

EDICIÓN PROVISIONAL

SEPTIEMBRE DE 2007

# RESOLUCIONES

ADOPTADAS POR LA ASAMBLEA



ASAMBLEA — 36° PERÍODO DE SESIONES

Montreal, 18–28 de septiembre de 2007

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNATIONAL

# RESOLUCIONES ADOPTADAS POR EL 36º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

## EDICIÓN PROVISIONAL

### ÍNDICE

<b>Resolución</b>		<i>Página</i>
A36-1	Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África .....	1
A36-2	Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional .....	2
A36-3	Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) — Seguridad operacional .....	5
A36-4	Aplicación de un enfoque de supervisión continua para el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) después de 2010 .....	6
A36-5	Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS) .....	7
A36-6	Reconocimiento del certificado de explotador de servicios aéreos de explotadores extranjeros y vigilancia de sus operaciones por parte de los Estados .....	8
A36-7	Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la eficiencia .....	10
A36-8	No divulgación de ciertos registros de accidentes e incidentes .....	13
A36-9	Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad operacional de la aviación .....	14
A36-10	Mejora de la prevención de accidentes en la aviación civil .....	15
A36-11	Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas .....	17
A36-12	Sustitución de halones .....	19
A36-13	Declaración refundida de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea .....	20
A36-14	Uso de rutas transpolares .....	44
A36-15	Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo .....	45

	<i>Página</i>
A36-16	Resoluciones no vigentes de la Asamblea ..... 61
A36-17	Declaración refundida de las políticas de cooperación técnica de la OACI ..... 62
A36-18	Contribuciones financieras al Plan de acción de seguridad de la aviación ..... 68
A36-19	Amenaza que plantean para la aviación civil los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) ..... 69
A36-20	Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita ..... 71
A36-21	Prevención de la introducción de especies exóticas invasivas ..... 82
A36-22	Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente..... 82
A36-23	Metas mundiales de navegación basada en la performance..... 105
A36-24	Desinsectación no química de la cabina y el puesto de pilotaje de las aeronaves en los vuelos internacionales de pasajeros..... 107
A36-25	Apoyo a la política de la OACI en asuntos del espectro de radiofrecuencias..... 108
A36-26	Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica ..... 109
A36-27	Igualdad de género..... 115
A36-28	Límite del número de mandatos para los cargos de Secretario General y Presidente del Consejo ..... 117
A36-29	Presupuestos correspondientes a 2008, 2009 y 2010 ..... 118
A36-30	Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el fondo general y determinar los anticipos al fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio ..... 120
A36-31	Prorratio de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes (Principios que deben aplicarse en la determinación de las escalas de cuotas) ..... 121
A36-32	Contribuciones al fondo general para 2008, 2009 y 2010..... 122
A36-33	Cumplimiento por parte de los Estados contratantes de sus obligaciones financieras para con la Organización y medidas que han de tomarse respecto a aquellos Estados que no cumplan con las mismas ..... 127
A36-34	Fondo de capital circulante ..... 129

A36-35	Enmienda del Reglamento financiero .....	131
A36-36	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2004, 2005 y 2006 y examen de los respectivos informes de auditoría.....	132
A36-37	Aprobación de las cuentas relacionadas con las actividades del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administradas por la OACI en calidad de organismo de ejecución correspondientes a los ejercicios económicos de 2004, 2005 y 2006 y examen de los informes de auditoría sobre los estados financieros de la Organización que también abarcan las cuentas del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.....	133
A36-38	Nombramiento del auditor externo .....	134
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 .....	135



## RESOLUCIONES ADOPTADAS POR EL 36º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

### EDICIÓN PROVISIONAL

#### **A36-1: Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África**

*Considerando* que es esencial que se realicen mayores esfuerzos coordinados bajo el liderazgo de la OACI para reducir deficiencias graves en la Región África-Océano Índico (AFI) que perjudican el funcionamiento y ulterior desarrollo de la aviación civil internacional;

*Tomando nota* de que el Consejo de la OACI ya ha adoptado medidas para abordar las cuestiones de seguridad operacional mediante la elaboración de un Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (el Plan AFI);

*Reconociendo* que muchos Estados contratantes en la Región AFI posiblemente no tienen los recursos técnicos o financieros necesarios para cumplir con los requisitos del Convenio de Chicago y sus Anexos y que, por consiguiente, tienen que depender de la OACI y otras partes interesadas para obtener conocimientos especializados y asistencia;

*Reconociendo* la necesidad de coordinar, bajo la égida de la OACI, las actividades de todas las partes interesadas que brindan asistencia a los Estados en la Región AFI;

*Reconociendo* que la OACI podría requerir recursos adicionales para llevar a cabo con éxito su función de coordinación;

*Considerando* la buena disposición de la comunidad internacional para brindar asistencia a la Región AFI a fin de conceder, lo más pronto posible, un contenido concreto y sustancial al Plan AFI;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados contratantes de la Región AFI a comprometerse con el logro de las metas y objetivos del Plan AFI y la transparencia continua respecto al avance realizado;
2. *Alienta* a los Estados contratantes de la Región AFI a reforzar la cooperación en toda la región a fin de utilizar óptimamente los recursos disponibles mediante proyectos regionales y subregionales en todos los sectores de la aviación civil, concediendo la más alta prioridad al campo de la seguridad operacional;
3. *Encarga* al Consejo que informe a los Estados, la industria y los donantes acerca de los proyectos a los que se les ha asignado prioridad a raíz del análisis de carencias llevado a cabo de acuerdo con el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP);
4. *Alienta* a todos los Estados contratantes, la industria y los donantes a que ejecuten los proyectos que aborden las cuestiones prioritarias identificadas en el análisis de carencias, en congruencia con los principios del GASP y otros establecidos en el Plan AFI;
5. *Encarga* al Consejo que establezca un mecanismo para recibir contribuciones voluntarias de las partes dispuestas a contribuir con la OACI en la coordinación del Plan o en las actividades emprendidas en el marco del Plan AFI;

6. *Encarga* al Consejo que coordine las contribuciones para la ejecución del Plan AFI;
7. *Encarga* al Consejo que asegure una función de liderazgo de la OACI más decisiva respecto a coordinar las actividades, iniciativas y estrategias de ejecución destinadas específicamente a alcanzar las metas y objetivos del Plan, a fin de lograr el mejoramiento sostenido de la seguridad de vuelo en la Región AFI y asignar en consecuencia los recursos a las Oficinas regionales pertinentes;
8. *Encarga* al Consejo que ejecute el Plan AFI de modo congruente con los principios y prácticas de gestión de programas y planes de actividades;
9. *Encarga* al Consejo que vigile y mida el estado de ejecución en la Región AFI durante el trienio e informe a la próxima Asamblea acerca de los progresos realizados;
10. *Encarga* al Consejo que asegure el desarrollo continuo de nuevas relaciones de trabajo que integren las capacidades de las Direcciones en la Sede con los recursos de las Oficinas regionales, los Estados contratantes y los participantes de la industria.

**A36-2: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional**

*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 contratantes, 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 contratante 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 contratantes 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 contratantes apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

*Considerando* que los resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) indican que diversos Estados contratantes todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional satisfactorio;

*Considerando* que en la Conferencia DGCA/06 se formularon recomendaciones para permitir que el público tenga acceso a información apropiada sobre las auditorías de la seguridad operacional y para que se desarrolle un mecanismo adicional que permita resolver rápidamente problemas importantes de seguridad operacional identificados mediante el USOAP;

*Considerando* que la OACI puede coordinar y facilitar la obtención de asistencia para los Estados que la necesiten para rectificar las deficiencias detectadas mediante el USOAP de la OACI;

*Considerando* que el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS) se ha establecido para ayudar a los Estados contratantes a financiar los proyectos relacionados con la seguridad operacional destinados a corregir las deficiencias detectadas principalmente mediante el USOAP y para los cuales dichos Estados no pueden proporcionar u obtener de otro modo los recursos financieros necesarios;

*Reconociendo* que no todos los Estados contratantes cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

*Reconociendo* que el establecimiento de sistemas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, 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;

*Reconociendo* que la asistencia con la que cuentan los Estados contratantes que tienen dificultades para corregir las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional aumentaría en gran medida mediante la aplicación de una estrategia unificada en la que participaran todos los Estados contratantes, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil;

*Reconociendo* las contribuciones de intensificación de la seguridad operacional como resultado de las auditorías llevadas a cabo por organizaciones internacionales y regionales, incluyendo las organizaciones que tienen acuerdos con la OACI, tales como la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL);

*Reconociendo* que la transparencia y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional constituyen uno de los principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro; y

*Reconociendo* que el conocimiento anticipado de la identidad del Estado de matrícula y del Estado del explotador de las aeronaves extranjeras que realizan operaciones en un Estado proporciona información vital para la vigilancia de dichas operaciones;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a intercambiar con los demás Estados contratantes información crítica relativa a la 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;

2. *Alienta* a los Estados contratantes 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;

3. *Recuerda* a los Estados contratantes 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;

4. *Recuerda* a los Estados contratantes que compartan con la OACI la información pertinente sobre las matrículas de aeronaves, en virtud del Artículo 21 del Convenio de Chicago y de conformidad con el reglamento que establezca el Consejo para regir este sistema de intercambio de la información;



5. *Pide* al Secretario General que siga fomentando la coordinación y cooperación entre el USOAP y los programas de auditorías de otras organizaciones relativos a la seguridad operacional de la aviación;

6. *Encarga* al Consejo que aplique y examine, en la medida necesaria, los procedimientos para informar a los Estados contratantes, como se establece en el Artículo 54 j) del Convenio de Chicago, en el caso de Estados que tienen deficiencias considerables respecto de los SARPS de la OACI relacionados con la seguridad operacional, a fin de que otros Estados contratantes tomen medidas en forma conveniente y oportuna;

7. *Encarga* al Consejo que promueva el concepto de sistemas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional;

8. *Insta* a los Estados contratantes a desarrollar y seguir reforzando la cooperación a escala regional y subregional y, cuando sea factible, establecer iniciativas de asociación con otros Estados, con empresas del sector aeronáutico, proveedores de servicios de navegación aérea, entidades financieras y otras partes interesadas con miras a reforzar su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional para fomentar un sistema más seguro de aviación civil internacional y mejorar el cumplimiento de las responsabilidades estatales;

9. *Alienta* a los Estados 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 sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, o a prestarles apoyo de manera tangible;

10. *Alienta* a los Estados contratantes a promover la seguridad operacional de la aviación como componente fundamental de las prioridades nacionales, sociales y económicas, así como del proceso de planificación y de las operaciones;

11. *Invita* a los Estados contratantes a utilizar los servicios de la OACI para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;

12. *Invita* a los Estados contratantes que experimenten dificultades a la hora de financiar las medidas necesarias para corregir las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional a aprovechar la oportunidad de financiación que brindan las instituciones financieras, comprendidos los bancos de fomento y otros donantes;

13. *Pide* al Consejo que, junto con los bancos de fomento y otros donantes, prepare un informe anual sobre las deficiencias a escala mundial tanto en la infraestructura de la aviación como en los mecanismos de vigilancia y, en particular, que especifique las deficiencias que necesitan tratarse con carácter prioritario, a fin de ayudar a los donantes a encontrar oportunidades de mejoramiento y asignar el apoyo de los Estados contratantes;

14. *Pide* al Secretario General que siga investigando los medios con que puede emprenderse la identificación de medidas, a escala nacional y regional, para apoyar el desarrollo de capacidades y procedimientos de vigilancia de la seguridad operacional en la ATM;

15. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que establezca una tarea para preparar directrices sobre los niveles óptimos de dotación de personal que requiere una autoridad de aviación civil para las funciones relacionadas con la seguridad operacional;

16. *Encarga* al Consejo que refuerce el Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) para asegurar su ininterrumpida eficacia; y

17. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A35-7.

### **A36-3: Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) — Seguridad operacional**

*Considerando* que garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional es responsabilidad de los Estados contratantes tanto colectiva como individualmente;

*Considerando* que la seguridad operacional de la aviación civil internacional depende también de la colaboración activa de todos los participantes;

*Considerando* que la implantación efectiva del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) exige una mayor colaboración de la OACI, los Estados contratantes, la industria y todos los demás interesados;

*Considerando* que la OACI desempeña una función de liderazgo en la facilitación de la aplicación de los SARPS y la rectificación de deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;

*Reconociendo* que la Asamblea en su 35º período de sesiones adoptó la Resolución A35-7, Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional; y

*Reconociendo* que el Secretario General ha tomado medidas para establecer el Programa de la estrategia unificada de la OACI;

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que continúe con la implantación de un Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) basado en:

- a) la transparencia y el intercambio de información crítica de seguridad operacional;
- b) la promoción del establecimiento de sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional y asistencia de los Estados;
- c) el análisis e intercambio de información de seguridad operacional; y
- d) la asociación con los Estados contratantes, la industria y otros interesados para coordinar y facilitar la provisión de asistencia financiera y técnica a los Estados que la necesitan a fin de rectificar las deficiencias detectadas mediante el USOAP de la OACI;

2. *Encarga* al Consejo que refuerce el Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) mediante la identificación y la reasignación de recursos adecuados dentro la Organización y el desarrollo de objetivos claramente definidos;

3. *Encarga* al Consejo que aliente aún más a los Estados que estén en posición de hacerlo a apoyar el programa ISD a través de la adscripción de especialistas y el suministro de otros recursos, a fin de que pueda ponerse en ejecución con éxito;

4. *Encarga* al Consejo apoyar el perfeccionamiento de la base de datos de Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX) para facilitar el intercambio de información crítica de seguridad operacional, según sea apropiado, entre los Estados contratantes, la industria y otros interesados;

5. *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 que la necesitan y también para determinar las medidas que deben tomarse en relación con los Estados que no han rectificado las deficiencias de seguridad operacional; y

6. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea con respecto a la implantación global del Programa.

**A36-4: Aplicación de un enfoque de supervisión continua para el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) después de 2010**

*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 fomento de la aplicación de normas internacionales contribuye al cumplimiento de este objetivo;

*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 el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) ha cumplido con éxito el mandato otorgado por las Resoluciones A32-11 y A35-6;

*Recordando* que la responsabilidad final por la vigilancia de la seguridad operacional radica en los Estados contratantes, que deberán examinar continuamente sus respectivas capacidades de vigilancia de la seguridad operacional;

*Recordando* que el 35º período de sesiones de la Asamblea reconoció que el establecimiento de organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional 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 el fomento de la uniformidad a más amplia escala; y

*Reconociendo* la necesidad de analizar la naturaleza y orientación futuras del USOAP una vez completado el actual ciclo de auditorías en 2010;

*La Asamblea:*

1. *Expresa* su reconocimiento al Secretario General por el éxito continuo en la implantación del enfoque sistémico global para el USOAP;

2. *Encarga* al Consejo que modifique el USOAP según considere necesario para incorporar principios de análisis de factores de riesgo de seguridad operacional, comprendidos los textos de orientación correspondientes, y, al completarse el ciclo actual de auditorías en 2010, aplicarlos de modo universal para evaluar permanentemente si los Estados cumplen con sus obligaciones de vigilancia y adaptar la planificación y el alcance de las auditorías en consecuencia;

3. *Encarga* al Consejo que examine, teniendo en cuenta las diferentes opciones que podrían considerarse, la viabilidad de aplicar un nuevo enfoque basándose en el concepto de supervisión continua, que se pondrá en marcha cuando haya concluido el actual ciclo de auditorías en 2010. Al hacerlo, el Consejo seguirá 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*, y en el Anexo 14 — *Aeródromos*; y

4. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre el plan general de aplicación de este nuevo enfoque de auditoría a partir de 2010.

#### **A36-5: Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS)**

*Considerando* que de conformidad con el Artículo 44 del Convenio de Chicago, los fines y objetivos de la OACI son, entre otras cosas, fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional para lograr 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 de conformidad con el Artículo 69 del Convenio de Chicago, si el Consejo estima que los aeropuertos u otras instalaciones y servicios para la navegación aérea de un Estado contratante no son razonablemente adecuados para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales, el Consejo consultará con el Estado en cuestión y con otros Estados afectados, con miras a encontrar los medios por los cuales la situación pueda remediarse, y podrá hacer recomendaciones con tal fin;

*Considerando* que, en cumplimiento de la Resolución A32-11, el Consejo ha instituido, a partir del 1 de enero de 1999, un Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y que se han recibido los resultados de las auditorías iniciales de casi todos los Estados contratantes que se realizaron en el marco del programa;

*Considerando* que estas auditorías han revelado que varios Estados contratantes deben recurrir a los escasos recursos de otras prioridades nacionales para implantar una vigilancia efectiva de la seguridad operacional y que estos Estados necesitarán diversos grados de asistencia para cumplir con sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional;

*Considerando* que la mayoría de los Estados en desarrollo experimentan dificultades para acceder a muchas fuentes de los mercados financieros, particularmente a los mercados de capital extranjeros, para financiar su infraestructura aeroportuaria y de servicios de navegación aérea, incluyendo los componentes de infraestructura relacionados con la seguridad operacional;

*Considerando* que el 33º período de sesiones de la Asamblea se mostró conforme con el estudio del Consejo en el que se evidencia la necesidad de contar con un IFFAS y avaló su establecimiento;

*Considerando* que la asistencia prestada por el IFFAS ha contribuido sustancialmente al logro de los objetivos del IFFAS de mejorar la seguridad operacional de la aviación mediante la aplicación de las medidas correctivas necesarias identificadas en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP); y

*Considerando* que el IFFAS continúa proporcionando financiación para proyectos relacionados con la seguridad operacional bajo la orientación del Consejo, y que el Consejo sigue recibiendo informes anuales del Órgano rector del IFFAS con respecto a la ejecución de los proyectos del IFFAS;

*La Asamblea:*

1. *Expresa* reconocimiento a los Estados contratantes y organizaciones internacionales por sus contribuciones al IFFAS y promesas de participación e insta firmemente a los Estados y a las organizaciones internacionales (privadas y públicas) relacionadas con la aviación internacional, líneas aéreas, aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea, fabricantes de células, motores y aviónica y otros miembros de la industria aeroespacial, y a la sociedad civil, a hacer contribuciones voluntarias, financieras o en especie, al IFFAS;

2. *Invita* a los Estados contratantes que tengan dificultades para financiar las medidas necesarias para corregir 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 operacional de la aviación (GASP) a valerse de la asistencia que puede prestar el IFFAS para financiar tales medidas, con financiación directa o como facilitador y catalizador de otras fuentes de financiación, para que se mantengan a escala mundial las normas de seguridad operacional de la aviación requeridas;

3. *Toma nota* del progreso continuo logrado por el IFFAS desde su creación y los valiosos servicios proporcionados en la ejecución de proyectos relacionados con la seguridad operacional;

4. *Toma nota* de las distintas restricciones con las cuales está funcionando el IFFAS, incluidos los altos costos administrativos en que se ha incurrido;

5. *Pide* que el Consejo apoye el buen funcionamiento del IFFAS mediante la supervisión continua del progreso logrado por el IFFAS en la financiación de proyectos relacionados con la seguridad operacional y que siga adelante con las medidas para promover y ampliar el IFFAS, reduciendo al mismo tiempo los costos al mínimo;

6. *Pide* que el Consejo haga todo lo necesario para atraer contribuciones al IFFAS de los Estados y otros participantes;

7. *Pide* que el Consejo presente al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea un informe respecto a las actividades del IFFAS, incluyendo una evaluación de la labor y estados financieros auditados; y

8. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A35-8.

**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.

#### **A36-7: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la eficiencia**

*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 contratantes y los demás interesados;

*Considerando* que con miras a lograr este objetivo, la Organización se ha fijado Objetivos estratégicos que, entre otros aspectos, abarcan las esferas de la seguridad operacional y la eficiencia;

*Reconociendo* la importancia de contar con un marco mundial en respaldo de los Objetivos estratégicos de la OACI;

*Reconociendo* la importancia de que los planes e iniciativas regionales y nacionales se basen en dicho marco mundial para asegurar una ejecución eficaz; y

*Reconociendo* que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional 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;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que la OACI implante y mantenga vigentes el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en respaldo de los Objetivos estratégicos pertinentes de la Organización;
2. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación y coordinación con todos los interesados;
3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil internacional;
4. *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;
5. *Encarga* al Consejo que informe a los futuros períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea sobre la ejecución y evolución de los planes GASP y GANP;
6. *Encarga* al Secretario General que ponga a disposición los planes GASP y GANP en el sitio web público de la OACI.
7. *Declara* que la presente resolución de la Asamblea reemplaza y deja sin efecto la Resolución A33-16 de la Asamblea relativa al Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

## APÉNDICE A

### **Plan global para la seguridad operacional de la aviación**

*Reafirmando* que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo;

*Reconociendo* que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida que atañe a la OACI, los Estados contratantes 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, tales como el Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST), la Iniciativa europea de estrategia de seguridad operacional (ESSI), el Equipo panamericano de seguridad operacional de la aviación (PAAST) y el Equipo de África y las Islas del Océano Índico para el acrecentamiento de la seguridad operacional de la aviación (ASET);

*Reconociendo* la necesidad de que el marco para la seguridad operacional continúe evolucionando, de manera que conserve su eficacia y eficiencia frente a los cambios que se suceden en las esferas económica, técnica y de reglamentación;

*Tomando nota* de que el aumento de tráfico previsto en la aviación civil internacional producirá un número creciente de accidentes de aeronaves a menos que se reduzca el índice de accidentes;



*Consciente* de la necesidad de preservar la confianza del público en el transporte aéreo;

*Reconociendo* que, en los esfuerzos por acrecentar la seguridad operacional de la aviación, cobra capital importancia un enfoque dinámico donde se identifiquen y manejen los riesgos para la seguridad operacional;

*Tomando nota con satisfacción* de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial elaborada con la OACI por los principales actores de la industria asociados en el Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG), la cual constituye la base del Plan global para la seguridad operacional de la aviación;

*Tomando nota* de la intención de utilizar constantemente el Plan global para la seguridad operacional de la aviación como instrumento para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten;

*Tomando nota* de la estrategia unificada establecida por la OACI para resolver deficiencias relacionadas con la seguridad operacional; y

*Tomando nota* de la aceptación por el Consejo de la versión revisada del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) el 18 de julio de 2007;

*La Asamblea:*

1. *Destaca* la necesidad de reducir el número e índice de accidentes mortales en las operaciones de transporte aéreo en todo el mundo, y particularmente en aquellas regiones donde dicho índice supera considerablemente el promedio mundial;

2. *Insta* a los Estados contratantes y a la industria a hacer suyos los principios y objetivos contenidos en el GASP y la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial y a aplicar sus metodologías en asociación con todos los interesados con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronaves;

3. *Insta* a los Estados contratantes a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), en la aplicación de las metodologías del GASP y el proceso de planificación regional de la OACI;

4. *Insta* a los Estados contratantes a reforzar el marco global de seguridad operacional de la aviación:

- a) compartiendo la información de seguridad operacional que resulte adecuada con los demás Estados, los demás interesados en la esfera de la aviación y el público;
- b) actuando con diligencia en la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en toda la industria de la aviación como complemento del marco de reglamentación existente;
- c) promoviendo una sana cultura dentro de un ambiente donde se aliente y propicie la notificación y el intercambio de información y se tomen medidas correctivas oportunas al recibirse información sobre deficiencias; y
- d) suministrando a la OACI los datos sobre accidentes e incidentes según corresponda;

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 los explotadores extranjeros que realicen vuelos dentro de 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;

6. *Insta* a los Estados a idear soluciones sostenibles que les permitan ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional. Este objetivo puede lograrse compartiendo recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional y los conocimientos especializados de otros Estados;

7. *Insta* a los Estados contratantes, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación, evitando la duplicación de esfuerzos.

## APÉNDICE B

### Plan mundial de navegación aérea

*Considerando* que el acrecentamiento de la eficiencia en las operaciones de aviación constituye un elemento clave de los Objetivos estratégicos de la OACI;

*Habiendo adoptado* la Resolución A35-15, que contiene la declaración refundida 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); y

*Tomando nota* de la aceptación por el Consejo de la nueva versión del Plan mundial de navegación aérea (GANP) el 30 de noviembre de 2006;

*La Asamblea:*

1. *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;

2. *Insta* a los Estados contratantes, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para lograr una ejecución coordinada del GANP, evitando la duplicación de esfuerzos;

3. *Encarga* al Consejo que vele por que el GANP se mantenga permanentemente actualizado para reflejar los adelantos operacionales y técnicos, obrando en estrecha colaboración con los Estados y los demás interesados; y

4. *Insta* al Consejo a facilitar la formulación y seguir de cerca la ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales basados en el GANP.

### **A36-8: No divulgación de ciertos registros 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 los investigadores de accidentes para facilitar el establecimiento de las causas de 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 respecto a un uso inadecuado es indispensable para asegurar que se continúe facilitando toda la información pertinente a los investigadores de accidentes en las futuras investigaciones;

*Reconociendo* que las medidas adoptadas hasta el momento para asegurar la protección de ciertos registros de accidentes e incidentes quizá no sean suficientes y, *tomando nota* de que la OACI ha publicado orientación jurídica para ayudar a los Estados a este respecto;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados contratantes a examinar y, si es necesario, adaptar sus leyes, reglamentos y políticas para proteger ciertos registros de accidentes e incidentes en cumplimiento del párrafo 5.12 del Anexo 13, a fin de reducir los impedimentos a las investigaciones de accidentes e incidentes, teniendo en cuenta la orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, publicada por la OACI, como figura en el Adjunto E al Anexo 13;

2. *Encarga* al Consejo que presente un informe de situación al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre este asunto; y

3. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A33-17.

**A36-9: Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad operacional de la aviación**

*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;

*Reconociendo* que la protección contra el uso inapropiado de la información sobre seguridad operacional es fundamental para asegurar la continua disponibilidad de toda información pertinente sobre seguridad operacional, a fin de poder tomar medidas preventivas adecuadas y oportunas;

*Preocupada* por la tendencia a utilizar la información sobre seguridad operacional para la adopción de medidas disciplinarias y de aplicación y para ser admitida como prueba en procedimientos judiciales;

*Tomando nota* de la importancia de un entorno equilibrado en donde no se sancionen los actos del personal de operaciones acordes con su experiencia y formación pero tampoco se toleren la negligencia grave ni las transgresiones intencionales;

*Consciente* de que la utilización de información sobre seguridad operacional para otros fines no relacionados con la seguridad operacional podría disuadir de suministrar tal información, y tener efectos perjudiciales para la seguridad operacional de la aviación;

*Considerando* que es necesario encontrar un equilibrio entre la necesidad de proteger la información sobre seguridad operacional y la necesidad de administrar debidamente la justicia;

*Reconociendo* que los avances tecnológicos han hecho posible nuevos sistemas de recopilación, tratamiento e intercambio de datos sobre seguridad operacional, permitiendo contar con múltiples fuentes de información sobre seguridad operacional que son esenciales para mejorar la seguridad operacional de la aviación;

*Tomando nota* de que las leyes internacionales vigentes, así como las leyes y reglamentos nacionales de muchos Estados, podrían no ser totalmente adecuados para proteger la información sobre seguridad operacional contra el uso indebido; y

*Tomando nota* de que la OACI ha publicado orientación jurídica con el propósito de asistir a los Estados en la promulgación de sus leyes y reglamentos nacionales para proteger la información obtenida de los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, permitiendo al mismo tiempo la administración apropiada de la justicia.

*La Asamblea:*

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a que examinen su legislación vigente y la ajusten, según sea necesario, o promulguen leyes y reglamentos que protejan la información obtenida de todos los sistemas pertinentes de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, basándose, en la medida de lo posible, en las directrices jurídicas elaboradas por la OACI que figuran en el Adjunto E al Anexo 13;

2. *Insta* al Consejo a que coopere con los Estados contratantes y las organizaciones internacionales correspondientes respecto a la elaboración y aplicación de orientación en apoyo del establecimiento de sistemas de notificación de seguridad operacional eficaces, y al logro de un entorno equilibrado en que la información útil obtenida de todos los sistemas pertinentes de recopilación y procesamiento de datos sea fácilmente accesible, respetando al mismo tiempo los principios de administración de justicia y libertad de información;

3. *Encarga* al Consejo que presente un informe sobre la evolución de este asunto al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea; y

4. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A35-17.

#### **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;

*Observando* 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.

### **A36-11: 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 contratantes han hecho esfuerzos considerables a fin de cumplir los requisitos de competencia lingüística para el 5 de marzo de 2008;

*Reconociendo* que algunos Estados contratantes tienen dificultades considerables en el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística, comprendido el establecimiento de medios de instrucción y examen;

*Reconociendo* que algunos Estados contratantes necesitarán tiempo adicional para cumplir las disposiciones en materia de competencia lingüística más allá de la fecha de aplicación;

*Considerando* que, de conformidad con el Artículo 38 del Convenio, todo Estado contratante que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de las normas y procedimientos internacionales está obligado a notificar 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 contratantes a utilizar la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las que se ha especificado;

2. *Encarga* al Consejo que apoye a los Estados contratantes en el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística mediante el establecimiento de criterios mundialmente armonizados para los exámenes lingüísticos;

3. *Insta* a los Estados contratantes que no estén en condiciones de cumplir los requisitos de competencia lingüística para la fecha de aplicación a publicar en el sitio web de la OACI sus planes de acción para el cumplimiento de los requisitos lingüísticos, comprendidas las medidas provisionales para mitigar el riesgo, según sea necesario, con respecto a pilotos, controladores de tránsito aéreo y explotadores de estaciones aeronáuticas que participan en vuelos internacionales, de conformidad con las prácticas conexas que figuran más adelante y los textos de orientación de la OACI;

4. *Encarga* al Consejo que proporcione orientación a los Estados para la elaboración de planes de acción para el cumplimiento, incluida una explicación de las medidas de reducción de riesgos, de manera tal que los Estados contratantes puedan publicar sus planes tan pronto como sea posible, y en todo caso antes del 5 de marzo de 2008;

5. *Insta* a los Estados contratantes a que dispensen el requisito de obtención de permiso que dispone el Artículo 40 del Convenio en el espacio aéreo bajo su jurisdicción respecto a aquellos pilotos que no cumplen aún los requisitos de competencia lingüística de la OACI, por un período que no exceda de tres años después de la fecha de aplicación del 5 de marzo de 2008, con sujeción a que los Estados que expidieron o convalidaron las licencias hayan puesto sus planes de acción para el cumplimiento a disposición de todos los demás Estados contratantes;

6. *Insta* a los Estados contratantes a no restringir el ingreso de sus explotadores, en el curso de sus operaciones comerciales o de aviación general, al espacio aéreo bajo la jurisdicción o responsabilidad de otros Estados cuyos controladores de tránsito aéreo o explotadores de estaciones aeronáuticas no cumplan aún los requisitos de competencia lingüística, por un período que no exceda de tres años después de la fecha de aplicación del 5 de marzo de 2008, con sujeción a que los Estados citados hayan puesto sus planes de acción para el cumplimiento a disposición de todos los demás Estados contratantes;

7. *Insta* a los Estados contratantes a proporcionar datos sobre su nivel de cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística cuando así lo pida la OACI;

8. *Pide* al Consejo que presente al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea un informe sobre el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística de la OACI; y

9. *Declara* que esta Resolución sustituye a la Resolución A32-16.

### **Prácticas conexas**

**Los Estados contratantes que no estén en condiciones de cumplir los requisitos de competencia lingüística para el 5 de marzo de 2008 deberán:**

1. Elaborar planes de acción para el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística que comprendan lo siguiente:

- a) un calendario para la adopción de los requisitos de competencia lingüística en su reglamentación nacional;
- b) un calendario para el establecimiento de medios de instrucción y evaluación lingüística;

- c) la descripción de un sistema para priorizar en función de los riesgos las medidas que han de adoptarse en el ínterin hasta lograr el cumplimiento pleno de los requisitos de competencia lingüística;
  - d) un procedimiento de anotación de las licencias para indicar el nivel de competencia lingüística del titular; y
  - e) la designación de un coordinador nacional en relación con el plan de acción para el cumplimiento de los requisitos de conocimiento del idioma inglés;
2. Poner sus planes de acción para el cumplimiento de los requisitos lingüísticos a disposición de todos los demás Estados contratantes mediante su publicación en el sitio web de la OACI lo más pronto posible, o en todo caso antes del 5 de marzo de 2008;
  3. Notificar a la OACI las diferencias con las normas y métodos recomendados sobre competencia lingüística; y
  4. Publicar en sus publicaciones de información aeronáutica las diferencias con los requisitos de competencia lingüística en relación con el suministro de servicios de navegación aérea.

#### **A36-12: Sustitución de halones**

*Considerando* que los halones contribuyen al cambio climático y que ya no se producen por acuerdo internacional porque son sustancias químicas que agotan la capa de ozono, y se han utilizado como agentes de extinción de incendios en las aeronaves comerciales de transporte por 45 años;

*Reconociendo* que es necesario hacer mucho más porque las reservas de halones disponibles están disminuyendo y la preocupación de la comunidad ambientalista está aumentando debido a la falta de avance significativo en la aviación;

*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 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, aun cuando se ha avanzado en la sustitución de halones en algunos aspectos de la operación de aeronaves, no ha habido un avance real en la sustitución de halones en los compartimientos de carga, que constituye decididamente la aplicación más importante de este agente extintor; y

*Reconociendo* que toda estrategia de sustitución de halones debe depender de alternativas que no planteen un riesgo inaceptable para el medio ambiente o la salud en comparación con los halones que sustituyen;

*La Asamblea:*

1. *Concuerta* en que es urgente desarrollar e implantar sustitutos de los halones para la aviación civil;



2. *Insta* a los Estados a aconsejar a sus fabricantes de aeronaves, líneas aéreas, fabricantes de sustancias químicas y compañías proveedoras de extintores de incendios que avancen más rápidamente en la implementación de alternativas de los halones en los motores y equipos generadores auxiliares, extintores de mano y lavabos; y en la investigación de otros sustitutos de los halones para los motores/grupos auxiliares de energía y compartimientos de carga;

3. *Pide* que el Consejo considere un mandato con efecto en 2011 para la sustitución de halones en:

- lavabos en las aeronaves de fabricación nueva; y
- lavabos, extintores de mano, motores y equipos generadores auxiliares en las aeronaves para las cuales se ha presentado una nueva solicitud de certificación de tipo.

4. *Pide* que el Consejo considere un mandato con efecto en 2014 para la sustitución de halones en los extintores de mano en las aeronaves de fabricación nueva;

5. *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 (PNUMA) por intermedio de su Comité de opciones técnicas sobre halones del Grupo de evaluación tecnológica y económica, en relación con el tema de la sustitución de halones para la aviación civil; y

6. *Resuelve* que el Consejo informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre el avance con respecto a la sustitución de halones en la aviación civil.

**A36-13: Declaración refundida 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 refundida de los criterios permanentes relacionados específicamente con la navegación aérea existentes al concluir ese período de sesiones;

*Considerando* que la Asamblea adoptó, mediante la Resolución A35-14, Apéndices A a X inclusive, una declaración de los criterios permanentes y las prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea existentes al concluir el 35° 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 A35-14, Apéndices A a X inclusive, y ha enmendado la declaración para reflejar las decisiones tomadas durante el 36° período de sesiones; y

*Considerando* que la declaración de criterios permanentes que figura en la Resolución A35-14 queda sustituida por la presente;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que:

- a) los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración refundida de los criterios permanentes y prácticas correspondientes de la Organización en materia de navegación aérea existentes al concluir el 36° 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. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A35-14 con sus Apéndices A a X inclusive.

## APÉNDICE A

### **Formulación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)**

*Considerando* que el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* dispone que la Organización adopte y enmiende las 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 la Asamblea estima aconsejable establecer ciertos criterios que deberán seguirse en el cumplimiento de estas disposiciones del Convenio; y

*Considerando* que los términos “Norma” y “Método recomendado” significan lo siguiente:

- a) *Norma* — toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad operacional o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que, de acuerdo con el Convenio, se ajustarán los Estados contratantes. En el caso de que sea imposible su cumplimiento, el Artículo 38 del Convenio establece que es obligatorio hacer la correspondiente notificación al Consejo; y
- b) *Método recomendado* — toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad operacional, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes;

*La Asamblea resuelve* que:

1. los SARPS y los PANS se enmendarán cuando sea necesario para reflejar la evolución de las necesidades y de la técnica, proporcionando de este modo, entre otras cosas, una base sólida para la formulación de planes regionales y la provisión de instalaciones y servicios;
2. a reserva de lo establecido en la cláusula anterior, las normas y métodos recomendados se modificarán lo menos posible, con objeto de que los Estados contratantes 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;
3. 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, eficiencia e interfuncionamiento requeridos. Las especificaciones técnicas de apoyo que prepare la OACI se incluirán, en la medida de lo posible, en documentos separados;

4. en la elaboración de los SARPS, procedimientos y textos de orientación, la OACI debería utilizar, 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;

5. las normas 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 y regularidad;

6. las propuestas de enmienda de los SARPS y PANS se someterán a la consideración de los Estados contratantes antes de que el Consejo adopte medidas al respecto, salvo cuando éste 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. Con todo, dichos textos se pondrán a disposición de los Estados que los soliciten;

7. las fechas de aplicación de las enmiendas de los SARPS y PANS se fijarán de tal modo que los Estados contratantes dispongan de tiempo suficiente para su implantación; y

8. a menos que concurran circunstancias excepcionales, las fechas de aplicación de las enmiendas de los Anexos y PANS se fijarán de modo que se evite la necesidad de que los Estados contratantes tengan que enmendar sus reglamentos nacionales más de dos veces en el año civil. En aplicación de lo que antecede, siempre que sea factible, no se enmendará un mismo Anexo o documento relativo a los PANS más de una vez por año civil.

### **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, tramitación y difusión de especificaciones técnicas.

2. Los Estados contratantes 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 contratantes 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 contratantes 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. Al aplicar la disposición de la Cláusula 8 de la parte dispositiva, 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.

## APÉNDICE B

### 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 contratantes como de la Organización; y

*Considerando* que es preciso obtener el máximo provecho de dichas reuniones sin imponer una carga excesiva a los Estados contratantes ni a la Organización;

*La Asamblea resuelve* que:

1. la celebración de reuniones convocadas por el Consejo, a las cuales puedan asistir todos los Estados contratantes 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 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 contratantes, 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 C

### **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 contratantes ni a la Organización;

*La Asamblea resuelve* que:

1. se crearán grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación siempre que sea necesario adelantar la solución de problemas técnicos especializados que la Comisión no pueda resolver adecuada o rápidamente mediante otros mecanismos establecidos;

2. las atribuciones y los programas de trabajo de los grupos de expertos respaldarán el plan de actividades de la OACI, serán claros y concisos con plazos y se respetarán;

3. se examinará periódicamente la marcha de los trabajos de los grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación y dichos grupos cesarán de existir tan pronto hayan realizado la tarea que se les encomendó. La existencia de un grupo de expertos durante más de cuatro años 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 contratantes.

## APÉNDICE D

### **Cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) y de los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)**

*Considerando* que el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* prescribe que todo Estado contratante 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, de conformidad con el Artículo 38 del Convenio, cualquier Estado contratante que considere imposible cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera normas o procedimientos internacionales y que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran de los establecidos está obligado a notificarlo inmediatamente a la OACI; y

*Considerando* que es importante que la Organización utilice todos los medios a su alcance para alentar y ayudar a los Estados contratantes a superar las dificultades que pueda plantearles la aplicación de los SARPS y los PANS;

*La Asamblea resuelve* que:

1. se alentará y ayudará a los Estados contratantes en la aplicación de los SARPS y los PANS, empleándose para ello todos los medios disponibles;
2. el Consejo seguirá de cerca las diferencias existentes entre los reglamentos y prácticas de los Estados contratantes y los previstos en los SARPS y PANS, a fin de fomentar la eliminación de las diferencias que afecten mayormente a la seguridad operacional y regularidad de la navegación aérea internacional o que sean incompatibles con los objetivos de las normas internacionales; y
3. el Consejo analizará la causa de la falta de cumplimiento y adoptará las medidas necesarias.

### **Prácticas correspondientes**

1. Con objeto de alentar y prestar ayuda a los Estados contratantes en la aplicación de los SARPS y PANS, el Consejo debería utilizar todos los medios a su alcance, incluso los recursos de la Sede, de las oficinas regionales de la OACI y del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

2. Los Estados contratantes deberían proseguir, y en caso necesario intensificar, sus esfuerzos para aplicar en las instalaciones que tengan en servicio aquellas prácticas y procedimientos que estén de acuerdo con los SARPS y PANS vigentes. A este respecto los Estados contratantes deberían considerar la posibilidad de modificar los trámites internos por los que se ponen en práctica las disposiciones de los SARPS y los PANS, cuando tales modificaciones permitan acelerar o simplificar dichos trámites o hacerlos más eficaces.

3. El Consejo debería instar a los Estados contratantes 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 contratante no puede cumplir con alguna norma o método recomendado (SARPS), debería informar a la OACI el motivo del incumplimiento, mencionando todo reglamento o práctica nacional que difiera en naturaleza o en principio. Las notificaciones de diferencias con respecto a los SARPS recibidas deberían publicarse sin demora en Suplementos a los Anexos correspondientes. Asimismo, debería solicitarse de los Estados contratantes que publiquen en sus AIP cualesquiera diferencias importantes que existan entre sus reglamentos y los SARPS y PANS.

4. Para poder estar al tanto de las diferencias que existan con respecto a los SARPS y PANS, el Consejo debería solicitar informes de los Estados contratantes que no hayan notificado a la Organización la aplicación de los SARPS, o que lo hayan hecho en forma incompleta. Además, el Consejo debería solicitar también de los Estados contratantes que no hayan publicado en sus AIP información relativa a la aplicación de los SARPS y PANS, que la publiquen.

## APÉNDICE E

### Manuales y circulares técnicos de la OACI

*Considerando* que los textos de orientación técnica actualizados que facilita la OACI son de extraordinaria utilidad para las administraciones al planificar la aplicación de las normas y métodos recomendados, procedimientos para los servicios de navegación aérea y planes regionales;

*Considerando* que es igualmente importante que se disponga de orientación técnica adecuada para la formación de personal y la actualización de los conocimientos del personal en funciones que exigen los adelantos técnicos, para mejorar la calidad del servicio y aumentar el grado de seguridad de las operaciones aéreas;

*Considerando* que no existe ninguna otra posibilidad satisfactoria de facilitar dichos textos de orientación con carácter internacional, si no es bajo el patrocinio de la OACI; y

*Considerando* que el mantenimiento al día de los manuales de la OACI existentes y la preparación de nuevos manuales y circulares, según resulte apropiado, es una tarea importante tanto en términos de necesidades de personal técnico como administrativo, que entraña prioridades en conflicto y que exige medidas especiales relativas a la capacidad de la Secretaría y a los métodos de publicación;

*La Asamblea resuelve* que se dé prioridad a la actualización permanente del contenido de los actuales manuales técnicos de la OACI y a la preparación de los nuevos textos de orientación que los adelantos técnicos justifiquen, para garantizar que los Estados contratantes obtengan el máximo provecho de la aplicación de las normas, métodos recomendados y procedimientos para los servicios de navegación aérea así como de la planificación e implantación de las instalaciones y servicios.

### Prácticas correspondientes

1. El Consejo, teniendo en cuenta la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional, debería mantener en revisión el programa de manuales y circulares técnicos de la OACI para asegurarse de que los textos de orientación abarquen debidamente todas las esferas técnicas pertinentes.

2. El Consejo debería procurar obtener los medios necesarios para preparar y publicar manuales y circulares técnicos apropiados sin demoras indebidas y sin entrar en competencia con las prioridades en la producción de publicaciones ordinarias.

## APÉNDICE F

### Unidades de medida

*Considerando* que convendría llegar a la unificación de las unidades de medida, en interés de la seguridad de las operaciones internacionales aéreas y terrestres;

*Considerando* que es importante que en las publicaciones de la OACI relativas a la navegación aérea se utilicen unidades de medida normalizadas; y

*Considerando* que en el Anexo 5, cuarta edición, se especifica el uso de un sistema normalizado de unidades de medida en las operaciones aéreas y terrestres de la aviación civil internacional basado en el

sistema internacional de unidades de medida (SI), pero permite el empleo de ciertas unidades ajenas al sistema SI, unas con carácter permanente y otras con carácter temporal;

*La Asamblea resuelve que:*

1. se aliente a los Estados contratantes a ajustar sus reglamentos y métodos nacionales con las disposiciones del Anexo 5, tan pronto como sea posible; y
2. en todas las publicaciones de navegación aérea de la OACI deberán expresarse las unidades de medida en las unidades especificadas en el Anexo 5 cuando en el mismo existan unidades apropiadas.

## **APÉNDICE G**

### **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 al personal aeronáutico pertinentes existen distintas interpretaciones respecto a si los Estados contratantes tienen o no la obligación de reconocer los certificados y licencias expedidos o convalidados por otros Estados contratantes; y

*Considerando* que por lo que respecta a ciertas categorías de aeronaves o clases de personal aeronáutico pueden transcurrir muchos años hasta que entren en vigor los SARPS correspondientes o quizá no sea factible adoptarlos respecto a determinadas categorías o clases;

*La Asamblea resuelve que:*

1. los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias de la tripulación de una aeronave expedidos o convalidados por el Estado contratante en que está matriculada serán reconocidos como válidos por los demás Estados contratantes 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, clases o tipos de aeronaves o clases de personal aeronáutico, los certificados y licencias expedidos o convalidados de conformidad con los reglamentos nacionales por el Estado contratante en que está matriculada la aeronave serán reconocidos por los demás Estados contratantes en caso de vuelos sobre sus territorios, incluyendo aterrizajes y despegues.

## **APÉNDICE H**

### **Instrucción aeronáutica**

*Considerando* que la provisión y funcionamiento satisfactorios de las instalaciones y servicios terrestres, así como la aplicación de los SARPS y los PANS, dependen de que el grado de formación del personal sea elevado;



*Considerando* que los Estados contratantes están experimentando dificultades con estas cuestiones debido a la falta de personal con formación adecuada;

*Considerando* que es preciso realizar un esfuerzo especial con objeto de fomentar un nivel más elevado de formación del personal y ayudar a los Estados contratantes a satisfacer sus necesidades en esta materia; y

*Considerando* que los seminarios teóricos llevados a cabo por la Organización representan un medio eficaz de promover el entendimiento común y la aplicación uniforme de los SARPS y los PANS;

*La Asamblea resuelve* que:

1. se alentará y ayudará a los Estados contratantes para que mantengan un nivel elevado de instrucción de su personal aeronáutico, especialmente el que se ocupe de la prestación y funcionamiento de las instalaciones y servicios destinados a la navegación aérea internacional. A este fin, y como parte de su programa de trabajo regular, la Organización llevará a cabo un programa de formación permanente que se ha denominado Programa de instrucción aeronáutica de la OACI\*; y
2. el programa de instrucción aeronáutica de la OACI se regirá por los principios siguientes:
  - a) la instrucción aeronáutica es responsabilidad de los Estados contratantes;
  - b) la Organización debería otorgar la más alta prioridad al establecimiento de programas relacionados con la seguridad operacional y la seguridad de la aviación;
  - c) debería alentarse y facilitarse la prestación de ayuda entre Estados en materia de instrucción aeronáutica, especialmente en aquellos aspectos en que la falta de instrucción adecuada pueda perjudicar la seguridad, protección o regularidad de la navegación aérea internacional;
  - d) la Organización debería brindar asesoramiento a los Estados contratantes acerca de la vigilancia operacional de los centros de instrucción; y
  - e) la Organización no debería participar en la dirección de los centros de instrucción, pero sí alentar y asesorar a los explotadores de los centros.

### **Prácticas correspondientes**

1. El Consejo, mediante la elaboración de especificaciones y textos de orientación, la realización de seminarios teóricos, así como por medio de asesoramiento directo y celebración de consultas, debería ayudar a los Estados contratantes a:
  - a) normalizar, en la medida de lo posible, los programas, métodos y materias que integran los cursos de instrucción, y establecer disposiciones adecuadas para los exámenes y el otorgamiento de licencias;
  - b) ajustar los grados de competencia a las normas internacionales; y

---

\* La asistencia que presta la OACI en virtud del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y otros programas se rige por lo establecido en las Resoluciones A16-7 y A26-16.

- c) utilizar los criterios mencionados en los incisos a) y b) anteriores, con el objeto de conseguir una mayor uniformidad de las prácticas y procedimientos operativos.
2. Debería estudiarse constantemente la posibilidad de establecer cursos de instrucción especializada y superior, siempre que sea necesario contar con la competencia exigida para instalar, explotar y mantener las instalaciones y servicios.
  3. El Consejo debería alentar a los Estados contratantes a establecer requisitos para:
    - a) la instrucción práctica en el puesto de trabajo, incluyendo familiarización con las condiciones operativas pertinentes, del personal que después de haber finalizado la instrucción básica necesite tener experiencia en condiciones reales, antes de que se le asigne a puestos de responsabilidad en las operaciones; a este respecto los Estados deberían considerar la posibilidad de utilizar plenamente los recursos de los diversos programas de cooperación y asistencia técnica; y
    - b) cursos periódicos de actualización, especialmente cuando se introduzca nuevo equipo, procedimientos o técnicas.
  4. El Consejo debería solicitar a los Estados contratantes que faciliten información, con objeto de comunicarla a los demás Estados, sobre los tipos de cursos aeronáuticos que patrocinen o que estén disponibles en sus Estados y en los cuales se acepten alumnos procedentes de otros Estados, así como la dirección a la cual puedan pedirse más detalles. Al mismo tiempo, el Consejo debería poner a disposición de los Estados contratantes toda información pertinente relativa a los centros de instrucción ayudados por la OACI que admiten alumnos de otros países.
  5. El Consejo debería instar a los Estados contratantes a que utilicen al máximo los centros de instrucción que funcionen en sus respectivas regiones para la formación de su personal aeronáutico en las materias respecto a las cuales no existan escuelas nacionales equivalentes. Con ese fin, el Consejo debería alentar a los Estados a establecer condiciones que favorezcan la asistencia de nacionales procedentes de otros Estados situados dentro de la región.

## APÉNDICE I

### Coordinación de sistemas y subsistemas aeronáuticos

*Considerando* que es conveniente evitar la repetición innecesaria de las funciones de los equipos que se encuentran a bordo de las aeronaves o en las instalaciones terrestres o espaciales, en aras de la economía;

*Considerando* que podría resultar posible reducir la complejidad total de los futuros equipos coordinando las especificaciones generales y funcionales de ciertos nuevos equipos con las de los demás que se lleven a bordo de las aeronaves o se encuentren en las instalaciones terrestres o espaciales;

*Considerando* que es preciso reconocer que dicha coordinación puede, no obstante, experimentar dificultades técnicas y operacionales y que debe tener en cuenta la relación costo/eficacia correspondiente y la necesidad de proceder a una aplicación progresiva que no ocasione perjuicios innecesarios; y

*Considerando* que la Comisión de Aeronavegación ha desempeñado, en la medida de lo necesario, una función coordinadora en relación con las diversas actividades técnicas que están bajo su control tomando debidamente en consideración la información que le facilitan los Estados;

*La Asamblea resuelve* que se coordinen estrechamente los trabajos sobre los sistemas y subsistemas aeronáuticos, examinando detenidamente las relaciones que tienen entre sí y teniendo en cuenta los requisitos operacionales, el progreso tecnológico que pueda preverse y las consideraciones de costo/beneficio.

## **APÉNDICE J**

### **Formulación 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 contratantes 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 la planificación de instalaciones y servicios debería respaldar un enfoque basado en la actuación con respecto a la planificación;

*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 Organización, los Estados contratantes 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.

### **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. El Consejo, teniendo en cuenta la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional, debería mantener constantemente en estudio el efecto de la variación de los requisitos en los planes regionales, con objeto de determinar a su debido tiempo si es necesaria su revisión.

3. Al evaluar la urgencia de una revisión de los planes regionales, el Consejo debería tener en cuenta el tiempo que los Estados contratantes necesitan para proveer las instalaciones y servicios adicionales necesarios.

4. 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.

5. El Consejo debería garantizar que se elabore una base de datos electrónicos de planes regionales, con el apoyo de herramientas de planificación, a fin de mejorar la eficiencia y agilizar el ciclo de tramitación de las enmiendas;

6. El Consejo debería utilizar los grupos de planificación creados en las distintas regiones por el propio Consejo para ayudar a mantener al día los planes regionales y otros documentos complementarios.

## APÉNDICE K

### Reuniones regionales de navegación aérea (RAN)

*Considerando* que las reuniones RAN son de gran importancia para determinar las instalaciones y servicios que los Estados contratantes 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 contratantes y de la Organización;

*Considerando* que es preciso obtener el máximo provecho de dichas reuniones sin imponer una carga excesiva a los Estados contratantes ni a la Organización; 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 convocación 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 contratantes 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 contratante 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 L**

### **Ejecución de planes regionales**

*Considerando* que, de conformidad con el Artículo 28 del Convenio, los Estados contratantes se comprometen, en la medida en que lo juzguen factible, a proveer las instalaciones y servicios necesarios para facilitar la navegación aérea internacional;

*Considerando* que los planes regionales establecen los requisitos relativos a las instalaciones y servicios para la aviación civil internacional; y

*Considerando* que toda deficiencia importante en la ejecución de los planes regionales puede afectar a la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones aéreas internacionales y, en consecuencia, debería subsanarse lo más rápidamente posible;

*La Asamblea resuelve* que:

1. en los programas de ejecución de los Estados contratantes se dará prioridad a la provisión y funcionamiento continuo de aquellas instalaciones y servicios que, de no prestarse, ocasionarían probablemente graves perjuicios a las operaciones aéreas internacionales;

2. la determinación, investigación y recomendación de medidas por parte de la Organización, sobre las deficiencias importantes en la ejecución de los planes regionales, se llevarán a cabo en el plazo mínimo posible; y

3. los grupos regionales de planificación y ejecución 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, teniendo en cuenta la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional, debería comunicar a cada Estado contratante, detalladamente y a la mayor brevedad, las recomendaciones relativas a la provisión de instalaciones y servicios para la navegación aérea que corresponda aplicar en ese Estado en virtud de los planes regionales.

2. Los Estados contratantes deberían preparar y mantener al día planes adecuados, incluso sobre las necesidades de personal, para la ejecución ordenada de las partes de los planes regionales pertinentes a cada uno de ellos.

3. El Consejo debería disponer lo necesario para la vigilancia del estado de ejecución de los planes regionales y para la publicación de informes periódicos sobre dicha ejecución, en los cuales se debería incluir información sobre deficiencias graves en la ejecución de dichos planes.

4. Los usuarios de las instalaciones y servicios de navegación aérea deberían notificar todo problema grave encontrado debido a la falta de implantación de instalaciones y servicios requeridos en los planes regionales. Dichos informes deberían dirigirse a los Estados contratantes encargados de dicha implantación. Estos últimos deberían tomar medidas sobre tales informes, pero en el caso de que no se adopten las medidas correctivas adecuadas, los usuarios interesados deberían notificarlo a la OACI por medio de una organización internacional, en caso de que sea apropiado hacerlo.

5. El Consejo debería disponer lo necesario para la realización de exámenes periódicos de los problemas graves encontrados por los usuarios debidos a la falta de implantación de instalaciones y servicios de navegación aérea y, cuando corresponda, para la adopción de medidas que faciliten la eliminación de esos problemas tan pronto como sea posible.

## **APÉNDICE M**

### **Delimitación de los espacios aéreos de los servicios de tránsito aéreo (ATS)\***

*Considerando* que el Anexo 11 al Convenio requiere que los Estados contratantes 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 contratante puede delegar en otro Estado la responsabilidad del suministro de los servicios de tránsito aéreo sobre su territorio, por mutuo acuerdo;

---

\* La expresión "espacios aéreos ATS" comprende las regiones de información de vuelo, áreas de control y zonas de control.

*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;

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 contratante 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 contratantes 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 Organización.

2. 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 N

### **Prestación de los servicios de búsqueda y salvamento**

*Considerando* que, de acuerdo con el Artículo 25 del Convenio, cada Estado contratante 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 de Chicago contiene especificaciones relativas al establecimiento y prestación de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de los territorios de los Estados contratantes, 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 contratante 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 aeronáuticos y marítimos;



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 contratante 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 contratantes, en cooperación con otros Estados y la Organización, 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 O**

### **Coordinación entre el tránsito aéreo civil y el militar**

*Considerando* que tanto el espacio aéreo como un gran número de instalaciones y servicios deberían ser utilizados en común por la aviación civil y militar;

*Considerando* que el Artículo 3 d) del Convenio 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 la creciente demanda de tránsito aéreo se beneficiaría de un mayor acceso al espacio aéreo que se utiliza para fines militares y que no se ha llegado a soluciones satisfactorias del problema de la utilización conjunta del espacio aéreo en todas las áreas;

*Considerando* que si bien la integración completa del control del tránsito aéreo civil y militar debe considerarse como el objetivo final, la mejora de la coordinación en muchos Estados constituye actualmente el modo más inmediato de abordar la solución de las dificultades existentes; y

*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;

*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 del tránsito aéreo civil internacional;
2. los reglamentos y procedimientos establecidos por los Estados contratantes 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; y
3. el Consejo procurará respaldar a los Estados en el establecimiento de acuerdos civiles y militares proporcionando asesoramiento y orientación.

### **Prácticas correspondientes**

1. Los Estados contratantes deberían iniciar o mejorar la coordinación entre sus servicios de tránsito aéreo civil y militar, con objeto de cumplir con los principios enunciados en la Cláusula dispositiva 1 anterior.
2. El Consejo debería cerciorarse de que el asunto relativo a la coordinación civil y militar en la utilización del espacio aéreo se incluya, de ser necesario, en el orden del día de las reuniones departamentales y regionales.
3. 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.

## **APÉNDICE P**

### **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. 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; y

*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;

*La Asamblea resuelve* que:

1. la Organización continuará estudiando los requisitos técnicos referentes a aeródromos;
2. los futuros tipos de aeronaves deberán proyectarse de modo que puedan operar eficientemente y causando la mínima perturbación ambiental en los aeródromos utilizados por las actuales aeronaves;
3. los Estados certificarán los aeródromos; y
4. los Estados deberían asegurar que se adopten en sus aeródromos sistemas de gestión de la seguridad.

### **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, debería:
  - a) preparar más textos de orientación sobre los futuros adelantos; y
  - b) mantener a los Estados contratantes 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 Q**

### **Ensayos en tierra y en vuelo de las radioayudas para la navegación**

*Considerando* que es esencial verificar el buen funcionamiento de las radioayudas para la navegación mediante ensayos periódicos; y

*Considerando* que el establecimiento de instalaciones de ensayos en tierra mucho más perfeccionadas reduciría al mínimo la necesidad de efectuar ensayos en vuelo;

*La Asamblea resuelve que:*

1. en espera del posible establecimiento de instalaciones de ensayos en tierra mucho más perfeccionadas, las radioayudas para la navegación se verificarán regularmente mediante ensayos en vuelo; y
2. con objeto de reducir al mínimo la necesidad de efectuar ensayos periódicos en vuelo, debería perfeccionarse el equipo terrestre de radionavegación, incluso las instalaciones correspondientes de ensayo y control en tierra, para que proporcionen la misma seguridad de funcionamiento que los ensayos en vuelo.

### **Prácticas correspondientes**

1. En espera de la posibilidad de conseguir instalaciones de ensayos en tierra mucho más perfeccionadas, los Estados contratantes deberían crear sus propias secciones de ensayos en vuelo, crearlas en común con otros Estados, o concertar acuerdos con Estados u organismos que dispongan de los medios adecuados, para que éstos realicen ensayos en vuelo por su cuenta.
2. El Consejo debería continuar su labor con miras a coordinar las disposiciones que tomen los Estados contratantes para llevar a cabo regularmente ensayos en vuelo de sus radioayudas para la navegación.
3. El Consejo debería investigar, en consulta con los Estados contratantes que participen en el diseño y la fabricación de sistemas de radioayudas para la navegación, todos los medios posibles para mejorar las instalaciones de ensayos en tierra, con objeto de reducir al mínimo la necesidad de efectuar ensayos periódicos en vuelo.
4. El Consejo debería transmitir a los Estados contratantes toda información relativa a los adelantos de importancia obtenidos en el perfeccionamiento del equipo terrestre de radionavegación, incluso las instalaciones correspondientes de ensayo y control en tierra, en la medida en que dichos adelantos puedan contribuir a reducir al mínimo la necesidad de efectuar ensayos en vuelo.

## **APÉNDICE R**

### **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 las condiciones de empleo del personal aeronáutico terrestre deberían guardar la relación debida con la capacitación exigida y las tareas que debe desempeñar dicho personal.

## **APÉNDICE S**

### **Participación de los Estados en la labor técnica de la OACI**

*Considerando* que las aportaciones de carácter técnico de los Estados contratantes 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 contratantes participen rápida y adecuadamente en la labor técnica de la Organización; y

*Considerando* que es necesario asegurar que dicha participación produzca los mejores resultados, sin imponer una carga excesiva ni a los Estados contratantes ni a la Organización;

*La Asamblea resuelve* que es necesario contar con la participación efectiva de los Estados contratantes en la labor técnica de la Organización.

### **Prácticas correspondientes**

1. El Consejo debería estimular la participación efectiva de los Estados contratantes en la labor técnica de la Organización, teniendo debidamente en cuenta la necesidad de reducir al mínimo el costo que dicha participación representa para la Organización y los Estados contratantes.

2. Los Estados contratantes 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 Organización; y
- e) ayudar a la Organización en su labor técnica por cualquier otro medio que elija el Consejo.

### **APÉNDICE T**

#### **Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales**

*Considerando* que es preciso seguir prestando una ayuda eficaz a los Estados contratantes 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 contratantes 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 contratantes a resolver los problemas relativos a 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 contratantes 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 Organización 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 U**

### **Cooperación entre los Estados contratantes en las investigaciones de ciertos 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 exige 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 contratantes 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; y

*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;

*La Asamblea resuelve* recomendar a los Estados contratantes que cooperen en la investigación de accidentes de aviación de gran magnitud o en accidentes en los que la investigación requiere expertos e instalaciones altamente especializados, y que para este fin los Estados contratantes, en la medida de lo posible, entre otras cosas:

- a) proporcionen, a solicitud de otros Estados contratantes, ayuda e instalaciones especializadas para la investigación de accidentes de aviación de gran magnitud; y
- b) brinden la oportunidad a los Estados contratantes que desean adquirir experiencia en investigaciones, para que asistan a las investigaciones de accidentes de aviación de gran magnitud, en interés del desarrollo y fomento de la investigación especializada.

### **Prácticas correspondientes**

1. Debería alentarse a los Estados contratantes 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 contratantes 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. Debería alentarse a los Estados contratantes 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 que permite la instrucción internacionalmente normalizada.

## **APÉNDICE V**

### **La seguridad de vuelo y los factores humanos**

*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 los factores humanos están relacionados con las limitaciones del comportamiento humano en el entorno de la aviación civil;

*Considerando* que en la mayoría de los accidentes (aproximadamente el 70%) se manifiesta la incidencia de los factores humanos, y por lo tanto sigue existiendo la necesidad de adoptar medidas apropiadas encaminadas a reducir el número de accidentes aéreos;

*Considerando* que el uso creciente de la automatización y la introducción de nuevas técnicas, tanto en las operaciones de vuelo como en las de tierra, con la mayor complejidad que suponen, pueden agravar aún más la incidencia del factor humano, a menos que se tomen medidas apropiadas y oportunas;

*Considerando* que varios Estados están poniendo en práctica programas relativos a los factores humanos y que la experiencia que han adquirido debería llevarse a la práctica con miras a elevar el nivel de seguridad en el transporte aéreo; y

*Considerando* que se admite que para lograr avances significativos en el mejoramiento de la seguridad de la aviación es necesario reducir aún más la incidencia de los factores humanos en los accidentes de aviación;

*La Asamblea resuelve* que:

1. los Estados contratantes deberían tener en cuenta los aspectos pertinentes de los factores humanos al diseñar o certificar equipos y procedimientos operacionales y al dar instrucción y licencias al personal;
2. debería alentarse a los Estados contratantes a cooperar ampliamente y a activar el intercambio de información sobre los problemas relativos a la influencia de los factores humanos en la seguridad de los vuelos de la aviación civil; y
3. el Consejo debería compilar y analizar la experiencia de los Estados y elaborar e introducir textos de la OACI apropiados relativos a los diversos aspectos de los factores humanos.

## **APÉNDICE W**

### **Provisión de servicios de tránsito aéreo**

*Considerando* que de conformidad con el Anexo 11 del Convenio, los Estados contratantes deben disponer la provisión de servicios de tránsito aéreo en los espacios aéreos y en los aeródromos con respecto a los cuales se ha determinado que dichos servicios serían necesarios;

*Considerando* que el Anexo 11 del Convenio exige que los Estados contratantes se cercioren de que se establezcan sistemas de gestión de la seguridad ATS; y

*Considerando* que los esfuerzos cooperativos entre los Estados contratantes podrían llevar a una gestión más eficiente del tránsito aéreo;

*La Asamblea resuelve* que:

1. al implantar servicios de tránsito aéreo, los Estados se cerciorarán de que los servicios que se suministren cumplan con los requisitos establecidos de seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional;
2. habida cuenta de la necesidad de que la implantación y funcionamiento de los sistemas CNS/ATM sean eficientes en función de los costos, los Estados consideren la posibilidad de realizar esfuerzos cooperativos para la implantación de una gestión más eficiente del espacio aéreo, en especial del espacio aéreo superior; y



3. los Estados deberían cerciorarse de que el proveedor de servicios de tránsito aéreo correspondiente implante sistemas de gestión de la seguridad en todos los espacios aéreos y en todos los aeródromos en los que se presten servicios de tránsito aéreo.

### **Práctica correspondiente**

Los Estados contratantes deberían considerar, según convenga, el establecimiento conjunto de una entidad única 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.

#### **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 redonda 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.

### **A36-15: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo**

#### **Introducción**

*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 y armoniosa 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 es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional;

*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 contratantes, y que los mismos deberían mantenerse actualizados, centrados y válidos y distribuirse a los Estados contratantes por los medios más eficaces;

*Considerando* que los Estados contratantes deben proporcionar datos estadísticos concretos y precisos e información para que la Organización pueda preparar esas orientaciones;

*Considerando* que la Organización está evolucionando hacia la gestión por objetivos, con más énfasis en la aplicación que en el establecimiento de normas;

*Considerando* que las orientaciones preparadas por la Organización y las medidas tomadas por la misma para cumplir con sus Objetivos estratégicos deberían ayudar a los Estados contratantes a elaborar políticas y prácticas que faciliten la mundialización, comercialización y liberalización del transporte aéreo internacional; y

*Considerando* que para los Estados contratantes 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 refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo vigentes al clausurarse el 36° período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Apéndice B — Estadísticas

Apéndice C — Pronósticos y planificación económica

Apéndice D — Facilitación

Apéndice E — Impuestos

Apéndice F — Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Apéndice G — Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo

Apéndice H — Correo aéreo

2. *Insta* a los Estados contratantes a que tengan en cuenta estas políticas y su profundización continua por parte del Consejo en los documentos señalados en esta declaración refundida, y por el Secretario General en manuales y circulares;

3. *Insta* a los Estados contratantes 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 lo más completa y rápidamente posible la información estadística y de otra índole que la Organización solicite para sus estudios en materia de transporte aéreo;

4. *Pide* al Consejo que asigne particular importancia al problema de financiar el desarrollo de los recursos humanos y técnicos necesarios para lograr la mejor contribución posible del transporte aéreo al bienestar económico y social de los países en desarrollo;

5. *Pide* al Consejo que, cuando lo considere conveniente para ayudar en su labor sobre cualquier cuestión de transporte aéreo, procure obtener el asesoramiento de representantes especializados de Estados contratantes por los medios más adecuados, incluida la creación de grupos de expertos calificados dependientes del Comité de Transporte aéreo o de grupos de estudio de la Secretaría, y realice su labor por correspondencia o mediante reuniones;

6. *Pide* al Consejo que celebre conferencias o reuniones departamentales en las que todos los Estados contratantes 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;

7. *Pide* al Consejo que tome las medidas necesarias para realizar seminarios teóricos y prácticos y otras actividades que sean necesarias para difundir entre los Estados contratantes las políticas de la OACI relativas al transporte aéreo y la correspondiente orientación;

8. *Pide* al Consejo que examine regularmente la declaración refundida de las políticas de la OACI relativas al transporte aéreo e informe a la Asamblea como corresponda cuando sea necesario introducir cambios en la declaración; y

9. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A35-18.

## APÉNDICE A

### Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

#### Sección I. Acuerdos y arreglos

*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;

*Considerando* que el multilateralismo en derechos comerciales en la medida más amplia posible continúa siendo un objetivo de la Organización;

*Considerando* que, en el marco del Convenio, los Estados contratantes 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 uno de los objetivos del Convenio es que los servicios de transporte aéreo internacional puedan ser explotados en forma acertada y económica, y que en ese respecto el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) facilita el logro de dicho objetivo por los Estados contratantes que ya forman parte del mismo;

*Considerando* que la Asamblea ha destacado repetidamente la obligación de cada Estado contratante de cumplir con el Artículo 83 del Convenio registrando lo antes posible en el Consejo todos los acuerdos relativos a la aviación civil internacional celebrados de conformidad con el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos*;

*Considerando* que las demoras indebidas y el incumplimiento en lo que atañe al registro de los acuerdos y arreglos aeronáuticos constituyen un obstáculo para la exactitud e integridad de la información normativa y para aumentar la transparencia;

*Considerando* que la fijación de tarifas de pasajeros y carga del transporte aéreo internacional debería ser justa, transparente y apropiada para fomentar el desarrollo satisfactorio de los servicios aéreos; y

*Considerando* que es necesario adaptarse al entorno cambiante en materia de reglamentación y explotación del transporte aéreo y que la Organización ha elaborado textos de orientación sobre criterios para la reglamentación del transporte aéreo internacional, incluyendo cláusulas modelo y modelos de acuerdos de servicios aéreos para que los Estados los utilicen en forma opcional en sus acuerdos bilaterales y regionales;

*La Asamblea:*

1. *Reafirma* la función principal de la OACI de elaborar orientaciones sobre políticas de reglamentación del transporte aéreo internacional y facilitar la liberalización;
2. *Insta* a los Estados contratantes que aún no son Partes en el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) a que consideren con carácter urgente su adhesión;
3. *Insta* a todos los Estados contratantes a que registren en la OACI 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*;

4. *Insta* a los Estados contratantes a que mantengan debidamente informado al Consejo de los problemas importantes que plantee la aplicación de los acuerdos o arreglos de servicios aéreos, y de cualquier progreso que se logre o que se espere lograr respecto a la consecución del objetivo del multilateralismo en el intercambio de derechos comerciales;

5. *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, con objeto de ver si, a su debido tiempo, podría recomendarse a los Estados contratantes la aplicación de medidas similares, o de otra índole, sobre una base más amplia;

6. *Pide* al Consejo que prosiga con el estudio comparativo y analítico de las políticas y prácticas que siguen los Estados contratantes y las líneas aéreas con respecto a los derechos comerciales y las disposiciones de los acuerdos de servicios aéreos, e informe a todos los Estados contratantes acerca de cualquier novedad en materia de cooperación internacional, incluidos los arreglos liberalizados, con respecto a derechos comerciales;

7. *Pide* al Consejo que continúe examinando el mecanismo para establecer las orientaciones sobre políticas de la Organización en materia de reglamentación del transporte aéreo internacional y revisarlas o actualizarlas cuando sea necesario;

8. *Pide* al Consejo que revise periódicamente el reglamento aplicable al registro con miras a simplificar el procedimiento de registro de los acuerdos y arreglos aeronáuticos;

9. *Pide* al Secretario General que recuerde a los Estados contratantes la importancia de registrar sin demoras indebidas los acuerdos y arreglos aeronáuticos y que proporcione a los Estados contratantes la asistencia que necesiten para registrar sus acuerdos y arreglos aeronáuticos en el Consejo; y

10. *Pide* al Presidente del Consejo y al Secretario General que fomenten la adhesión universal al Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) y su aplicación y que insten a los Estados contratantes a que informen a la Secretaría acerca de sus intenciones con respecto a la adhesión al acuerdo.

## **Sección II. Cooperación en los arreglos de reglamentación**

*Considerando* que ciertas restricciones económicas, financieras y operacionales introducidas unilateralmente a escala nacional afectan la estabilidad del transporte aéreo internacional, tienden a crear prácticas comerciales injustas y discriminatorias y pueden ser incompatibles con los principios fundamentales del Convenio y el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional;

*Considerando* que la prestación de servicios de transporte aéreo regulares y fiables tiene importancia fundamental para la evolución de las economías de muchos países en desarrollo, incluyendo las de aquellos que dependen del turismo;

*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 en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que puedan obtenerse;

*Considerando* que la designación y autorización de transportistas aéreos 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 tales 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 que comparten especialmente los Estados en desarrollo pertenecientes a esos movimientos regionales de integración económica; y

*Considerando* que el ejercicio de los derechos de ruta y otros derechos de transporte aéreo de un Estado en desarrollo, que tiene esa comunidad de intereses, por una línea aérea que sea de propiedad mayoritaria y esté controlada efectivamente por otro Estado o Estados en desarrollo, o por sus nacionales, que compartan la misma comunidad de intereses, servirá para promover dichos intereses de los Estados en desarrollo;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados contratantes a que eviten tomar medidas unilaterales que puedan afectar el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional y a que se cercioren de que las políticas y legislaciones nacionales no se apliquen al transporte aéreo internacional sin tener debidamente en cuenta las características especiales del mismo;

2. *Insta* a los Estados contratantes 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 contratantes 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 en desarrollo de una línea aérea de otro u otros Estados en desarrollo pertenecientes al mismo grupo económico regional, cuando dicha línea aérea sea de propiedad mayoritaria y esté controlada efectivamente por ese Estado o Estados en desarrollo o por sus nacionales;

4. *Insta* a los Estados contratantes 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 contratantes que posean experiencia en diversas formas de explotación conjunta de servicios aéreos internacionales a que presenten al Consejo, de forma continua, toda la información relativa a dicha experiencia, de modo que la Organización pueda contar en esta materia con toda la información que pueda ser útil para los Estados contratantes;

6. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, preste toda la asistencia posible a los Estados contratantes que deseen pasar a formar parte de grupos económicos regionales o subregionales por lo que respecta a la explotación de servicios aéreos internacionales; y

7. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, proporcione ayuda a los Estados contratantes 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. Distribución de los productos de las líneas aéreas**

*Considerando* que los avances en las tecnologías de información y electrónicas han tenido importantes repercusiones en la forma en que la industria de las líneas aéreas realiza sus operaciones comerciales, especialmente en relación con la distribución de sus productos; y

*Considerando* que la OACI elaboró un *Código de conducta de la OACI para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora (SRC)* para que apliquen los Estados y dos cláusulas modelo para que los Estados utilicen en forma opcional en sus acuerdos de servicios aéreos;

*La Asamblea:*

1. *Pide* al Consejo que siga la evolución en materia de distribución de los servicios de las líneas aéreas y las prácticas normativas conexas y transmita a los Estados contratantes toda información sobre acontecimientos significativos; y

2. *Pide* al Consejo que examine si siguen siendo necesarios el Código SRC de la OACI y las cláusulas modelo, teniendo en cuenta los cambios en la industria y en la reglamentación.

### **Sección IV. Comercio de servicios**

*Considerando* que, respecto a la incorporación de aspectos del transporte aéreo internacional en el Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (AGCS), 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 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 contratantes 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 contratantes que participen en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales relacionados con el transporte aéreo internacional, a que:

- a) aseguren la coordinación interna en sus 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 sus 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 sus derechos y obligaciones respecto a los Estados contratantes de la OACI que no son miembros de la Organización Mundial del Comercio;
- 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 Organización Mundial del Comercio, 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 activamente en las actividades en materia de comercio de servicios que puedan afectar al transporte aéreo internacional e informe consiguientemente a los Estados contratantes; y
- c) promueva la comunicación, cooperación y coordinación efectivas y permanentes entre la OACI, la Organización Mundial del Comercio y otros organismos intergubernamentales y no gubernamentales que se ocupen del comercio de servicios.



## **Sección V. Elaboración de criterios**

*Considerando* que los gobiernos tienen responsabilidades y obligaciones internacionales en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional;

*Considerando* que la liberalización económica y la evolución de la industria del transporte aéreo continuarán ofreciendo oportunidades y planteando retos y problemas con respecto a la reglamentación del transporte aéreo internacional; y

*Considerando* que la Organización ha abordado muchos de los problemas de reglamentación y compilado los criterios y textos de orientación conexos;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados contratantes a que en sus funciones de reglamentación tengan en cuenta los criterios y textos de orientación elaborados por la OACI sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional, tales como los comprendidos en el Doc 9587, *Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional*; y

2. *Pide* al Consejo que se asegure de que esos criterios y los textos de orientación se mantengan actualizados y respondan a las necesidades de los Estados contratantes; le pide asimismo que, cuando sea necesario, elabore criterios sobre nuevas cuestiones de reglamentación que sean de interés general.

## **APÉNDICE B**

### **Estadísticas**

*Considerando* que el Programa de estadísticas de la OACI proporciona una base independiente y global para fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional;

*Considerando* que cada Estado contratante se ha comprometido a que sus líneas aéreas internacionales comuniquen las estadísticas solicitadas por el Consejo de conformidad con el Artículo 67 del Convenio;

*Considerando* que el Consejo también ha establecido requisitos con respecto a las estadísticas relativas 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 ha establecido los requisitos relativos a la recopilación de datos sobre aeronaves civiles matriculadas de conformidad con el Artículo 21 del Convenio;

*Considerando* que el Consejo ha adoptado una política de gestión en función de los objetivos que requiere la medición de 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 base de datos integrada para la validación y el almacenamiento de datos estadísticos de la OACI proporciona a los Estados contratantes y a otros usuarios un sistema en línea eficiente para la extracción de datos estadísticos;



























































































































































































