastos;

La Asamblea:

1. *Toma nota* de los informes del Auditor externo sobre los estados financieros, así como las observaciones del Secretario General respecto al informe del Auditor externo correspondientes al ejercicio económico de 20103
2. *Toma nota* de los informes del Auditor externo sobre los estados financieros, así como las observaciones del Secretario General respecto al informe del Auditor externo correspondientes al ejercicio económico de 2014;
3. *Toma nota* de los informes del Auditor externo sobre los estados financieros, así como las observaciones del Secretario General respecto al informe del Auditor externo correspondientes al ejercicio económico de 2015;
4. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2013;
5. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2014; y
6. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2015.

<p style="text-align: center;">A40-32: Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2016, 2017 y 2018 y examen de los respectivos informes de auditoría</p>
--

Considerando que se han presentado a la Asamblea, previo envío a los Estados miembros, las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2016, 2017 y 2018 y los informes de auditoría de las mismas que, en su calidad de Auditor externo de la OACI, presentó la Corte de Cuentas de Italia — miembro del Grupo Mixto de Auditores Externos de las Naciones Unidas y los organismos especializados;

Considerando que el Consejo ha examinado los informes de auditoría y los ha sometido a la consideración de la Asamblea; y

Considerando que, de conformidad con el párrafo f) del Artículo 49 del Capítulo VIII del Convenio, se han verificado los gastos;

La Asamblea:

1. *Toma nota* de los informes del Auditor externo sobre los estados financieros, así como las observaciones de la Secretaria General respecto al informe del Auditor externo correspondientes al ejercicio económico de 2016;
2. *Toma nota* de los informes del Auditor externo sobre los estados financieros, así como las observaciones de la Secretaria General respecto al informe del Auditor externo correspondientes al ejercicio económico de 2017;
3. *Toma nota* de los informes del Auditor externo sobre los estados financieros, así como las observaciones de la Secretaria General respecto al informe del Auditor externo correspondientes al ejercicio económico de 2018;
4. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2016;
5. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2017; y
6. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2018.

A41-32: Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2019, 2020 y 2021 y examen de los respectivos informes de auditoría

Considerando que el Consejo ha examinado los estados financieros de la Organización y los informes del auditor externo correspondientes a los ejercicios económicos de 2019, 2020 y 2021 y los ha sometido a la Asamblea para su examen y aprobación; y

Considerando que, de conformidad con el párrafo f) del Artículo 49 del Capítulo VIII del Convenio, se han verificado los gastos;

La Asamblea:

1. *Toma nota* del informe sin reservas del auditor externo sobre los estados financieros, así como de los comentarios del Secretario General acerca del informe del auditor externo, correspondientes al ejercicio económico de 2019;
2. *Toma nota* del informe sin reservas del auditor externo sobre los estados financieros, así como de los comentarios del Secretario General acerca del informe del auditor externo, correspondientes al ejercicio económico de 2020;
3. *Toma nota* del informe sin reservas del auditor externo sobre los estados financieros, así como de los comentarios del Secretario General acerca del informe del auditor externo, correspondientes al ejercicio económico de 2021;
4. *Aprueba* los Estados financieros auditados correspondientes al ejercicio económico de 2019;
5. *Aprueba* los Estados financieros auditados correspondientes al ejercicio económico de 2020; y
6. *Aprueba* los Estados financieros auditados correspondientes al ejercicio económico de 2021.

A5-10: Procedimiento de intervención mixta

Considerando que la OACI se ha valido desde el principio de los servicios de interventores profesionales;

Considerando que se ha establecido un Grupo Mixto de Interventores para las Naciones Unidas y los organismos especializados, de conformidad con la Resolución 347 (IV) de las Naciones Unidas;

Considerando que de conformidad con el acuerdo celebrado entre las Naciones Unidas y la OACI existe la obligación de lograr la mayor uniformidad posible respecto a las operaciones y métodos administrativos y financieros; y

Considerando que no ha resultado práctico proceder con un plan de alternativa consistente en la combinación de ambos sistemas;

La Asamblea resuelve:

1. revocar las medidas previstas en la Resolución A1-63 que autorizan el nombramiento de auditores de la Organización; y
2. confirmar la decisión tomada por el Consejo de la OACI, de nombrar como su interventor externo a un miembro del Grupo Mixto de Interventores para las Naciones Unidas y los organismos especializados.

A36-38: Nombramiento del Auditor externo

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que:
 - a) el Reglamento financiero prevé que, con sujeción a la confirmación de la Asamblea, el Consejo nombrará al Auditor externo de la Organización; y
 - b) el Consejo examinó las candidaturas presentadas por los Estados contratantes en 2007 y aprobó el nombramiento del Sr. Philippe Séguin, Primer Presidente del Tribunal de cuentas de Francia, miembro del Grupo Mixto de Auditores Externos de las Naciones Unidas y de los organismos especializados, como Auditor externo de la OACI para los ejercicios económicos de 2008, 2009 y 2010, de conformidad con 13.1 del Reglamento financiero.
2. *Expresa* su sincero agradecimiento a la Auditora General del Canadá, Sra. Sheila Fraser, por la elevada calidad de sus servicios a la Organización, en su calidad de Auditora externa, y por su cooperación y ayuda eficaz durante su mandato a los funcionarios y órganos de la OACI, y aprovecha la oportunidad para expresar su sincero agradecimiento a sus antecesores, que también ocuparon el cargo de Auditor General del Canadá; y
3. *Confirma* la decisión del Consejo de nombrar al Sr. Philippe Séguin, Primer Presidente del Tribunal de cuentas de Francia, como Auditor externo de la OACI para los ejercicios económicos correspondientes a 2008, 2009 y 2010.

A37-31: Nombramiento del Auditor externo

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que:
 - a) el Reglamento financiero prevé que, con sujeción a la confirmación de la Asamblea, el Consejo nombrará al Auditor externo de la Organización; y
 - b) el Consejo aprobó la prórroga del nombramiento del Primer Presidente del Tribunal de cuentas de Francia como Auditor externo de la OACI para los ejercicios financieros de 2011, 2012 y 2013 con los mismos honorarios que los aplicados en el trienio en curso.
2. *Confirma* la decisión del Consejo de nombrar al Sr. Didier Migaud, Primer Presidente del Tribunal de cuentas de Francia, como Auditor externo de la OACI para los ejercicios financieros de 2011, 2012 y 2013.

A38-30: Nombramiento del Auditor externo

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que:
 - a) el Reglamento financiero prevé que, con sujeción a la confirmación de la Asamblea, el Consejo nombrará al Auditor externo de la Organización; y
 - b) el Consejo examinó las candidaturas presentadas por los Estados miembros en 2013 y aprobó el nombramiento del Sr. Giuseppe Cogliandro, Presidente de la Cámara de Auditoría para Asuntos de la Comunidad y Asuntos Internacionales del Tribunal de cuentas de Italia, miembro del Grupo Mixto de Auditores Externos de las Naciones Unidas y los organismos especializados, como Auditor externo de la OACI para las cuentas correspondientes a los ejercicios económicos de 2014, 2015 y 2016, de conformidad con el párrafo 13.1 del Reglamento financiero.
2. *Expresa su sincero aprecio* al Sr. Didier Migaud, Primer Presidente del Tribunal de cuentas de Francia, por la destacada calidad de su servicio como Auditor externo de la Organización (2008-2013) y su eficaz asistencia y cooperación con los funcionarios y órganos de la OACI durante dicho período; y
3. *Confirma* la decisión del Consejo de nombrar al Sr. Giuseppe Cogliandro, Presidente de la Cámara de Auditoría para Asuntos de la Comunidad y Asuntos Internacionales del Tribunal de cuentas de Italia, como Auditor externo de la OACI para los ejercicios económicos de 2014, 2015 y 2016.

A39-36: Nombramiento del Auditor externo

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que:
 - a) el Reglamento financiero prevé que, con sujeción a la confirmación de la Asamblea, el Consejo nombrará al Auditor externo de la Organización; y
 - b) el Consejo aprobó la prolongación del nombramiento del Presidente del Tribunal de Cuentas, como Auditor externo de la OACI para las cuentas correspondientes a los ejercicios económicos de 2017, 2018 y 2019.
2. *Confirma:* la decisión del Consejo de nombrar al Sr. Raffaele Squitieri, Presidente del Tribunal de Cuentas de Italia, como Auditor externo de la OACI para los ejercicios económicos de 2017, 2018 y 2019.

A40-33: Nombramiento del Auditor externo

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que:

- a) el Reglamento financiero prevé que, con sujeción a la confirmación de la Asamblea, el Consejo nombrará al Auditor externo de la Organización; y
- b) el Consejo examinó las candidaturas presentadas por Estados miembros en 2019 y aprobó la designación del Sr. Michel Huissoud, presidente de la Oficina Federal de Auditoría de Suiza, como Auditor externo de la OACI para los ejercicios económicos de 2020, 2021 y 2022, de conformidad con el párrafo 13.1 del Reglamento financiero.

2. *Expresa* su sincero agradecimiento al Sr. Giuseppe Cogliandro, presidente de la Cámara de Auditoría para Asuntos de la Comunidad y Asuntos Internacionales del Tribunal de Cuentas (Corte dei Conti) de Italia y al Sr. Angelo Buscema, presidente del Tribunal de Cuentas (Corte dei Conti) de Italia por la calidad de sus servicios a la Organización a título de Auditores externos (2014-2019) y por su cooperación y ayuda efectiva durante ese período a los funcionarios y órganos de la OACI; y

3. *Confirma:*

la decisión del Consejo de nombrar al Sr. Michel Huissoud, presidente de la Oficina Federal de Auditoría de Suiza, como Auditor externo de la OACI para los ejercicios económicos de 2020, 2021 y 2022.

A41-33: Nombramiento del Auditor externo

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que:

- a) el Reglamento financiero prevé que, con sujeción a la confirmación de la Asamblea, el Consejo nombrará al auditor externo de la Organización; y
- b) el Consejo aprobó la prórroga del nombramiento del presidente la Oficina Federal de Auditoría de Suiza (SFAO) (Suiza) como auditor externo de la OACI para 2023, 2024 y 2025.

2. *Confirma* la decisión del Consejo de nombrar al presidente de la Oficina Federal de Auditoría de Suiza (SFAO) (Suiza) como auditor externo de la OACI para los ejercicios financieros de 2023, 2024 y 2025.

ASUNTOS VARIOS

A36-39: Estudio sobre la asignación de costos entre el Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) y el Presupuesto del Programa regular

La Asamblea pide al Consejo que examine y apruebe una política de recuperación de costos y trabaje con la Secretaría para asegurar que el proyecto piloto proporcione información precisa y oportuna para que el Consejo tome una decisión.

A33-24: Fondo para tecnología de la información y de las comunicaciones (ICT)

Considerando que el Consejo estima que las mejoras en los sistemas de información y comunicaciones de la Organización son importantes para mejorar la eficacia y eficiencia de la Organización, estipulada en las Resoluciones A31-2 y A32-1 de la Asamblea;

Considerando que la Asamblea ha tomado nota de que el sistema contable existente tiene más de 30 años y de que es necesario hacer mejoras para satisfacer los requisitos de información de los Estados contratantes sobre los programas regular y de cooperación técnica;

Considerando que la Asamblea ha tomado nota de las observaciones del Auditor externo sobre las deficiencias y riesgos del actual sistema financiero de la OACI que figuran en A33-WP/28, AD/12 (Doc 9780); y

Reconociendo que las provisiones del presupuesto por programas no incluyen inversiones importantes en tecnología de la información y de las comunicaciones;

La Asamblea:

1. *Pide* a los Estados que hagan contribuciones voluntarias en efectivo o en especie para ICT en la OACI;
2. *Decide* utilizar los intereses del fondo general que excedan de las sumas incluidas en el presupuesto bajo ingresos varios en los años 2001 y 2002 para mejoras de la ICT y específicamente para la implantación de un nuevo sistema financiero;
3. *Decide* que el saldo de las consignaciones disponibles, incluyendo consignaciones suplementarias relacionadas con la autoridad del Consejo en virtud del 5.2 del Reglamento financiero, al 31 de diciembre de 2001, también se utilicen para financiar mejoras de ICT en la OACI;
4. *Resuelve* crear un fondo para ICT con los recursos mencionados anteriormente;
5. *Encarga* al Secretario General que asigne alta prioridad a la modernización de los sistemas financieros, a las mejoras del sitio web de la OACI y a la consolidación de los servidores de archivo; y
6. *Pide* al Consejo que siga al tanto del progreso realizado mediante el uso del fondo para ICT y que presente un informe en el siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre el uso del fondo para ICT.

A35-32: Fondo para tecnología de la información y de las comunicaciones (ICT)

La Asamblea,

Recordando que:

1. las mejoras en el sistema de información y comunicaciones de la Organización constituyen medios importantes para acrecentar la eficacia y eficiencia de la Organización, conforme a las Resoluciones A31-2 y A32-1 de la Asamblea;
2. el sistema contable existente tiene más de 30 años y es necesario mejorarlo para satisfacer los requisitos de información de los Estados contratantes acerca del Programa regular y del Programa de cooperación técnica;
3. las estimaciones del Presupuesto por programas no incluyen inversiones significativas en tecnología de la información y de las comunicaciones; y
4. de conformidad con la Resolución A33-24 de la Asamblea, se estableció un Fondo para tecnología de la información y de las comunicaciones (ICT) para financiar la modernización de los sistemas financieros, la ampliación de los sitios web de la OACI y la consolidación de los servidores de archivos;

Toma nota del Informe sobre el Fondo para ICT, de los avances alcanzados en los tres proyectos y de los gastos en que se ha incurrido hasta la fecha con relación a esos proyectos;

Toma nota de que:

1. la suma de \$2,5 millones asignada hasta la fecha sería insuficiente para financiar la modernización de los sistemas financieros y conexos;
2. el costo preliminar estimado que implicaría la instalación de modernos sistemas financieros integrados e interrelacionados asciende a \$8 millones aproximadamente; y
3. se necesitaría la suma adicional de \$500 000 para mantener y ampliar el desarrollo del sitio web de la OACI.

Resuelve:

1. autorizar la transferencia de la suma de \$2 millones de los fondos acumulados del Fondo de gastos de los servicios administrativos y operacionales del Programa de cooperación técnica al Fondo para ICT, con el objetivo de financiar parcialmente el costo de la modernización de los sistemas financieros y conexos;
2. autorizar al Consejo a transferir de la cuenta del Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo al Fondo para ICT las sumas que se encuentren disponibles y se consideren apropiadas para financiar la modernización de los sistemas financieros y otros sistemas conexos, luego de examinar cuidadosamente sus costos estimados y teniendo en cuenta las necesidades de la Organización.

Pide:

1. a los Estados que hagan contribuciones voluntarias en efectivo o en especie para la modernización de los sistemas financieros y conexos y para el desarrollo ulterior de los sitios web de la OACI;
2. al Consejo que evalúe los progresos alcanzados mediante el uso del Fondo para ICT y que presente un informe al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la utilización del Fondo para ICT;

3. a la Auditora externa que, durante su auditoría, verifique con particular atención la utilización apropiada de los fondos asignados para la modernización de los sistemas financieros y conexos.

A22-30: Examen de todos los aspectos de los servicios de idiomas de la OACI

A36-18: Contribuciones financieras al Plan de acción de seguridad de la aviación

Apéndice A

RESERVAS RESPECTO DE LAS RESOLUCIONES ADOPTADAS POR LA ASAMBLEA DE LA OACI¹

En el presente apéndice se indican las reservas respecto de las resoluciones adoptadas por la Asamblea de la OACI. Para cada reserva citada se indica el número y el título de la resolución y, cuando es pertinente, la parte de la resolución a la que se refiere la reserva; el o los Estado(s) que formula(n) la reserva, y el o los documentos que contienen la reserva y, cuando se proporciona, la declaración conexas del Estado o los Estados miembros.

Resolución	Estado	Referencias
Resolución A41-21:	China	Cláusulas dispositivas 6, 7, 9 y 17
	Federación de Rusia	Cláusulas dispositivas 7, 9 y 17 <i>bis</i> ² a)
	Venezuela (República Bolivariana de)	Cláusula dispositiva 6 y anexo
Resolución A41-22:	Brasil	Cláusula dispositiva 20
	China	Reserva para la Resolución de la Asamblea en su totalidad
	Federación de Rusia	Reserva para la Resolución de la Asamblea en su totalidad
	Venezuela (República Bolivariana de)	Cláusulas dispositivas 3, 4, 5, 6, 9 g), 10, 11, 18 y 19 f)

¹ Información actualizada a la fecha de publicación de este documento. Cualquier otra actualización posterior a dicha fecha se verá reflejada en el sitio web de la Asamblea de la OACI (https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions_es.aspx).

² Como consecuencia de la nueva numeración de las cláusulas dispositivas de la resolución A41-21, la cláusula dispositiva 17 *bis* es ahora la cláusula dispositiva 18.

Apéndice B

LISTA DE RESOLUCIONES RESULTANTES DE CONSOLIDACIONES, CON INDICACIÓN DE SUS ORÍGENES

<i>Resolución</i>	<i>Resultante de la consolidación de</i>	<i>Resolución</i>	<i>Resultante de la consolidación de</i>
A16-6*	A4-20, A10-6, A12-8, A14-3, A15-4, A15-19	A21-9*	A16-37, A17-2, A17-3, A17-8, A18-9
A16-9*	A12-5, A15-5, A15-8, Apéndice H	A21-10*	A16-56, A18-7
A16-10	A12-5, A15-5	A21-33*	A12-30, A18-24, A18-25, A19-3, A19-4, A19-5
A16-13	A4-6, A14-4	A22-12*	A18-11, A21-19
A16-14*	A2-8, A4-4, A10-9	A22-13*	A16-3, A18-12
A16-23*	A14-32, A15-19, A15-20	A23-13	A18-16, A21-22, A22-28
A16-26*	A1-44, A10-33	A26-7*	A17-5, A17-6, A17-7, A17-9, A17-10, A17-11, A17-13, A17-14, A17-16, A17-17, A17-23, A20-2, A21-9, A22-16, A22-17, A23-21, A23-22, A24-18, A24-19
A16-27*	A10-35, A12-21, A14-36, A15-23	A31-6*	A29-8, A29-9
A16-28*	A10-35, A12-21, A14-36, A15-23	A31-11*	A16-4, A22-12, A22-13, A22-14, Cláusulas dispositivas 1 c) y 3 a) 1) ii), A22-15, A23-10, A28-3, A29-12
A16-29*	A2-15, A10-35, A12-21, A14-36	A31-15*	A7-6, A10-40, A16-36, A27-3
A16-30*	A1-40, A10-35, A12-21, A14-36	A32-17*	A2-9, A4-19, A7-14, A7-15, A10-32, A10-36, A12-18, A12-19, A15-5, A15-22, A16-22, A16-26, A16-27, A16-28, A16-29, A16-30, A16-31, A16-33, A16-34, A18-20, A18-21, A21-26, A21-28, A22-24, A24-12, A24-14, A26-13, A27-4, A27-15, A29-18, A31-12 y A31-13
A16-32*	A1-45, A2-22, A15-21		
A16-33*	A2-13, A4-17		
A16-34*	A10-38, A12-20, A14-35		
A16-36*	A10-39, A12-23, A14-38		
A16-54*	A11-14, A14-48, A15-36		
A16-56*	A6-2, A7-1, A8-7, A9-6		
A18-20*	A14-34, A15-17		

* No vigente. Para consultar las resoluciones no vigentes, visítense el sitio https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions_es.aspx.

Apéndice C

LISTA DE RESOLUCIONES QUE HAN SIDO CONSOLIDADAS, CON INDICACIÓN DE LA RESOLUCIÓN RESULTANTE

<i>Resolución</i>	<i>Consolidada en</i>	<i>Resolución</i>	<i>Consolidada en</i>
A1-40	A16-30*	A14-48	A16-54*
A1-44	A16-26*		
A1-45	A16-32*	A15-4	A16-6*
		A15-5	A16-9* y A16-10
A2-8	A16-14*	A15-8,	
A2-13	A16-33*	Apéndice H	A16-9*
A2-15	A16-29*	A15-17	A18-20*
A2-22	A16-32*	A15-19	A16-6* y A16-23*
		A15-20	A16-23*
A4-4	A16-14*	A15-21	A16-42*
A4-6	A16-13	A15-23	A16-27* y A16-28*
A4-17	A16-33*	A15-36	A16-54*
A4-20	A16-6*		
		A16-3	A22-13*
A6-2	A16-56*	A16-4	A31-11*
		A16-36	A31-15*
A7-1	A16-56*	A16-37	A21-9*
A7-6	A31-15*	A16-56	A21-10*
A8-7	A16-56*	A17-2	A21-9*
		A17-3	A21-9*
A9-6	A16-56*	A17-5	A26-7*
		A17-6	A26-7*
A10-6	A16-6*	A17-7	A26-7*
A10-9	A16-14*	A17-8	A21-9*
A10-33	A16-26*	A17-9	A26-7*
A10-35	A16-27*, A16-28*, A16-29* y A16-30*	A17-10	A26-7*
		A17-11	A26-7*
A10-38	A16-34*	A17-13	A26-7*
A10-39	A16-36*	A17-14	A26-7*
A10-40	A31-15*	A17-16	A26-7*
		A17-17	A26-7*
A11-14	A16-54*	A17-23	A26-7*
A12-5	A16-9* y A16-10	A18-7	A21-10*
A12-8	A16-6*	A18-9	A21-9*
A12-20	A16-34*	A18-11	A22-12*
A12-21	A16-27*, A16-28*, A16-29* y A16-30*	A18-12	A22-13*
		A18-16	A23-13
A12-23	A16-36*	A18-24	A21-33*
A12-30	A21-33*	A18-25	A21-33*
A14-3	A16-6*	A19-3	A21-33*
A14-4	A16-13	A19-4	A21-33*
A14-32	A16-23*	A19-5	A21-33*
A14-34	A18-20*		
A14-35	A16-34*		
A14-36	A16-27*, A16-28*, A16-29* y A16-30*		
A14-38	A16-36*		

* No vigente. Para consultar las resoluciones no vigentes, visítese el sitio https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions_es.aspx.

<i>Resolución</i>	<i>Consolidada en</i>	<i>Resolución</i>	<i>Consolidada en</i>
A20-2	A26-7*	A23-22	A26-7*
A21-9	A26-7*	A24-18	A26-7*
A21-19	A22-12*	A24-19	A26-7*
A21-22	A23-13		
		A27-3	A31-15*
A22-12	A31-11		
A22-13	A31-11	A28-3	A31-11*
A22-14, Cláusulas dispositivas 1 c) y 3 a) 1) ii)		A29-8	A31-6*
A22-15	A31-11*	A29-9	A31-6*
A22-16	A31-11*	A29-12	A31-11*
A22-17	A26-7*		
A22-28	A23-13		
A23-10	A31-11*		
A23-21	A26-7*		

* No vigente. Para consultar las resoluciones no vigentes, visítense el sitio https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions_es.aspx.

Apéndice D

ÍNDICE DE MATERIAS DE LAS RESOLUCIONES VIGENTES

Accesibilidad

Véase Facilitación

Accidentes

asistencia a las víctimas y sus familiares: A41-14 (I-141)
investigaciones: A41-10, Apéndice N (II-20); A36-10 (I-135)
prevención: A36-10 (I-135)
protección de los registros de accidentes e incidentes: A40-2 (I-137)

Acuerdos y arreglos

bilaterales, ejecución de planes regionales: A22-19 (II-29)
laissez-passer de la ONU: A2-25 (I-58)
OACI-ONU: A1-2 (I-57)

Aeródromos

Véase Aeropuertos

Aeronave cubana, sabotaje y destrucción: A22-5 (I-48)

Aeronave libanesa, desvío y apoderamiento ilícito: A20-1 (I-46)

Aeronave libia, derribo: A19-1 (I-45)

Aeronave rusa, actos de terrorismo y destrucción: A35-1 (I-50)

Aeronavegabilidad, certificados: A33-11 (I-114); A41-10, Apéndice C (II-8)

Aeronaves

arrendamiento, fletamento e intercambio: A23-13 (II-43)
código de diseño: A33-11 (I-114)
desinsectación: A40-14 (I-110)
nuevos tipos, planificación de sistemas: A23-14 (II-40)
ruido: políticas y programas: A41-20, Apéndice C (I-72)
ruido: subsónicas: A41-20, Apéndice D (I-75)
supersónicas: A41-20, Apéndice G (I-81)

Aeronaves civiles: uso indebido: declaración: A33-1, (VII-1)

Aeronaves supersónicas

Véase Aeronaves

Aeropuertos

provisión: A41-10, Apéndice J (II-17)
restablecimiento de operaciones: A22-11 (VI-11)
ruido: A41-20, Apéndice E (I-77)

Aeropuertos y servicios de navegación aérea: A41-27, Apéndice C (III-10)

África

Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África: A38-7 (II-26);
A40-23 (II-28)

Alcohol: abuso: programas de pruebas: A33-12, (II-47)

Apoderamiento ilícito de aeronaves (*Véase también* Interferencia ilícita): A41-18 (VII-4)

Armonización mundial de la reglamentación: A29-3 (I-113)

Asamblea

consolidación de resoluciones: Apéndices B y C
invitaciones: A5-3 (I-33)
períodos de sesiones extraordinarios: A14-5 (I-30)
períodos de sesiones, frecuencia y lugar: A8-1 (I-29); A16-13 (I-32); Decisión A22 (I-31)
reglamento interno: (I-30)
 texto en idioma árabe: Decisión A25 (I-30)
 texto en idioma ruso: Decisión A22 (I-30)
resoluciones, reservas: Apéndice A
resoluciones vigentes: Apéndice E
resoluciones vigentes: índice de materias: Apéndice D

Asistencia a los Estados (*Véase también* Cooperación técnica)

cumplimiento de SARPS y PANS: A39-22 (II-2)
ejecución de planes regionales: A16-10 (IV-5); A22-19 (II-29); A41-10, Apéndice E (II-10)
financiamiento de planes regionales: A16-10 (IV-5)
misiones, secretaría técnica: A41-10, Apéndice M (II-19)
personal y equipo, restablecimiento de las operaciones de los aeropuertos: A22-11 (VI-11)
servicios de búsqueda y salvamento: A41-10, Apéndice H (II-14)

Auditor externo: A5-10 (X-59); A36-38 (X-60)

nombramiento: A36-38 (X-60); A37-31 (X-60); A38-30 (X-61); A39-36 (X-61); A40-33 (X-62);
A41-33 (X-62)

Aviación, accidentes

asistencia a las víctimas y sus familiares: A41-14 (I-141)
investigación: A41-10, Apéndice N (II-20)
protección de los registros: A40-2 (I-137)

Aviación civil: repercusiones ambientales: A41-20, Apéndice H (I-81)

Becas: A41-25, Apéndice B (VI-5)

Belarús, infracciones cometidas por: A41-1 (I-51)

(*Véase también* Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 1944)

Calidad del aire: A41-20, Apéndice H (I-81)

Cambio climático: A41-21 (I-84)

CAPSCA (Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil): A37-13; A40-14 (I-110); A41-11 (I-106)

Certificados

aeronavegabilidad: A41-10, Apéndice C (II-8)

explotadores extranjeros: A36-6 (I-124)

tripulación de vuelo, competencia y licencias: A21-24 (II-45); A41-10, Apéndice C (II-8)

Ciberseguridad: A41-19 (VII-24)

Colaboración entre los Estados contratantes: seguridad operacional de la aviación civil: A25-3 (I-13)

Combustibles de aviación sostenibles

Véase Protección del medio ambiente

Comercio de derechos de emisión: A41-21 (I-84)

Comisión de Administración Pública Internacional: A21-12 (I-62)

Comisión de Aeronavegación

composición: A38-13 (I-24)

empleo de los idiomas: A22-29 (IX-2)

grupos de expertos: A41-10, Apéndice B (II-7)

miembros: A18-2 (I-23); A27-2 (I-24); A39-6 (I-25)

Comité de pensiones del personal: A3-9 (VIII-9)

Comité Jurídico:

constitución: A7-5 (I-27)

75° aniversario: A41-5 (I-28)

Comunicaciones a los Estados

resolver el problema del bajo porcentaje de respuesta: A39-21 (II-22)

Comunicaciones aeroterrestres mundiales

Véase Comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

Comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

aspectos jurídicos e institucionales: A41-4, Apéndice F (V-5)

comunicaciones aeroterrestres mundiales: aspectos jurídicos: A29-19 (I-13)

declaración consolidada: Políticas y prácticas permanentes de la OACI: A41-8 (I-115)

seguimiento de la Conferencia de 1998: A32-12 (I-119)

Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS):

carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados: A32-19 (V-11)

desarrollo y elaboración: marco jurídico: A32-20 (V-12); A41-4, Apéndice F (V-5)

Comunicaciones radiotelefónicas: conocimiento del idioma inglés: A38-8 (II-48)

Condiciones de empleo del personal aeronáutico terrestre: A41-10, Apéndice K (II-18)

Conflictos de intereses en la aviación civil: A39-8 (V-8)

Congestión en el espacio aéreo

Véase Congestión en los aeropuertos y en el espacio aéreo

Congestión en los aeropuertos y en el espacio aéreo: A27-11 (II-41)

Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas: A38-8 (II-48)

Consejo

aumento del número de miembros: A13-1 (I-16); A17A-1 (I-17); A21-2 (I-18); A28-1 (I-19);

A28-2 (I-20); A39-4 (I-21)

obligaciones de los Estados miembros: A4-1 (I-22)

organismo de arbitraje: A1-23 (I-32)

período de sesiones extraordinario: A24-5 (I-46)

Consumo de tabaco: restricciones: vuelos internacionales de pasajeros: A29-15 (I-104)

Controversias, resolución: A1-23 (I-32)

Convenio de Chicago, 1944

Artículo 3 *bis* — inserción: A25-1 (I-10); A25-2 (I-12); A27-1 (I-12)

Artículo 45 — Sede permanente: A8-4 (I-33); A8-5 (I-34)

Artículo 48 (a) — Períodos de sesiones extraordinarios de la Asamblea: A14-5 (I-30)

Artículo 50 (a) — Número de miembros del Consejo: A13-1 (I-16); A17A-1 (I-17);

A21-2 (I-18); A28-1 (I-19); A28-2 (I-20); A39-4 (I-21); A39-5 (I-22)

Artículo 56 — Comisión de Aeronavegación: A18-2 (I-23); A27-2 (I-24); A39-6 (I-25); A39-7 (I-26)

Artículo 83 *bis* — inserción: A23-3 (I-9)

Artículo 83 *bis* — transferencia de ciertas funciones y obligaciones: A23-2 (I-8)

Artículo 93 *bis* — Miembros de la OACI: A1-3 (I-15)

Artículos 48 (a), 49 (e) y 61 — períodos de sesiones de la Asamblea: A8-1 (I-29)

Cláusula final: enmienda: A22-3 (I-5); A24-3 (I-6); A31-29 (I-6); A32-3 (I-7)

enmienda, criterio a seguir: A4-3 (I-2)

infracciones: A41-1 (I-51); A41-2 (I-52); A41-3 (I-54)

texto auténtico, chino: A32-2 (I-6)

texto auténtico, ruso: A22-2 (I-4)

textos auténticos, francés y español: A16-16 (I-4)

Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 1944

Véase Convenio de Chicago, 1944

Convenios y Protocolos:

Convenio de Beijing: A39-10 (V-9)

Convenio de Montreal: A39-9 (V-9)

Protocolo de Beijing: A39-10 (V-9)

Protocolo de Kyoto: A41-21 (I-84)

Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección:

Artículo IV: aplicación: A35-2 (VII-23)

Cooperación técnica: A41-25 (VI-1)

Correo aéreo: A41-27, Apéndice E (III-15)

Criterios en materia de navegación aérea: A41-10 (II-6)

Cuotas

escalas 2017-2019: A39-32 (X-19)
escalas 2020-2022: A40-30 (X-25)
escalas 2023-2025: A41-29 (X-32)
pago, demoras: A26-23 (X-18)
principios: A36-31 (X-17)

Cuotas atrasadas:

incentivos para liquidación: A38-25 (X-54)
liquidación: A34-1 (X-55); A39-31 (X-52)

Declaración sobre seguridad de la aviación: A41-18 (VII-4)

Dependencia Común de Inspección: A22-7 (I-62)

Derecho aeronáutico

convenios: A41-4, Apéndice B (V-1)
enseñanza: A41-4, Apéndice D (V-3)

Derecho de los tratados: Convención de Viena, 1986: confirmación: A33-5 (I-44)

Derechos comerciales

Véase Acuerdos y arreglos

Derribo de una aeronave civil libia: A19-1 (I-45)

Desarrollo económico: A41-25 (VI-1)

Desinsectación de las aeronaves: A40-14 (I-110)

Día Internacional de la Paz: A24-1 (I-113)

Diferencias (SARPS y PANS): A39-22 (II-2)

Dispositivos de instrucción por simulación de vuelo (FSTD): A38-10 (II-52)

Documentación

distribución: A3-5 (IX-7)
publicación y distribución: A24-21 (IX-6)

Ejecución de planes regionales:

ayuda y asesoramiento: A22-19 (II-29); A41-10 (II-6)
seguridad operacional de la aviación en África: A38-7 (II-26)

Emblema y sello de la OACI: A31-1 (I-41)

Emisiones de los motores de las aeronaves: A41-21, (I-78)

Enfermedades transmisibles: protección y prevención:

pasajeros y tripulaciones: A35-12 (I-104)
viajes aéreos: A37-13 (I-98)

Enfoque equilibrado
Véase Ruido

Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS): A34-1 (X-55)

Equipo de Investigación de los Hechos (FFIT): A41-1 (I-51)
(Véase también Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 1944)

Equipo Especial del Consejo para la Recuperación de la Aviación (CART): A41-11 (I-106)
(Véase también Pandemia de COVID-19)

Espacio exterior: A29-11 (I-65)

Espectro de radiofrecuencias: política de la OACI: A41-7 (I-138)

Estadísticas: A41-27, Apéndice D (III-14)

Estados contratantes

colaboración para la seguridad operacional de la aviación civil: A25-3 (I-13)
cooperación: investigaciones: accidentes de aviación: A41-10, Apéndice N (II-20)
cooperación, restablecimiento de las operaciones de los aeropuertos: A22-11 (VI-11)
cumplimiento de obligaciones financieras Véase Cuotas atrasadas
empleo del personal aeronáutico terrestre: A41-10, Apéndice K (II-18)
medidas respecto a la cooperación técnica: A41-25 (VI-1)
participación en la labor técnica: A41-10, Apéndice L (II-18)
relaciones con la OACI: A1-14 (I-41); A1-15 (I-45); A2-26 (I-42); A2-27 (I-43)

Estampido sónico: A41-20, Apéndice G (I-81)

Estrategias de instrucción y creación de capacidad en la aviación: A40-25 (II-51)

Estupefacientes

supresión del transporte ilícito por vía aérea: función de la OACI: A27-12 (I-102)
programas de pruebas: A33-12 (II-47)

Expertos

asistencia técnica: A40-24 (VI-1)
oficinas regionales: A41-10, Apéndice M (II-19)

Facilitación:

accesibilidad: A41-15 (III-28)
declaración consolidada: A41-17 (III-17)

Federación de Rusia, infracciones cometidas por: A41-2 (I-52)
(Véase también Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 1944)

Financiamiento colectivo: A1-65 (IV-1); A14-37 (IV-5); A16-10 (IV-5)

Fondo de capital circulante: A41-30 (X-49)

Fondo para tecnología de la información y de las comunicaciones (ICT):
A33-24 (X-63), A35-32 (X-64)

Gastos de los servicios administrativos y operacionales: A36-39 (X-63)

Género

Véase Secretaría

GNSS

Véase Comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático: A41-21 (1-84)

Grupos de expertos: A41-10, Apéndice B (II-7)

Idiomas

árabe, ampliación de los servicios en la OACI: Decisión A26 (IX-4); A29-21 (IX-4)

uso en los períodos de sesiones de la Asamblea: Decisión A23 (IX-4)

uso limitado: Decisión A21 (IX-3)

chino, ampliación de los servicios en la OACI: A31-16 (IX-4)

introducción: Decisión A22 (IX-4)

servicios: A22-30 (IX-2); A37-25 (IX-1)

uso: Comisión de Aeronavegación: A22-29 (IX-2)

Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT):

programa de prevención e implantación: A31-9 (I-133)

Impuestos

A41-27, Apéndice B (III-9)

Informes de auditoría: A37-30 (X-56); A38-29 (X-57); A39-35 (X-57); A40-32 (X-58); A41-32 (X-59)

Iniciativa Ningún país se queda atrás: A39-23 (I-143)

Innovación en la aviación: A40-27 (I-150)

Instalaciones y servicios de navegación aérea

búsqueda y salvamento: A41-10, Apéndice H (II-14)

financiamiento colectivo: A1-65 (IV-1)

justificación económica: A16-10 (IV-5)

implantación: A22-19 (II-29); A39-22 (II-2), A41-10, Apéndice E (II-10)

planes regionales y SUPPS: A41-10, Apéndice E (II-10)

SARPS y PANS: A39-22 (II-2)

Instrucción aeronáutica: A41-10, Apéndice D (II-9)

Instrumentos internacionales de la OACI

ratificación, estado: A41-4, Apéndice C (V-2)

Interferencia ilícita

Consejo: medidas: A41-18, Apéndice G (VII-18)

controles de exportación de MANPADS: A36-19 (VII-22)

criterios generales: A41-18, Apéndice A (VII-4)

declaración de la Asamblea: A17-1 (VII-2)

destrucción de aeronaves en vuelo: A27-9 (VII-21); A33-1 (VII-1); A35-1 (1-50)

Estados: medidas que han de tomar: A41-18, Apéndice D (VII-13)

instrumentos jurídicos internacionales: A41-18, Apéndice B (VII-7)
medidas de seguridad de carácter técnico: A41-18, Apéndice C (VII-8)
organizaciones internacionales: cooperación: A41-18
uso indebido de aeronaves: declaración: A33-1 (VII-1)

Invasión iraquí de Kuwait: repercusiones en la aeronáutica: A28-7 (I-49)

Invitaciones para participar en futuros períodos de sesiones de la Asamblea: A5-3 (I-33)

Israel: A19-1 (I-45); A20-1 (I-46)

Jerusalén, aeropuerto: A21-7 (I-47); A23-5 (I-47)

Labor técnica: participación de los Estados: A41-10, Apéndice L (II-18)

Laissez-passer: A2-25 (I-58)

Lanzamientos de misiles sin previo aviso: A41-3 (I-54)
(Véase también Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 1944)

Licencias, tripulación de vuelo: A21-24 (II-45); A41-10, Apéndice C (II-8)

Mandatos para los cargos de Secretario General y Presidente del Consejo: A38-21 (VIII-2)

Metas mundiales de navegación basada en la performance: A37-11 (II-36)

Métodos recomendados

cumplimiento: A39-22 (II-2)
definición: A39-22 (II-2)
formulación: A39-22 (II-2)
preparación: medio ambiente: A41-20, Apéndice B (I-70)

Movilización de recursos: A40-22 (I-148)

Naciones Unidas

acuerdo con la OACI: A1-2 (I-57)
Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC): A41-21 (I-84)
ECOSOC, Resolución 222 (IX)A: A41-25, Apéndice A (VI-1)
laissez-passer: A2-25 (I-58)
Objetivos de Desarrollo Sostenible: A41-23 (I-35)
relaciones con la OACI: A2-24 (I-57)
10° aniversario: A9-16 (I-59)

Normas: A39-22 (II-2)

Nueva generación de profesionales de la aviación: A39-29 (II-50)

Nuevos participantes

navegación aérea y gestión del tránsito aéreo: A41-9 (II-42), A41-27 (III-1)
CORSIA: A41-22 (I-95)

OACI

acrecentamiento de la eficacia: A41-23 (I-35); A32-1 (I-38); A33-3 (I-40)
celebraciones del Cincuentenario (1994): A29-1 (I-1)
criterios permanentes: esfera jurídica: A41-4 (V-1)
criterios permanentes: esfera jurídica: criterio general: A41-4, Apéndice A (V-1)
emblema y sello: A31-1 (I-41)
miembros: A1-3 (I-15); A1-9 (I-16)
Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV): A39-17 (VI-10)
sede permanente: A8-4 (I-33); A8-5 (I-34)

Objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG): A41-21 (I-84)

Objetivos de Desarrollo Sostenible: A41-24 (I-146)

Oficinas regionales: Secretaría: A41-10, Apéndice M (II-19)

Organismos regionales de aviación civil: relaciones con la OACI: A27-17 (I-59); A37-21 (I-60)

Organización de Liberación de Palestina: participación en la OACI en calidad de observador:
A22-6 (I-63)

Organizaciones internacionales

Naciones Unidas véase Naciones Unidas
relaciones con la OACI: A1-10 (I-55); A1-11 (I-56); A5-3 (I-33)

Organizaciones regionales: relaciones con la OACI: A37-21 (I-60)

Pandemia de COVID-19: A41-11 (I-106)

Pasajeros insubordinados/perturbadores: infracciones: legislación interna: A41-4, Apéndice E (V-3)

Paz y seguridad: A5-5 (I-58)

Plan de acción de seguridad de la aviación: contribuciones financieras: A36-18 (VII-20)

Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA):
A41-22 (I-95)

Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP): A41-6, Apéndice A (II-32)

Plan mundial de navegación aérea (GANP): A41-6, Apéndice B (II-34)

Planes regionales

ejecución: A22-19 (II-29); A41-10, Apéndice E (II-10)
financiamiento: A16-10 (IV-5)
formulación: A41-10, Apéndice E (II-10)

Política de información pública: A1-15 (I-45)

Política relativa al personal: A1-51 (VIII-1)

Presupuestos

2008-2009-2010: A36-29 (X-37)
2011-2012-2013: A37-26 (X-39)
2014-2015-2016: A38-22 (X-41)
2017-2018-2019: A39-37 (X-43)
2020-2021-2022: A40-34 (X-44)
2023-2024-2025: A41-28 (X-47)

Privilegios e inmunidades: A2-26 (I-42); A2-27 (I-43); A26-3 (I-43)

Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)

cumplimiento de SARPS y PANS: A39-22 (II-2)
formulación: A39-22 (II-2)
preparación: A39-22 (II-2)

Procedimientos suplementarios regionales (SUPPS)

cumplimiento: A41-10, Apéndice E (II-10)
formulación: A41-10, Apéndice E (II-10)

Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional: A32-11 (I-121);
A33-9 (I-122); A40-13 (I-129)

Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación: A41-18, Apéndice E (VII-15)

Pronósticos y planificación económica: A41-27, Apéndice E (III-15)

Protección del medio ambiente

cambio climático: A41-21 (I-84)
combustible: A41-21 (I-84), A41-22 (I-95),
generalidades: A41-20, Apéndice A (I-68)
introducción de especies foráneas, prevención: A36-21 (I-102)
políticas y prácticas permanentes de la OACI: A41-20 (I-67); A41-21 (I-84); A41-22 (I-95)

Protección del transporte aéreo público internacional: A27-13 (I-112)

Publicaciones: A1-54 (IX-5)

Rasgo drepanocítico: A21-24 (II-45)

Reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta: A41-13 (I-145)

Reglamentación económica: A41-27, Apéndice A (III-3)

Reglamento financiero: A36-35 (X-1); A37-29 (X-2); A38-28 (X-2); A39-34 (X-4); A41-31 (X-5)

República Popular Democrática de Corea, infracciones cometidas por: A41-3 (I-54)
(Véase también Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 1944)

Reuniones

documentación: A3-5 (IX-7)
extraoficiales: A22-19, cláusula c) (II-30)
navegación aérea: A41-10, Apéndice A (II-6)

organismos especializados, invitaciones a los movimientos de liberación: Decisión A21 (I-58)
participación de la OLP en la OACI en calidad de observador: A22-6 (I-63)
preparación y marcha: A11-16 (I-40)
Reuniones regionales de navegación aérea (RAN): A41-10, Apéndice F (II-11)

Ruido

enfoque equilibrado: A41-20, Apéndice C (I-72)

Rutas aéreas: rutas transpolares, uso de: A36-14 (II-23)

Secretaría

comisión de servicio: A1-51, cláusula 3 (VIII-2)
distribución geográfica: A14-6 (VIII-3); A24-20 (VIII-4)
distribución nacional: A4-31 (VIII-3)
expertos de asistencia técnica: A41-25, Apéndice C (VI-7)
igualdad de género: A41-26 (VIII-5)
labor técnica: A41-10, Apéndice L (II-18)
nombramientos de corto plazo: A14-6, cláusula 2 (VIII-4)
nombramientos y ascensos: A1-8 (VIII-8)
política de contratación: A14-6, cláusulas 2 y 3 (VIII-4)
política general sobre el personal: A1-51 (VIII-1)
prerrogativas e inmunidades: A2-27 (I-43)

Secuestro de aeronaves

Véase Interferencia ilícita

Sede: Sede permanente: A8-4 (I-33); A8-5 (I-34)

Seguridad operacional

cooperación y asistencia regionales para superar deficiencias relacionadas con la seguridad operacional: A40-6 (I-126)
estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional: A40-6 (I-126)
factores humanos: A41-10, Apéndice O (II-21)
Fondo (SAFE): A37-16 (I-132)
información: código de conducta: A37-1 (I-64)
pistas: A37-6 (I-135)
planificación mundial para la seguridad operacional: A41-6 (II-31)
recopilación y procesamiento de datos: A40-3 (II-35)

Seguridad de la aviación, declaración: A41-18 (VII-4)

Seguridad de la navegación: A32-6 (I-50)

Seguridad, especificaciones y medidas

Véase Interferencia ilícita

Seguridad operacional en la pista: A37-6 (I-135)

Seguro aeronáutico por riesgo de guerra: asistencia: A33-20 (V-13)

Servicios de búsqueda y salvamento: A41-10, Apéndice H (II-14)

Sistemas

planificación: A23-14 (II-40)

Sustituciones de halones: A39-13 (II-49)

Tecnología de la información y de las comunicaciones (ICT)

fondo: A33-24 (X-63); A35-32 (X-64)

Tránsito aéreo

coordinación, civil/militar: A41-10, Apéndice I (II-15)

servicios, delimitación de espacios aéreos: A41-10, Apéndice G (II-12)

Transporte aéreo

declaración consolidada: políticas de la OACI: A41-27 (III-1)

servicios: A27-13 (I-112)

Transporte espacial comercial (CST): A40-26 (I-66)

Trata de personas: A41-16 (III-29)

Tripulación de vuelo, certificados de competencia y licencias: A41-10, Apéndice C (II-8)

Uso indebido de ciertas sustancias

drogas y alcohol: programas de pruebas: A33-12 (II-47)

lugar de trabajo: función de la OACI: A29-16 (II-46)

Utilización de los terrenos: planificación y gestión: A41-20, Apéndice F (I-79)

Vigilancia de la seguridad operacional

intensificación: A29-13 (I-120)

programa de auditoría: A32-11 (I-121); A33-9 (I-122); A40-13 (I-129)

Voto, suspensión del derecho: A39-31 (X-52)

Vuelos humanitarios: A29-14 (I-140)

Apéndice E

ÍNDICE DE RESOLUCIONES VIGENTES* (en orden numérico)

<i>Resolución</i>	<i>Página</i>	<i>Resolución</i>	<i>Página</i>	<i>Resolución</i>	<i>Página</i>
A1-2	I-57	A13-1	I-16	A24-1	I-113
A1-3	I-15	A14-5	I-30	A24-3	I-6
A1-8	VIII-8	A14-6	VIII-3	A24-5	I-46
A1-9	I-16	A14-37	IV-5	A24-20	VIII-4
A1-10	I-55	A16-10	IV-5	A24-21	IX-6
A1-11	I-56	A16-13	I-32	A25-1	I-10
A1-14	I-41	A16-16	I-4	A25-2	I-12
A1-15	I-45	A17-1	VII-2	A25-3	I-13
A1-23	I-32	A17A-1	I-17	A26-3	I-43
A1-51	VIII-1	A18-2	I-23	A26-23	X-18
A1-54	IX-5	A19-1	I-45	A27-1	I-12
A1-65	IV-1	A20-1	I-46	A27-2	I-24
A2-24	I-57	A21-2	I-18	A27-9	VII-21
A2-25	I-58	A21-7	I-47	A27-11	II-41
A2-26	I-42	A21-12	I-62	A27-12	I-102
A2-27	I-43	A21-24	II-45	A27-13	I-112
A3-5	IX-7	A22-2	I-4	A27-17	I-59
A3-9	VIII-9	A22-3	I-5	A28-1	I-19
A4-1	I-22	A22-5	I-48	A28-2	I-20
A4-3	I-2	A22-6	I-63	A28-7	I-49
A4-31	VIII-3	A22-7	I-62	A29-1	I-1
A5-3	I-33	A22-11	VI-11	A29-3	I-113
A5-5	I-58	A22-19	II-29	A29-11	I-65
A5-10	X-59	A22-29	IX-2	A29-13	I-120
A7-5	I-27	A22-30	IX-2	A29-14	I-140
A8-1	I-29	A23-2	I-8	A29-15	I-104
A8-4	I-33	A23-3	I-9	A29-16	II-46
A8-5	I-34	A23-5	I-47	A29-19	I-13
A9-16	I-59	A23-13	II-43	A29-21	IX-4
A11-16	I-40	A23-14	II-40	A31-1	I-41

**Nota.— En lo que respecta a las resoluciones no vigentes, consúltese la publicación “Resoluciones no vigentes de la Asamblea”.*

Además de las resoluciones enumeradas en este índice, hay otras tres resoluciones que están vigentes pero cuyos textos no se han reproducido en el presente documento por la siguiente razón:

- A6-12, A12-4 y A14-1: estas resoluciones rigen el Reglamento interno permanente de la Asamblea. La actual versión de este Reglamento aparece en el Doc 7600.*

<i>Resolución</i>	<i>Página</i>	<i>Resolución</i>	<i>Página</i>	<i>Resolución</i>	<i>Página</i>
A31-9	I-133	A38-7	II-26	A40-32	X-58
A31-16	IX-4	A38-8	II-48	A40-33	X-62
A31-29	I-6	A38-10	II-52	A40-34	X-44
A32-1	I-38	A38-13	I-24	A41-1	I-51
A32-2	I-6	A38-21	VIII-2	A41-2	I-52
A32-3	I-7	A38-22	X-41	A41-3	I-54
A32-6	I-50	A38-23	X-50	A41-4	V-1
A32-11	I-121	A38-25	X-54	A41-5	I-28
A32-12	I-119	A38-28	X-2	A41-6	II-31
A32-19	V-11	A38-29	X-57	A41-7	I-138
A32-20	V-12	A38-30	X-61	A41-8	I-115
A33-1	VII-1	A39-4	I-21	A41-9	II-42
A33-3	I-40	A39-5	I-22	A41-10	II-6
A33-5	I-44	A39-6	I-25	A41-11	I-106
A33-9	I-122	A39-7	I-26	A41-12	I-108
A33-11	I-114	A39-8	V-8	A41-13	I-145
A33-12	II-47	A39-9	V-9	A41-14	I-141
A33-20	V-13	A39-10	V-9	A41-15	III-28
A33-24	X-63	A39-13	II-49	A41-16	III-29
A34-1	X-55	A39-17	VI-10	A41-17	III-17
A35-1	I-50	A39-21	II-22	A41-18	VII-4
A35-2	VII-23	A39-22	II-2	A41-19	VII-24
A35-12	I-104	A39-23	I-143	A41-20	I-67
A35-32	X-64	A39-29	II-50	A41-21	I-84
A36-6	I-124	A39-31	X-52	A41-22	I-95
A36-10	I-135	A39-32	X-19	A41-23	I-35
A36-14	II-23	A39-34	X-4	A41-24	I-146
A36-18	VII-20	A39-35	X-57	A41-25	VI-1
A36-19	VII-22	A39-36	X-61	A41-26	VIII-5
A36-21	I-102	A39-37	X-43	A41-27	III-1
A36-29	X-37	A40-2	I-137	A41-28	X-47
A36-31	X-17	A40-3	II-35	A41-29	X-32
A36-35	X-1	A40-5	II-24	A41-30	X-49
A36-38	X-60	A40-6	I-126	A41-31	X-5
A36-39	X-63	A40-8	II-54	A41-32	X-59
A37-1	I-64	A40-12	VII-19	A41-33	X-62
A37-6	I-135	A40-13	I-129		
A37-11	II-36	A40-14	I-110		
A37-16	I-132	A40-22	I-148		
A37-21	I-60	A40-23	II-28		
A37-25	IX-1	A40-25	II-51		
A37-26	X-39	A40-26	I-66		
A37-29	X-2	A40-27	I-150		
A37-30	X-56	A40-29	X-51		
A37-31	X-60	A40-30	X-25		

Apéndice C
IFAIMA 24 Recomendaciones de la Reunión

Todos los actores de la cadena de datos aeronáuticos deberían respetar los cronogramas de AIRAC y tomarlos más en serio.
Las organizaciones deben invertir en QMS para garantizar un producto AIS adecuado para su propósito.
Las organizaciones deberían adoptar la digitalización como una forma de mejorar la calidad y la disponibilidad de los productos AIS.
La transformación digital no se trata sólo de tecnología: se trata de personas, por lo que la inversión en la fuerza laboral en términos de capacitación es importante.
Se deben considerar nuevos conjuntos de habilidades (como codificación de TI, conocimiento de inteligencia artificial) para la próxima generación de personal de AIM.
Hacemos un llamado a la implementación del dominio del idioma inglés para AIM (a nivel regional y global).
Tener un nivel adecuado de inglés te abre puertas a múltiples oportunidades. Y tener el dominio adecuado del idioma inglés en aviación, especialmente para AIM, no solo asegurará la uniformidad, sino que también asegurará una comunicación clara, disminuirá los malentendidos y proporcionará la interacción y expresión oral correctas, la comprensión auditiva y de lectura adecuada y la escritura correcta. expresión, que son muy necesarios entre todos los expertos de AIM a nivel mundial
La digitalización es el camino para seguir. ¡Necesitamos actuar ahora! (cambio de mentalidad, afrontar el desafío de frente)
Se requieren más campañas de concientización internamente en cada organización para influir hacia arriba en los líderes y gerentes sobre la importancia de la inversión en recursos AIS/AIM para hacer frente a los requisitos regulatorios y de usuarios actuales y futuros.
Alentamos la implementación de CBTA en más regiones, ya que está dando sus frutos rápidamente y permitiendo una fuerte mejora del personal.
CAA, ANSP y originadores de datos deben participar y comunicarse
Los cambios estructurales de los servicios de navegación aérea en Europa, tal como los prevé el concepto de Cielo Único Europeo, la comunidad AIS debe vigilar atentamente su desarrollo, reconociendo las posibles implicaciones negativas para los AIS y la navegación aérea en general, y crear conciencia sobre estas cuestiones tanto a nivel nacional como internacional.
Considerar un enfoque regional para SWIM, en colaboración con todas las partes interesadas de la ATM, aprovechando la experiencia de otras regiones.
Centrarse en la transición a AIM a través de la digitalización para que la información aeronáutica pueda compartirse e intercambiarse mejor a través de SWIM.
Necesitamos cambiar nuestra mentalidad y pensar en datos y servicios.
Considere el soporte de inteligencia artificial para el dominio del idioma, AIM (recopilación y análisis de datos) y capacitación.
En conclusión, para verdaderamente conquistar juntos los desafíos de AIM es necesario: <ul style="list-style-type: none">• Comunicación• Colaboración• Coordinación