

EDICIÓN PROVISIONAL  
OCTUBRE DE 2019

# RESOLUCIONES

## ADOPTADAS POR LA ASAMBLEA



### ASAMBLEA – 40° PERÍODO DE SESIONES

Montreal, 24 de septiembre—4 de octubre de 2019

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL



**RESOLUCIONES ADOPTADAS  
EN EL 40° PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA  
EDICIÓN PROVISIONAL**

**ÍNDICE**

<b>Resolución</b>	<i>Página</i>
A40-1	Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea..... 1
A40-2	Protección de registros de investigación de accidentes e incidentes ..... 4
A40-3	Protección de los datos e información sobre seguridad operacional recopilados para mantener o mejorar la seguridad operacional, así como de los registros del registrador de vuelo en operaciones normales ..... 5
A40-4	Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea ..... 6
A40-5	Mecanismos regionales de apoyo a la implementación ..... 22
A40-6	Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables ..... 23
A40-7	Nuevos participantes ..... 26
A40-8	Disposiciones globales para el diseño, la certificación y las operaciones de hidroaeródromos ..... 26
A40-9	Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo ..... 27
A40-10	Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil..... 40
A40-11	Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación..... 42
A40-12	Declaración relativa a la seguridad de la aviación – Afirmar el compromiso mundial con el fortalecimiento de la implementación..... 55
A40-13	El Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) ..... 56
A40-14	Mitigación de la propagación de enfermedades mediante la desinsectación de aeronaves y medidas de control de vectores, entre otros medios, e importancia del CAPSCA (Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil) para ponerlos en práctica ..... 59
A40-15	Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación — Lucha contra la trata de personas ..... 60

<b>Resolución</b>	<i>Página</i>
A40-16	Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación ..... 61
A40-17	Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local ..... 70
A40-18	Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático ..... 85
A40-19	Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) ..... 94
A40-20	Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI ..... 100
A40-21	Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible ..... 103
A40-22	Movilización de recursos ..... 105
A40-23	Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África ..... 106
A40-24	Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI ..... 108
A40-25	Implementación de estrategias de instrucción y creación de capacidad en la aviación ..... 114
A40-26	Transporte espacial comercial (CST) ..... 116
A40-27	Innovación en la aviación ..... 117
A40-28	Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica ..... 118
A40-29	Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el Fondo general y los anticipos al Fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio ..... 125
A40-30	Contribuciones al Fondo general para 2020, 2021 y 2022 ..... 125
A40-31	Fondo de capital circulante ..... 132
A40-32	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2016, 2017 y 2018 y examen de los respectivos informes de auditoría ..... 133
A40-33	Nombramiento del Auditor externo ..... 134
A40-34	Presupuestos correspondientes a 2020, 2021 y 2022 ..... 134

**RESOLUCIONES ADOPTADAS  
EN EL 40º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA  
EDICIÓN PROVISIONAL**

**A40-1: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea**

*Considerando* que la OACI no cesa en sus esfuerzos por alcanzar un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante la cooperación entre los Estados miembros y los demás interesados;

*Considerando* que con miras a lograr este objetivo, la Organización se ha fijado Objetivos estratégicos que incluyen objetivos de seguridad operacional, capacidad y eficiencia;

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

*Reconociendo* la importancia de la ejecución eficaz de los planes e iniciativas regionales y nacionales basados en dicho marco mundial;

*Reconociendo* que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es a través de la asociación cooperativa, colaborativa y coordinada de todos los interesados bajo el liderazgo de la OACI; y

*Tomando nota* de la aprobación acordada por el Consejo de la tercera edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y de la sexta edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP);

*La Asamblea:*

1. *Respalda* la tercera edición del GASP y la sexta edición del GANP para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la navegación aérea, respectivamente;
2. *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 y, a su vez, garantice la estabilidad necesaria;
3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación y coordinación con todos los interesados;
4. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales, garantizándose así la coherencia, la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional;
5. *Insta* a los Estados miembros a idear soluciones sostenibles a fin de ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y de navegación aérea, objetivo que puede lograrse compartiendo los recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales y los conocimientos especializados de otros Estados;
6. *Insta* a los Estados miembros a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias de seguridad operacional y navegación aérea, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), a través del GASP, el GANP y el proceso de planificación regional de la OACI;

7. *Insta* a los Estados miembros, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del GASP y el GANP, evitando la duplicación de esfuerzos;
8. *Exhorta* a los Estados e invita a los demás interesados a cooperar en la formulación y ejecución de planes regionales, subregionales y nacionales que se basen en el marco de los planes GASP y GANP;
9. *Encarga* a la Secretaria General que promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva el GASP y el GANP; y
10. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A39-12 relativa a la planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea.

## APÉNDICE A

### Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)

*Reafirmando* que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo la mejora de la seguridad operacional y la correspondiente reducción del número de accidentes y de víctimas mortales conexas en el sistema de aviación civil internacional;

*Reconociendo* que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida que atañe a la OACI, los Estados miembros y todos los demás interesados;

*Reconociendo* los beneficios que en materia de seguridad operacional pueden derivarse de las iniciativas de asociación entre los Estados y la industria;

*Reconociendo* que en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010) se reafirmó la necesidad de que el marco de la OACI 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;

*Reconociendo* la necesidad de preservar la confianza del público en el transporte aéreo brindando acceso a información pertinente de seguridad operacional;

*Reconociendo* que, en los esfuerzos por acrecentar la seguridad operacional de la aviación, cobra capital importancia un enfoque dinámico donde se establezca una estrategia para fijar las prioridades, las metas y los indicadores que permitan gestionar los riesgos para la seguridad operacional;

*Reconociendo* que la OACI ha implantado grupos regionales de seguridad operacional de la aviación, teniendo en cuenta las necesidades de las diversas regiones y basándose en las estructuras y formas de cooperación ya existentes;

*Tomando nota* de la intención de utilizar los principios de gestión de la seguridad operacional contenidos en el GASP para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten;

*Tomando nota* del desarrollo de la hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial como plan de acción para asistir a la comunidad de la aviación en la implantación de las iniciativas de seguridad operacional que figuran en el GASP, por medio de un marco de referencia estructurado y común para todas las partes interesadas pertinentes; y

*Tomando nota* de la necesidad de asistir a los Estados miembros en implantar los principios de gestión de la seguridad operacional y en mitigar los riesgos derivados de los problemas operacionales detectados;

*La Asamblea:*

1. *Destaca* la necesidad de seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación reduciendo el número de accidentes y de víctimas mortales conexas en las operaciones de transporte aéreo en todo el mundo, particularmente en los Estados donde los niveles de seguridad operacional son significativamente inferiores al promedio mundial;
2. *Destaca* que los limitados recursos de la comunidad de la aviación internacional deberían ser utilizados en forma estratégica para apoyar a los Estados y las regiones cuya vigilancia de la seguridad operacional no se encuentra a un nivel aceptable de maduración;
3. *Insta* a los Estados miembros a ejecutar planes nacionales de seguridad operacional de la aviación acordes con el GASP para reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan;
4. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y las organizaciones internacionales pertinentes a trabajar con todas las partes interesadas para ejecutar planes regionales de seguridad operacional de la aviación acordes con el GASP a fin de reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan;
5. *Insta* a los Estados a ejercer plenamente su función de vigilancia de los explotadores nacionales en cabal cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) correspondientes y cerciorarse de que todos y cada uno de los explotadores extranjeros que realicen vuelos que ingresen a su territorio sean objeto de vigilancia adecuada por sus respectivos Estados, y a adoptar las medidas que correspondan cuando sean necesarias para preservar la seguridad operacional; y
6. *Alienta* a la OACI a que continúe desarrollando la hoja de ruta para la seguridad operacional mundial según se requiera.

## **APÉNDICE B**

### **Plan mundial de navegación aérea (GANP)**

*Considerando* que el acrecentamiento de la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia en las operaciones de aviación constituye un elemento clave de los objetivos estratégicos de la OACI;

*Habiendo adoptado* la Resolución A40-4, que contiene la declaración consolidada de las políticas permanentes y prácticas conexas de la OACI relativas específicamente a la navegación aérea;

*Reconociendo* la importancia del GANP como estrategia operacional y como parte del conjunto de medidas para alcanzar las metas mundiales a las que aspira la OACI en materia de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>; y

*Reconociendo* que muchos Estados y regiones están desarrollando nuevos planes de navegación aérea para su propia modernización de la navegación aérea;

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que utilice la orientación del Plan mundial de navegación aérea (GANP) para elaborar y establecer las prioridades del programa de trabajo técnico de la OACI en la esfera de la navegación aérea;
2. *Insta* al Consejo a proporcionar a los Estados una hoja de ruta de normalización, como se anuncia en el GANP, como base para el programa de trabajo de la OACI;

3. *Exhorta* a los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y la industria aeronáutica a valerse de la orientación que brinda el GANP en sus actividades de planificación y ejecución, estableciendo prioridades, metas e indicadores consecuentes con los objetivos armonizados a escala mundial en función de las necesidades operacionales;
4. *Exhorta* a los Estados a tener en cuenta las directrices del GANP para la implementación de mejoras operacionales como parte de su estrategia nacional para reducir el impacto ambiental, incluidas las de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional;
5. *Exhorta* a los Estados, los PIRG y la industria de la aviación a dar información oportuna a la OACI, y mutuamente, sobre el grado de ejecución del GANP, comunicando además la experiencia adquirida en la aplicación de sus disposiciones;
6. *Invita* a los PIRG a utilizar las herramientas normalizadas de la OACI u otras herramientas regionales adecuadas para seguir el avance de la implantación de los sistemas de navegación aérea y para analizar su implantación, esto último en colaboración con la OACI;
7. *Encarga* al Consejo que publique los resultados de los análisis en los informes de actuación regional y en un informe anual sobre la navegación aérea mundial que incluya, como mínimo, las prioridades clave en materia de ejecución y los beneficios ambientales acumulados asociados a la implementación de las mejoras operacionales indicadas en el marco ASBU;
8. *Insta* a los Estados que están elaborando nuevos planes de navegación aérea para su propia modernización de la navegación aérea a que se coordinen con la OACI y alineen sus planes a fin de asegurar su compatibilidad y armonización a escalas regional y mundial; y
9. Encarga al Consejo que continúe desarrollando el GANP para mantenerlo actualizado con la evolución de la tecnología y los requisitos operacionales.

#### **A40-2: Protección de registros de investigación de accidentes e incidentes**

*Considerando* que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo velar por la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo;

*Considerando* que es indispensable que se reconozca que el objetivo de la investigación de accidentes e incidentes no es atribuir culpas o responsabilidades;

*Reconociendo* que es indispensable que toda la información pertinente se ponga a disposición de las autoridades de investigación de accidentes para facilitar el establecimiento de las causas y los factores que contribuyen a que ocurran los accidentes e incidentes a fin de que puedan adoptarse medidas preventivas;

*Reconociendo* que la prevención de accidentes es indispensable para salvaguardar la confianza en el transporte aéreo;

*Reconociendo* que la atención del público continuará concentrándose en las actividades de investigación de los Estados, incluyendo peticiones para tener acceso a la información relativa a accidentes e incidentes;

*Reconociendo* que la protección de ciertos registros de accidentes e incidentes, para que no se utilicen con fines distintos a los de investigar accidentes e incidentes, es indispensable para garantizar que se continúe facilitando toda la información pertinente a las autoridades de investigación de accidentes en las futuras investigaciones;



*Reconociendo* que el uso de la información obtenida de las investigaciones de accidentes para procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y penales no es, en general, un medio para mantener o mejorar la seguridad operacional;

*Reconociendo* que las medidas adoptadas hasta el momento para garantizar la protección de ciertos registros de accidentes e incidentes quizá no sean suficientes, y tomando nota de que la OACI ha publicado disposiciones nuevas o enmendado las existentes para la protección de registros de investigaciones de accidentes e incidentes que figuran en el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*;

*Reconociendo* la necesidad de incorporar en las leyes nacionales la protección de registros de investigaciones de accidentes e incidentes del Anexo 13 para garantizar que la determinación de las autoridades competentes que designen los Estados miembros tienen fundamento jurídico y para facilitar la administración de la prueba de equilibrio llevada a cabo por dichas autoridades;

*Considerando* que es necesario encontrar un equilibrio entre la necesidad de proteger los registros de investigaciones de accidentes e incidentes y la necesidad de revelarlos o utilizarlos, y que esa protección no tiene como finalidad impedir la administración de justicia; y

*Consciente* de que las autoridades encargadas de investigar los accidentes sólo pueden dar protección a ciertos registros de las investigaciones que están bajo su custodia o control;

*La Asamblea:*

1. *Exhorta* a los Estados miembros a reafirmar su compromiso de proteger los registros de investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con lo dispuesto en el Anexo 13;
2. *Insta* a los Estados miembros a examinar y, si es necesario, a adaptar sus leyes, reglamentos y políticas para proteger los registros de investigaciones de accidentes e incidentes en cumplimiento del párrafo 5.12 y el Apéndice 2 del Anexo 13, a fin de reducir los impedimentos a las investigaciones de accidentes e incidentes y garantizar que las autoridades de investigación de accidentes dispongan de manera continua de toda la información pertinente; y
3. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A38-3.

**A40-3: Protección de los datos e información sobre seguridad operacional recopilados para mantener o mejorar la seguridad operacional, así como de los registros del registrador de vuelo en operaciones normales**

*Considerando* que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo entero;

*Reconociendo* la importancia de la libre comunicación de la información sobre seguridad operacional entre los participantes en el sistema de aviación;

*Recordando* que las disposiciones del Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* contemplan la protección de datos e información sobre seguridad operacional recopilados para mantener o mejorar la seguridad operacional, así como de sus fuentes;

*Reconociendo* que la protección de los datos sobre seguridad operacional, la información sobre seguridad operacional y sus fuentes es fundamental para garantizar su continua disponibilidad, ya que la utilización de datos e información sobre seguridad operacional para fines distintos a los de mantener o mejorar la seguridad operacional podría impedir la futura disponibilidad de dichos datos e información y a su vez producir un efecto adverso en la seguridad operacional;

*Considerando* que es necesario encontrar un equilibrio entre la necesidad de proteger los datos sobre seguridad operacional, la información sobre seguridad operacional y sus fuentes para mantener o mejorar la seguridad operacional y la necesidad de administrar debidamente la justicia;

*Tomando nota* de que los registros del registrador de vuelo y sus transcripciones se introdujeron para apoyar las investigaciones de accidentes e incidentes;

*Considerando* que las disposiciones del Anexo 6 — *Operación de aeronaves* contemplan la protección de los registros del registrador de vuelo o sus transcripciones en operaciones normales;

*Consciente* de la importancia de proteger los registros del registrador de vuelo o sus transcripciones en operaciones normales, fuera de lo contemplado en las investigaciones del Anexo 13;

*Preocupada* de que los datos e información sobre seguridad operacional y los registros del registrador de vuelo o sus transcripciones en operaciones normales puedan ser utilizados para otros fines –por ejemplo, para procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y penales– distintos de aquellos para los que fueron recopilados;

*Tomando nota* de que, para la notificación de sucesos de seguridad operacional, es de importancia fundamental que exista un entorno favorable en el que los empleados y el personal de operaciones puedan tener confianza en que al notificar dichos sucesos, sus acciones u omisiones, acordes con su experiencia y formación, no sean castigadas; y

*Reconociendo* que los avances tecnológicos pueden ampliar los tipos de registros y los datos e información sobre seguridad operacional que pueden captar los sistemas de notificación de sucesos de seguridad operacional y los registradores de vuelo;

*La Asamblea:*

1. *Exhorta* a los Estados miembros a reafirmar su compromiso de proteger los datos y la información sobre seguridad operacional recopilados para mantener o mejorar la seguridad operacional, así como sus fuentes;
2. *Insta* a los Estados miembros a proteger los registros del registrador de vuelo o sus transcripciones en operaciones normales, fuera de lo contemplado en las investigaciones del Anexo 13;
3. *Insta* a todos los Estados miembros a que continúen examinando su legislación vigente y la ajusten, según sea necesario, o promulguen leyes, reglamentos y políticas para proteger los datos y la información sobre seguridad operacional y sus fuentes, así como los registros del registrador de vuelo o sus transcripciones en operaciones normales;
4. *Encarga* a la Secretaría General que siga proporcionando apoyo a los Estados para que apliquen los marcos de protección contemplados en los Anexos 6 y 19; y
5. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A38-4.

**A40-4: Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea**

*Considerando* que, mediante la Resolución A15-9, la Asamblea resolvió adoptar, en cada período de sesiones para el cual se crease una Comisión Técnica, una declaración consolidada de los criterios permanentes relacionados específicamente con la navegación aérea actualizados a la fecha de clausura de ese período de sesiones;

*Considerando* que la Asamblea adoptó, mediante la Resolución A38-12, Apéndices A a O inclusive, una declaración de los criterios permanentes y las prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea existentes al concluir el 38º 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 A38-12, Apéndices A a O inclusive, y ha enmendado la declaración para reflejar las decisiones tomadas durante el 40º período de sesiones;

*Considerando* que un criterio o práctica correspondiente que deba aplicarse permanentemente durante un período de más de tres años debería considerarse como criterio permanente o práctica correspondiente; y

*Considerando* que el texto contenido en los documentos normativos o autorizados y fáciles de obtener de la OACI, como los Anexos, planes mundiales, reglamentos internos e instrucciones para las reuniones de navegación aérea, normalmente debería excluirse de las declaraciones consolidadas, incluidas, en particular, las prácticas correspondientes;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que:

- a) los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI en materia de navegación aérea existentes al concluir el 40º período de sesiones de la Asamblea; y
- b) las prácticas correspondientes a los criterios individuales que figuran en los apéndices constituyen una orientación destinada a facilitar y garantizar la aplicación de los respectivos criterios.

2. *Pide* al Consejo que mantenga en examen la Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea y que notifique a la Asamblea cuando se requieran cambios en la misma; y

3. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A38-12 con sus apéndices, y a la Resolución A15-9.

## **APÉNDICE A**

### **Reuniones de navegación aérea de alcance mundial**

*Considerando* que la celebración de reuniones mundiales de navegación aérea constituye una de las funciones importantes de la OACI e implica inversiones considerables de tiempo y dinero, tanto por parte de los Estados miembros como de la OACI; y

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

*La Asamblea resuelve* que:

1. la celebración de reuniones convocadas por el Consejo, a las cuales puedan asistir todos los Estados miembros en pie de igualdad, constituirá el vehículo principal para progresar en la solución de los problemas de carácter mundial, incluso la elaboración de enmiendas a los Anexos, planes mundiales y otros documentos básicos en la esfera de la navegación aérea;
2. dichas reuniones se convocarán únicamente cuando lo justifiquen el número e importancia de los problemas que se hayan de tratar y existan probabilidades de adoptar medidas constructivas para resolverlos; las reuniones convocadas en virtud de estos principios podrán también verse llamadas a celebrar debates preliminares sobre asuntos respecto a los cuales no puedan adoptarse aún medidas concretas;

3. la organización de dichas reuniones se dispondrá de acuerdo con la mejor manera de llevar a cabo la tarea que se les asigne y lograr una coordinación adecuada entre las especialidades técnicas interesadas; y
4. a menos que lo exijan circunstancias especiales, no se convocarán más de dos de dichas reuniones en un mismo año civil y mediará un intervalo de por lo menos 12 meses entre la celebración de dos reuniones sucesivas que traten en detalle de la misma especialidad técnica.

### **Prácticas correspondientes**

1. Antes de decidir que se dé traslado de un asunto a una reunión de carácter mundial, el Consejo debería estudiar si mediante un intercambio de correspondencia con los Estados o utilizando medios tales como grupos de expertos o grupos de estudio de navegación aérea podría resolverse el problema o facilitarse su solución en una reunión ulterior.
2. El orden del día debería ser suficientemente explícito para definir la labor que deba llevarse a cabo e indicar la clase de conocimientos especializados que se necesitarán en la reunión. En las reuniones cuyo orden del día incluya más de una especialidad técnica, el tipo de conocimientos especializados que en ellas se necesite debería reducirse al mínimo compatible con la eficiencia.
3. Con objeto de facilitar la participación de todos los Estados miembros, el Consejo debería disponer el programa de reuniones de tal manera que los funcionarios técnicos enviados por los Estados puedan llevar a cabo eficazmente su labor en el menor tiempo posible.
4. La duración prevista de una reunión debería ser adecuada para despachar el orden del día, estudiar el proyecto de informe en los idiomas de trabajo de la reunión y aprobar el informe final. Al finalizar la reunión, la Secretaría debería hacer las pequeñas enmiendas de redacción que sean necesarias y corregir los errores tipográficos del informe.
5. El orden del día aprobado y la documentación principal para la reunión deberían despacharse, normalmente por correo aéreo, por lo menos 10 meses antes de la fecha de su inauguración en el caso del orden del día, y tres meses antes en el caso de la documentación principal; la demás documentación pertinente debería despacharse tan pronto como sea posible.

## **APÉNDICE B**

### **Grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación (ANC)**

*Considerando* que los grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación han demostrado su utilidad como medio para adelantar la solución de problemas técnicos especializados; y

*Considerando* que es preciso obtener el máximo provecho de dichos grupos, sin imponer una carga excesiva a los Estados miembros ni a la OACI;

*La Asamblea resuelve* que:

1. la Comisión de Aeronavegación creará grupos de expertos cuando sea necesario adelantar la solución de problemas técnicos especializados que la Comisión de Aeronavegación no pueda resolver adecuada o rápidamente mediante otros mecanismos establecidos;
2. la Comisión de Aeronavegación se cerciorará de que las atribuciones y los programas de trabajo de los grupos de expertos respalden los Objetivos estratégicos de la OACI, sean claros y concisos con plazos y se respeten;

3. la Comisión de Aeronavegación examinará periódicamente la marcha de los trabajos de los grupos de expertos y pondrá fin a dichos grupos tan pronto hayan realizado las actividades que se les encomendaron. La existencia de un grupo de expertos solamente se permitirá cuando la Comisión de Aeronavegación lo estime justificado; y
4. las actividades de los grupos de expertos apoyarán el enfoque basado en la actuación en la elaboración de SARPS, en la medida de lo posible.

### **Práctica correspondiente**

Los informes deberían presentarse de manera que indiquen claramente que constituyen un asesoramiento presentado por un grupo de expertos a la Comisión de Aeronavegación, de manera que no pueda interpretarse que representan la opinión de los Estados miembros.

## **APÉNDICE C**

### **Certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias de las tripulaciones de vuelo**

*Considerando* que en el Artículo 33 del Convenio no se definen explícitamente los casos en que los certificados y licencias deben reconocerse;

*Considerando* que hasta que no entren en vigor los SARPS aplicables a las aeronaves o a las tripulaciones de vuelo pertinentes existen distintas interpretaciones respecto a si los Estados miembros tienen o no la obligación de reconocer los certificados y licencias expedidos o convalidados por otros Estados miembros; y

*Considerando* que, por lo que respecta a ciertas categorías de aeronaves o licencias de las tripulaciones de vuelo, pueden transcurrir muchos años hasta que entren en vigor los SARPS correspondientes o quizá no sea factible adoptarlos respecto a determinadas categorías o licencias de las tripulaciones de vuelo;

*La Asamblea resuelve* que:

1. los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias de la tripulación de vuelo de una aeronave expedidos o convalidados por el Estado miembro en que está matriculada serán reconocidos como válidos por los demás Estados miembros en caso de vuelos sobre sus territorios, incluyendo aterrizajes y despegues, ajustándose a lo dispuesto por los Artículos 32 b) y 33 del Convenio; y
2. hasta que entren en vigor las normas internacionales relativas a determinadas categorías de aeronaves o tripulaciones de vuelo, y los certificados expedidos o convalidados de conformidad con los reglamentos nacionales por el Estado miembro en que está matriculada la aeronave serán reconocidos por los demás Estados miembros en caso de vuelos sobre sus territorios, incluyendo aterrizajes y despegues.

## **APÉNDICE D**

### **Personal de aviación cualificado y competente**

*Considerando* que la aplicación satisfactoria de los SARPS y los PANS depende de que se cuente con personal cualificado y competente;

*Considerando* que los Estados miembros están experimentando dificultades con estas cuestiones debido a la falta de personal cualificado para apoyar el sistema de transporte aéreo actual y futuro;

*Considerando* que es preciso realizar un esfuerzo especial con el fin de prestar apoyo a los Estados miembros para que satisfagan sus necesidades de recursos humanos; y

*Considerando* que las actividades de aprendizaje llevadas a cabo por la OACI representan un medio eficaz de promover un entendimiento común y la aplicación uniforme de los SARPS y los PANS;

*La Asamblea resuelve* que:

1. la OACI ayudará a los Estados miembros para que alcancen y mantengan las competencias de su personal aeronáutico mediante el Programa de instrucción aeronáutica de la OACI;
2. el Programa de instrucción aeronáutica de la OACI se regirá por los principios siguientes:
  - a) la cualificación de los profesionales de la aviación es responsabilidad de los Estados miembros;
  - b) se otorga la más alta prioridad a las actividades de aprendizaje que apoyan la aplicación de los SARPS;
  - c) la cooperación con los Estados miembros y la industria es esencial para el desarrollo y la ejecución de las actividades de aprendizaje que apoyan la aplicación de los SARPS; y
  - d) se asignará prioridad a cultivar la nueva generación de profesionales de la aviación.
3. la OACI preste asesoría a los explotadores de los centros de instrucción, pero no participa en la dirección de dichos centros; y
4. los Estados miembros se ayuden entre sí para optimizar el acceso a las actividades de aprendizaje de sus profesionales de la aviación.

### **Prácticas correspondientes**

1. El Consejo debería ayudar a los Estados miembros a armonizar los niveles de competencia de los profesionales de la aviación. Estas iniciativas deberían basarse en lo siguiente:
  - a) análisis de datos para determinar las prioridades y las necesidades;
  - b) las necesidades de capacitación identificadas para la aplicación de las disposiciones de la OACI; y
  - c) un enfoque basado en las competencias.

## **APÉNDICE E**

### **Formulación y ejecución de planes regionales y procedimientos suplementarios regionales**

*Considerando* que el Consejo determina los planes regionales en los que se indican las instalaciones, servicios y procedimientos suplementarios regionales que deben proporcionar o utilizar los Estados miembros en virtud del Artículo 28 del Convenio;

*Considerando* que dichos planes regionales deben enmendarse en ocasiones para responder a la evolución de las necesidades de la aviación civil internacional;

*Considerando* que la OACI ha establecido un enfoque para planificar las instalaciones y servicios que se centra en el concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial y el Plan mundial de navegación aérea; y

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

*La Asamblea resuelve* que:

1. los planes regionales se revisarán cuando sea evidente que ya no responden a los requisitos existentes y previstos de la aviación civil internacional;
2. cuando lo permita la naturaleza de una modificación requerida, la correspondiente enmienda del plan regional se llevará a cabo mediante un intercambio de correspondencia entre la OACI, los Estados miembros y las organizaciones internacionales pertinentes; y
3. cuando las propuestas de enmienda correspondan a servicios e instalaciones suministrados por los Estados y tales propuestas de enmienda:
  - a) no representen cambios en los requisitos establecidos por el Consejo en los planes regionales;
  - b) no sean incompatibles con los criterios establecidos por la OACI; y
  - c) no afecten a cuestiones que no puedan resolverse en el ámbito regional;

el Consejo podrá delegar su autoridad para que tales enmiendas se tramiten y promulguen en el ámbito regional;

4. las Reuniones regionales de navegación aérea (RAN), si bien son instrumentos importantes en la determinación de las instalaciones y servicios, se celebrarán sólo para tratar asuntos que no puedan tratarse adecuadamente por medio de los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG);
5. en los programas de ejecución de los Estados miembros se dará prioridad a la provisión y funcionamiento continuo de aquellas instalaciones y servicios cuya falta podía tener un efecto adverso en las operaciones aéreas internacionales;
6. la determinación y la investigación de medidas por parte de la OACI, sobre las deficiencias importantes en la ejecución de los planes regionales, se llevarán a cabo en el mínimo plazo posible; y
7. los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), aplicando un enfoque de gestión de proyectos, identificarán los problemas y deficiencias en los planes regionales y en la ejecución de los mismos, así como las medidas correctivas sugeridas.

### **Prácticas correspondientes**

1. El Consejo debería garantizar que la estructura y formato de los planes regionales se alineen con el plan mundial de navegación aérea y apoyen un enfoque basado en la actuación para la planificación.
2. Al evaluar la urgencia de una revisión de los planes regionales, el Consejo debería tener en cuenta el tiempo que los Estados miembros necesitan para proveer las instalaciones y servicios adicionales necesarios.
3. El Consejo debería asegurarse de que las fechas de aplicación de los planes regionales que impliquen la adquisición de nuevos tipos de equipo guarden una proporción realista con los plazos de entrega del citado equipo.

4. El Consejo debería asegurarse de que se elaboren planes regionales basados en la web, con el apoyo de herramientas de planificación, a fin de mejorar la eficiencia y agilizar el ciclo de tramitación de las enmiendas.

5. El Consejo debería utilizar los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) creados en las distintas regiones por el propio Consejo para ayudar a mantener al día los planes regionales y otros documentos complementarios.

## **APÉNDICE F**

### **Reuniones regionales de navegación aérea (RAN)**

*Considerando* que las reuniones RAN son de gran importancia para determinar las instalaciones y servicios que los Estados miembros deben facilitar en virtud del Artículo 28 del Convenio;

*Considerando* que dichas reuniones representan una inversión considerable de tiempo y dinero por parte de los Estados miembros y de la OACI;

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

*Considerando* que la planificación de la navegación aérea regional generalmente se lleva a cabo mediante los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG);

*La Asamblea resuelve* que:

1. las reuniones RAN se celebrarán sólo para abordar asuntos que no puedan tratarse adecuadamente a través de los PIRG;
2. la convocación 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 miembros situados dentro de la región a que actúen como Estados invitantes, ya sea individual o colectivamente.

2. El orden del día aprobado y la documentación principal deberían transmitirse por medios electrónicos con una antelación mínima de diez meses a la fecha de apertura de la reunión en el caso del orden del día y de tres meses en el caso de la documentación principal.



3. El Consejo debería asegurarse de que las reuniones RAN dispongan de suficiente orientación sobre las cuestiones operacionales y técnicas relativas al orden del día.
4. Todo Estado miembro que participe en dichas reuniones debería informarse previamente de los planes que tengan sus explotadores de transporte aéreo y su aviación general internacional respecto a futuras operaciones y, análogamente, del tráfico que se espera de otras aeronaves matriculadas en su territorio y de las necesidades generales de estas diversas categorías de aviación por lo que respecta a instalaciones y servicios.
5. El Consejo, teniendo en cuenta la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional, debería estimular el establecimiento de criterios actualizados de planificación, para las reuniones regionales y por parte de las mismas, que tiendan a asegurar que los planes regionales satisfagan los requisitos operacionales y sean económicamente justificables.
6. El Consejo debería preparar y mantener instrucciones específicas y detalladas para la consideración de asuntos de ejecución en las reuniones regionales de navegación aérea.

## APÉNDICE G

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

*Considerando* que el Anexo 11 al Convenio requiere que los Estados miembros determinen las partes del espacio aéreo sobre su territorio donde hayan de suministrarse servicios de tránsito aéreo y que, una vez decidido lo que antecede, tomen las medidas necesarias para que tales servicios se establezcan y suministren;

*Considerando* que el Anexo 11 al Convenio también prevé que un Estado miembro puede delegar en otro Estado la responsabilidad del suministro de los servicios de tránsito aéreo sobre su territorio, por mutuo acuerdo;

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

*Considerando* que tanto el Estado delegante como el proveedor pueden reservarse el derecho de dar por terminado, en cualquier momento, un acuerdo de esa naturaleza; y

*Considerando* que el Anexo 11 al Convenio prescribe que aquellas partes del espacio aéreo sobre alta mar en las que haya que suministrar servicios de tránsito aéreo se determinarán sobre la base de acuerdos regionales de navegación aérea, que son acuerdos aprobados por el Consejo de la OACI, generalmente a propuesta de las reuniones regionales de navegación aérea;

*La Asamblea resuelve*, por lo que concierne a los planes regionales de navegación aérea, que:

1. los límites de los espacios aéreos ATS, ya sea sobre los territorios de los Estados o sobre alta mar, se determinarán basándose en consideraciones de carácter técnico y operacional, a fin de garantizar la seguridad operacional y asegurar el más alto grado de eficacia y economía, tanto para los proveedores como para los usuarios de los servicios;
2. los espacios aéreos ATS no deberían fragmentarse por razones que no sean técnicas, operacionales, de seguridad o de eficiencia;
3. si fuese necesario que algunos espacios aéreos ATS se extiendan sobre los territorios o partes de los territorios de dos o más Estados, los Estados afectados deberían concertar acuerdos al respecto, teniendo en cuenta la necesidad de que la implantación y funcionamiento de los sistemas CNS/ATM sean eficientes en función de los costos y la gestión del espacio aéreo, en especial del espacio aéreo superior, sea más eficiente;

4. el Estado proveedor, al facilitar los servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo situado sobre el territorio del Estado delegante, lo hará de conformidad con las necesidades de este último, el cual establecerá y mantendrá en funcionamiento las instalaciones y servicios que de común acuerdo se hayan considerado necesarios para la utilización del Estado proveedor;
5. toda delegación de responsabilidad por parte de un Estado en otro o toda asignación de responsabilidad en lo tocante a alta mar, estará limitada a funciones de orden técnico y operacional relativas a la seguridad y regularidad del tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate;  
y *declara*, además, que:
6. todo Estado miembro que delegue en otro Estado la responsabilidad de suministrar los servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo situado sobre su territorio lo hace sin que ello implique derogación de su soberanía; y
7. la aprobación por el Consejo de los acuerdos regionales de navegación aérea relativos al suministro, por un Estado, de los servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo sobre alta mar no implica reconocimiento de soberanía de ese Estado sobre el espacio aéreo en cuestión.

### **Prácticas correspondientes**

1. Los Estados miembros deberían tratar de delimitar en la forma más eficiente y económica posible los espacios aéreos ATS, la ubicación óptima de los puntos de transferencia de responsabilidad y los procedimientos más eficientes de coordinación, en colaboración con otros Estados interesados y con la OACI.
2. Los Estados miembros deberían considerar, según convenga, el establecimiento conjunto de un proveedor único de servicios de tránsito aéreo que asuma la responsabilidad de prestar los servicios de tránsito aéreo dentro de los espacios aéreos ATS que se extiendan más allá de los territorios de dos o más Estados o sobre alta mar.
3. El Consejo debería estimular a los Estados que proporcionan servicios de tránsito aéreo sobre alta mar para que celebren, en la medida de lo posible, acuerdos con los Estados apropiados que proporcionen servicios de tránsito aéreo en los espacios aéreos adyacentes, de modo que, en el caso de que no puedan proporcionarse los servicios de tránsito aéreo requeridos sobre alta mar, se disponga de planes de contingencia, que pueden exigir modificaciones temporales de los límites del espacio aéreo ATS, para llevarlos a la práctica con la aprobación del Consejo de la OACI hasta que se restablezcan los servicios originales.

## **APÉNDICE H**

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

*Considerando* que, de acuerdo con el Artículo 25 del Convenio, cada Estado miembro se compromete a proporcionar los medios de asistencia que considere factibles a las aeronaves en peligro en su territorio y a colaborar en las medidas coordinadas que oportunamente puedan recomendarse en aplicación del Convenio;

*Considerando* que el Anexo 12 al Convenio contiene especificaciones relativas al establecimiento y prestación de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de los territorios de los Estados miembros, así como dentro de las áreas sobre alta mar;

*Considerando* que el Anexo 12 al Convenio dispone que aquellas partes de alta mar en las que haya que suministrar servicios de búsqueda y salvamento se determinarán sobre la base de acuerdos regionales de navegación aérea, que son acuerdos aprobados por el Consejo, generalmente a propuesta de las reuniones regionales de navegación aérea;

*Considerando* que el Anexo 12 al Convenio recomienda que, en la medida en que sea posible, las regiones de búsqueda y salvamento deberían coincidir con las correspondientes regiones de información de vuelo y, por lo que respecta a las áreas en alta mar, con las regiones marítimas de búsqueda y salvamento;

*Considerando* que el Artículo 69 del Convenio especifica que, si el Consejo estima que los servicios de navegación aérea de un Estado miembro no son razonablemente adecuados para el funcionamiento seguro de los servicios aéreos internacionales, existentes o en proyecto, el Consejo consultará al Estado en cuestión y a otros Estados afectados, con miras a encontrar los medios por los cuales la situación pueda remediarse y podrá hacer recomendaciones a tal efecto; y *Considerando* que los servicios de navegación aérea a que se refiere el Artículo 69 del Convenio comprenden, entre otros, los servicios de búsqueda y salvamento;

*La Asamblea resuelve* que:

1. las regiones de búsqueda y salvamento, ya sea sobre los territorios de los Estados o, de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea, sobre un área más extensa que el espacio aéreo soberano de un Estado o sobre alta mar, se delimitarán basándose en consideraciones de carácter técnico y operacional, incluso en la conveniencia de que coincidan las regiones de información de vuelo, las regiones de búsqueda y salvamento y, por lo que respecta a las áreas sobre alta mar, las regiones de búsqueda y salvamento marítimas, a fin de garantizar la seguridad operacional y asegurar el más alto grado de eficacia con el menor costo;
2. los Estados asegurarán la cooperación más estrecha posible entre los servicios de búsqueda y salvamento marítimos y aeronáuticos que presten servicio en una misma área y, cuando sea práctico, establecerán centros conjuntos de coordinación de salvamento a fin de coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento aeronáuticas y marítimas;
3. si fuese necesario que algunas de las regiones de búsqueda y salvamento se extendiesen sobre los territorios o partes de los territorios de dos o más Estados, los Estados interesados concertarán acuerdos al respecto;
4. el Estado proveedor, al facilitar los servicios de búsqueda y salvamento sobre el territorio del Estado delegante, lo hará de conformidad con las necesidades de este último, el cual establecerá y mantendrá en funcionamiento las instalaciones y servicios que, de común acuerdo, se haya considerado necesario que utilice el Estado proveedor;
5. toda delegación de responsabilidad por parte de un Estado en otro o toda asignación de responsabilidad en lo tocante a alta mar, estará limitada a funciones de orden técnico y operacional relativas al suministro de los servicios de búsqueda y salvamento en el área de que se trate;
6. la solución de las deficiencias en el suministro de servicios eficientes de búsqueda y salvamento, incluso en alta mar, debería procurarse mediante negociaciones con los Estados que estén en condiciones de prestar asistencia operacional o financiera en las operaciones de búsqueda y salvamento, a fin de concertar acuerdos a tal efecto;

y *declara*, además, que:

7. todo Estado miembro que delegue en otro Estado la responsabilidad de suministrar los servicios de búsqueda y salvamento dentro de su territorio lo hace sin que ello implique derogación de su soberanía; y
8. la aprobación por el Consejo de los acuerdos regionales de navegación aérea relativos al suministro, por un Estado, de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de las áreas sobre alta mar no implica reconocimiento de soberanía de ese Estado sobre el área en cuestión.

### **Prácticas correspondientes**

1. Los Estados miembros, en cooperación con otros Estados y la OACI, deberían tratar de delimitar en la forma más eficiente las regiones de búsqueda y salvamento y considerar, según sea necesario, mancomunar sus medios

disponibles o establecer conjuntamente una sola organización de búsqueda y salvamento que se encargue de la prestación de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de las áreas que se extiendan sobre los territorios de dos o más Estados o sobre alta mar.

2. El Consejo debería estimular a los Estados cuyos servicios de búsqueda y salvamento en las regiones de las cuales son responsables no puedan garantizarse por la falta de medios adecuados, para que soliciten ayuda de otros Estados a fin de remediar la situación y negociar acuerdos con los Estados correspondientes en relación con la ayuda que habrá de proporcionarse durante las operaciones de búsqueda y salvamento.

## APÉNDICE I

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

*Considerando* que el espacio aéreo es un recurso común de la aviación civil y de la aviación militar y que un gran número de instalaciones y servicios de navegación aérea están a disposición y son utilizados tanto por la aviación civil como por la aviación militar;

*Considerando* que el Preámbulo del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* declara que sus signatarios convinieron “en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”;

*Considerando* que el Artículo 3 a) del Convenio establece que “el Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado” y que el Artículo 3 d) prescribe que, “cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado, los Estados contratantes tengan debidamente en cuenta la seguridad operacional de la navegación de las aeronaves civiles”;

*Reconociendo* que el tránsito aéreo civil en crecimiento y el tránsito aéreo militar en misiones se beneficiarían considerablemente con un uso más flexible del espacio aéreo y que no se ha llegado a soluciones satisfactorias del problema del acceso al espacio aéreo en todas las áreas;

*Considerando* que el uso flexible del espacio aéreo, tanto por el tránsito aéreo civil como por el militar puede considerarse como el objetivo final, que la mejora de la coordinación y la cooperación cívico-militar constituye una forma inmediata de abordar de manera más eficiente la gestión del espacio aéreo; 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 de la aviación civil y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar;

2. los reglamentos y procedimientos establecidos por los Estados miembros para regir las operaciones de sus aeronaves de Estado sobre alta mar garantizarán que dichas operaciones no pongan en peligro la seguridad operacional, regularidad y eficiencia del tránsito aéreo civil internacional y, en la medida de lo posible, se observará el reglamento del aire del Anexo 2;

3. la Secretaría General proporcionará asesoramiento y orientación sobre las mejores prácticas en la coordinación y cooperación cívico-militar;

4. los Estados miembros podrán incluir, cuando corresponda, a representantes de las autoridades militares en sus delegaciones a las reuniones de la OACI; y
5. la OACI constituye un foro internacional que contribuye a facilitar mayor cooperación y colaboración cívico-militar y la divulgación de las mejores prácticas, y a realizar las actividades de seguimiento necesarias aprovechando el éxito del Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar (2009) con el apoyo de partes civiles y militares.

#### **Prácticas correspondientes**

1. Los Estados miembros deberían iniciar o mejorar la coordinación y cooperación entre sus servicios de tránsito aéreo civil y militar, con objeto de cumplir con los principios enunciados en la Cláusula dispositiva 1 anterior.
2. Al establecer los reglamentos y procedimientos mencionados en la Cláusula dispositiva 2, el Estado interesado debería coordinar el asunto con todos los Estados sobre los cuales recaiga la responsabilidad de proveer los servicios de tránsito aéreo sobre la parte de alta mar comprendida en el área de que se trate.
3. El Consejo debería cerciorarse de que el asunto relativo a la coordinación y cooperación cívico-militar en la utilización del espacio aéreo se incluya, de ser necesario, en el orden del día de las reuniones departamentales y regionales, conforme a las Cláusulas dispositivas 3, 4 y 5 que anteceden.

### **APÉNDICE J**

#### **Provisión de aeródromos adecuados**

*Considerando* que las características físicas de un gran número de aeródromos requieren mejoras de importancia;

*Considerando* que en ciertos casos dichas mejoras supondrán gastos considerables y en consecuencia no sería aconsejable planificar los trabajos sin tener en cuenta las circunstancias futuras;

*Considerando* que los Estados y las autoridades aeroportuarias seguirán necesitando conocer las tendencias generales de los requisitos que con toda probabilidad impondrán en los aeródromos las generaciones futuras de aeronaves;

*Considerando* que muchos problemas graves pueden evitarse siempre que los requisitos operacionales de las nuevas aeronaves sean tales que les permitan operar de un modo económico sin exigir otras modificaciones en la estructura de los aeródromos;

*Considerando* que si bien el funcionamiento de los aeródromos tiene muchas ventajas, en algunas localidades se han impuesto limitaciones a las operaciones de aeronaves por razones de protección ambiental, y que debido a los problemas de capacidad que se experimentan en la actualidad a escala mundial, se debería tomar en cuenta la posibilidad de poner en servicio nuevas aeronaves más silenciosas;

*Considerando* que existe una tendencia creciente hacia la explotación de aeródromos por entidades autónomas, pero que la obligación de los Estados de asegurar el suministro de instalaciones y servicios de aeródromos seguros permanece inalterable; y

*Considerando* que la certificación de aeródromos es un medio esencial para garantizar la seguridad operacional y aumentar la eficiencia de los aeródromos, y que los resultados de las auditorías del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) indican que el grado de implantación de la certificación de aeródromos, incluidos los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), aún no es óptima;

*La Asamblea resuelve que:*

1. la OACI continuará estudiando los requisitos técnicos referentes a aeródromos;

2. los futuros tipos de aeronaves deberán diseñarse de modo que puedan operar eficientemente y causando la mínima perturbación ambiental en los aeródromos utilizados por las actuales aeronaves;
3. los Estados deberían tomar las medidas necesarias, incluida la asignación de recursos adecuados, para mejorar el grado de implantación de la certificación de aeródromos, comprendidos los SMS en los aeródromos; y
4. los Estados deberían prestar mayor atención a la gestión de las operaciones de aeródromo otorgando alta prioridad a la seguridad operacional en las pistas.

#### **Prácticas correspondientes**

1. Teniendo en cuenta los resultados del estudio continuo mencionado en la Cláusula dispositiva 1 anterior, el Consejo, considerando la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional y eficiencia, debería:
  - a) preparar más textos de orientación sobre los futuros adelantos;
  - b) elaborar procedimientos para la gestión de las operaciones de aeródromo; y
  - c) mantener a los Estados miembros informados de cuantas novedades ocurran.
2. El Consejo debería continuar señalando a la atención de los fabricantes y explotadores de aeronaves el criterio expresado en la Cláusula dispositiva 2.

#### **APÉNDICE K**

##### **Condiciones adecuadas de empleo del personal aeronáutico terrestre**

*Considerando* que las condiciones de empleo que no guardan relación con los conocimientos y tareas que incumben al personal aeronáutico terrestre constituyen uno de los motivos principales que dificultan la contratación de personal capacitado y la posibilidad de retenerlo una vez finalizado su período de formación; y

*Considerando* que esta dificultad obstaculiza la ejecución satisfactoria de los planes regionales, de los SARPS y de los PANS;

*La Asamblea resuelve* que los Estados deberían adoptar las medidas necesarias para asegurarse de que las condiciones de empleo del personal aeronáutico terrestre guarden la debida relación con la capacitación exigida y las tareas que debe desempeñar dicho personal.

#### **APÉNDICE L**

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

*Considerando* que las aportaciones de carácter técnico de los Estados miembros son vitales para que la labor de la OACI en esta esfera progrese satisfactoriamente;

*Considerando* que ocasionalmente se han experimentado ciertas dificultades para obtener que los Estados miembros participen rápida y adecuadamente en la labor técnica de la OACI; y

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

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

### **Prácticas correspondientes**

1. El Consejo debería estimular la participación efectiva de los Estados miembros en la labor técnica de la OACI, teniendo debidamente en cuenta la necesidad de reducir al mínimo el costo que dicha participación representa para la OACI y los Estados miembros.
2. Los Estados miembros deberían, en la medida de lo posible:
  - a) colaborar, por correspondencia, en la buena marcha de los proyectos técnicos de la OACI;
  - b) asistir a las reuniones de la OACI y participar activamente en la preparación de las mismas, en especial mediante la presentación de documentos que contengan propuestas concretas relativas a las cuestiones del orden del día o sus opiniones sobre la documentación que les haya sido presentada;
  - c) participar en las actividades de los grupos de expertos de la OACI y cerciorarse de que los candidatos propuestos para formar parte de los mismos posean la competencia necesaria para poder contribuir debidamente a la labor de los grupos;
  - d) llevar a cabo los estudios especializados que solicite la OACI; y
  - e) ayudar a la OACI en su labor técnica por cualquier otro medio que elija el Consejo.

### **APÉNDICE M**

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

*Considerando* que es preciso seguir prestando una ayuda eficaz a los Estados miembros en la aplicación de los planes regionales, SARPS, PANS y SUPPS;

*Considerando* que es importante que los servicios de la Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales se utilicen eficientemente para ayudar a los Estados miembros a resolver los problemas inherentes a dicha aplicación; y

*Considerando* que es importante que, con objeto de llevar a buen fin su labor, los miembros de la Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales puedan mantener su pericia profesional y estén debidamente informados de las últimas novedades en sus respectivas especialidades;

*La Asamblea resuelve* que:

1. la Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales distribuirá sus recursos de la manera más eficaz para ayudar a los Estados miembros a resolver los problemas relativos a las actividades de observación continua y la aplicación de los planes regionales, SARPS, PANS y SUPPS; y
2. se adoptarán las medidas necesarias para que los miembros de la Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales puedan mantener su pericia profesional y estar siempre debidamente informados de los últimos adelantos técnicos.

### **Prácticas correspondientes**

1. Debería procurarse que los miembros de la Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales hagan visitas frecuentes de una duración adecuada, siempre que sea necesario o los Estados miembros las soliciten, para ayudarles a resolver problemas relativos a la ejecución.
2. Debería recurrirse, en la mayor medida posible, a la asignación temporal de personal especializado de una Oficina regional a otra y de la Sede a las Oficinas regionales, cuando sea necesario reforzar temporalmente el personal de dichas oficinas.
3. Los miembros de la Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales deberían mantenerse al día en sus respectivas especialidades, por ejemplo, asistiendo a determinadas reuniones técnicas, visitando centros de investigación y desarrollo y presenciando aplicaciones de prueba y evaluaciones de nuevos equipos y técnicas. Sin embargo, tales visitas no deberían tener prioridad con respecto al desempeño de las funciones primordiales de la Secretaría, que son las de servir a la OACI y a sus distintos órganos deliberantes. Además, los viajes con motivo de tales visitas deberían combinarse, dentro de lo posible, con los necesarios para el desempeño de otras funciones de la OACI.

### **APÉNDICE N**

#### **Cooperación entre los Estados miembros en las investigaciones de accidentes de aviación**

*Considerando* que corresponde al Estado donde ocurre el accidente abrir una investigación sobre las circunstancias del mismo, de conformidad con el Artículo 26 del Convenio;

*Considerando* que, debido a la complejidad cada vez mayor de las grandes aeronaves modernas, la realización de la investigación de accidentes puede exigir la participación de expertos en esferas técnicas y operacionales especializadas muy diversas, así como el acceso a instalaciones especialmente equipadas para la investigación;

*Considerando* que muchos Estados miembros no disponen de tales expertos en esferas técnicas y operacionales ni de instalaciones apropiadas;

*Considerando* que es esencial para la seguridad de los vuelos y para la prevención de accidentes que éstos se investiguen a fondo y notifiquen, y que la efectividad de las investigaciones no se vea indebidamente entorpecida por consideraciones de costo;

*Considerando* que los costos de recuperación e investigación de los accidentes de aviación de gran magnitud pueden hacer recaer una pesada carga financiera en los recursos del Estado donde ocurrió el accidente; y

*Teniendo en cuenta* la publicación del *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes* (Doc 9946);

*La Asamblea resuelve* recomendar a los Estados miembros que cooperen en la investigación de accidentes de aviación, especialmente accidentes en los que la investigación requiere expertos e instalaciones altamente especializados, y que para este fin los Estados miembros y las organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO), en la medida de lo posible, entre otras cosas:

- a) proporcionen, a solicitud de otros Estados miembros, ayuda e instalaciones especializadas para la investigación de accidentes de aviación de gran magnitud; y
- b) brinden la oportunidad a los Estados miembros que desean adquirir experiencia en investigaciones, para



que asistan a las investigaciones de accidentes de aviación, en interés del desarrollo y fomento de la investigación especializada.

### **Prácticas correspondientes**

1. Se alienta a los Estados miembros a apoyar la realización de seminarios regionales sobre investigación de accidentes, con miras a intercambiar información sobre la legislación y los procedimientos de investigación de cada Estado, conocimientos y experiencia en gestión y técnicas de investigación, la disponibilidad de expertos e instalaciones y prácticas para tratar las dificultades que se presentan en la investigación de accidentes.
2. Debería alentarse a los Estados miembros a facilitar la participación de investigadores de las autoridades de investigación de accidentes, como observadores, en investigaciones en otros Estados para fines de instrucción y visitas de orientación.
3. Se alienta a los Estados miembros y a las RAIO a evaluar sus necesidades y capacidades en materia de investigación y prevención de accidentes de aviación, con miras a elaborar planes para cursos básicos de investigación y prevención de accidentes. Debería explorarse ampliamente el uso de los centros de instrucción regionales para tales cursos, así como la incorporación del método TRAINAIR PLUS que permite la instrucción internacionalmente normalizada y basada en competencias.
4. Se alienta a los Estados miembros a que consulten el modelo de Memorando de acuerdo (MOU) preparado por la OACI en 2007 para los Estados, a fin de fomentar la cooperación durante la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación. El modelo de MOU está disponible en el sitio web público de la OACI.
5. Se alienta a los Estados miembros a tener en cuenta el *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes* (Doc 9946) de la OACI en el que se proporciona orientación sobre la forma de establecer y gestionar un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes dentro de una región o subregión.

## **APÉNDICE O**

### **Actuación humana**

*Considerando* que según los fines y objetivos fijados por el Convenio de Chicago, la OACI ha de contribuir a la evolución del transporte aéreo para “promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional”;

*Considerando* que se reconoce que la actuación humana influida por capacidades y limitaciones fisiológicas y cognitivas, contribuye significativamente a la seguridad operacional global del sistema de aviación;

*Considerando* que se reconoce que las ventajas de seguridad operacional y eficiencia relacionadas con tecnologías, sistemas y procedimientos nuevos sólo pueden lograrse cuando están diseñados para mejorar la actuación de los individuos que hacen uso de ellos; y

*Considerando* que se reconoce que la implantación de los sistemas de aviación del futuro generará cambios en las funciones de los profesionales de la aviación que exigirán trabajar a través de equipos multidisciplinarios para apoyar la toma de decisiones en colaboración;

*La Asamblea resuelve* que:

1. los Estados miembros se cercioren de la integración de consideraciones de actuación humana en la planificación, el diseño y la implantación de nuevas tecnologías, sistemas y procesos como parte de un enfoque de gestión de la seguridad operacional;

2. los Estados miembros promuevan y faciliten la integración de elementos de actuación humana en los programas de instrucción basados en competencias durante toda la carrera profesional de un individuo; y
3. los Estados miembros incluyan estrategias que promuevan un desempeño operacional seguro, constante, eficiente y eficaz del individuo y de los equipos de individuos al ocuparse de las prioridades en materia de seguridad operacional.

#### **A40-5: Mecanismos regionales de apoyo a la implementación**

*Considerando* que la OACI no cesa en sus esfuerzos por alcanzar un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante la cooperación entre los Estados miembros y los demás interesados;

*Considerando* que el mejor medio para acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es, bajo el liderazgo de la OACI, un enfoque regional de cooperación, colaboración y coordinación en asociación con todas las partes interesadas;

*Reconociendo* que los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) sirven de foro de cooperación regional donde se establecen las prioridades regionales y se elaboran y mantienen los planes regionales de navegación aérea y los programas de trabajo conexos, basándose en el *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750) y las disposiciones pertinentes de la OACI;

*Reconociendo* que los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) sirven de foro de cooperación regional donde se establecen las prioridades regionales y se elaboran y mantienen los planes regionales de seguridad operacional de la aviación y los programas de trabajo conexos, basándose en el *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) y las disposiciones pertinentes de la OACI, integrando las iniciativas mundiales, regionales, subregionales, nacionales y de la industria para el mejoramiento permanente de la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo;

*Reconociendo* que las reuniones periódicas de los PIRG y los RASG tienen el efecto de integrar y registrar el progreso regional en la planificación y ejecución;

*La Asamblea:*

1. *Toma nota* de las atribuciones revisadas y armonizadas de los PIRG y los RASG para apoyar aún más la implementación y actualización del GANP y del GASP;
2. *Resuelve* que la OACI brindará apoyo a los PIRG y los RASG con respecto a los Objetivos estratégicos de la Organización;
3. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones regionales e internacionales, los proveedores de servicios y la industria a participar en la labor de los PIRG y los RASG y los órganos que respectivamente contribuyen con ellos para garantizar, entre otras cosas, la elaboración y la implementación continuas y coherentes de los planes de navegación aérea y de seguridad operacional de la aviación, a escala regional;
4. *Insta* a los Estados miembros a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar medidas correctivas que permitan subsanar las preocupaciones de seguridad operacional y las deficiencias de navegación aérea identificadas mediante el proceso de planificación regional de la OACI;
5. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones regionales e internacionales, los proveedores de servicios y la industria a asociarse a los PIRG y los RASG, y a reconocer que su compromiso conjunto es fundamental para mejorar la ejecución de los planes regionales y la seguridad operacional en todo el mundo;

6. *Encarga* al Consejo que examine los desafíos que han enfrentado las regiones con respecto a la ejecución, según lo notificado por los PIRG y los RASG, y que rinda informe a la Asamblea, según sea necesario, sobre las medidas que se han tomado para mejorar más los mecanismos regionales de planificación y ejecución; y

7. *Encarga* al Consejo que se asegure de que los PIRG y los RASG informen anualmente sobre el progreso en la ejecución, así como sobre los desafíos que hayan enfrentado.

**A40-6: Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables**

*Considerando* que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

*Considerando* que incumbe también a los Estados miembros, tanto en forma colectiva como individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

*Considerando* que, de conformidad con el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, cada Estado miembro se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

*Considerando* que para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo se requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas;

*Considerando* que el Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados miembros elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, para lo cual se requiere que todos los Estados miembros apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

*Considerando* que los resultados de las auditorías y de las misiones de validación coordinadas (ICVM) realizadas en el marco del enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP-CMA) indican que diversos Estados miembros todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional y se ha identificado a algunos Estados miembros con preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC);

*Considerando* que la OACI desempeña una función de liderazgo para facilitar la aplicación de los SARPS y la rectificación de deficiencias relacionadas con la seguridad operacional al coordinar el apoyo y mancomunar recursos entre los socios en materia de seguridad operacional de la aviación;

*Reconociendo* que los planes de acción de la OACI elaborados para Estados miembros individuales sirven de plataformas para proporcionar, en coordinación con otras partes interesadas, asistencia directa y orientación a esos Estados a fin de que resuelvan sus SSC, así como el bajo grado de cumplimiento efectivo (EI) de elementos críticos;

*Considerando* que la OACI tiene una política sobre cooperación regional mediante la cual se compromete a proporcionar a los Estados miembros, en la medida de lo posible, asistencia, asesoramiento y cualquier otra forma de apoyo en aspectos técnicos y de definición de políticas en el campo de la aviación civil internacional, con el propósito de que lleven a cabo sus responsabilidades, de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y los Objetivos estratégicos de la OACI, al promover, entre otras cosas, la cooperación regional a través de asociaciones estrechas con las organizaciones regionales y órganos regionales de aviación civil;

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

*Reconociendo* que el establecimiento de órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y de vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y la armonización a más amplia escala, resultante de la colaboración entre los Estados miembros en lo que atañe al establecimiento y la puesta en marcha de un sistema común de vigilancia de la seguridad operacional;

*Recordando* que los Estados miembros son responsables de la implementación de las normas de la OACI y, en ese sentido, pueden decidir de forma voluntaria delegar ciertas funciones a las RSOO y que, siempre que corresponda, se entenderá que la palabra “Estados” que figura a continuación incluye las RSOO;

*Recordando* que la Decimotercera Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13) (2018) recomendó que la OACI siguiera desarrollando el GASOS para fortalecer las RSOO y acrecentar su eficacia y eficiencia para asistir a los Estados, analizando al mismo tiempo los aspectos de responsabilidad, gobernanza y análisis de costos y beneficios, así como otras preocupaciones planteadas por la Conferencia;

*Admitiendo* el reconocimiento dado en el Anexo 19 a las RSOO y a su papel en lo que respecta al desempeño de funciones de gestión de la seguridad operacional en nombre de los Estados, delegadas por ellos mismos;

*Reconociendo* que grupos de Estados miembros pueden decidir establecer sistemas regionales de aviación cuya base legal puede ser un tratado internacional y abarcarían reglas comunes y una vigilancia aplicable en los Estados participantes;

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

*Reconociendo* que los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) tienen como finalidad establecer objetivos, prioridades e indicadores y definir metas cuantificables para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional en cada región, garantizando al mismo tiempo la coherencia de las acciones y la coordinación de las iniciativas.

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que, en asociación con todos los socios en materia de seguridad operacional de la aviación, implante un programa integral de asistencia para ayudar a los Estados miembros a rectificar las deficiencias identificadas por medio del CMA del USOAP, dándose prioridad a la resolución de los SSC;
2. *Encarga* al Consejo que promueva conceptos de cooperación regional, incluyendo el fortalecimiento de las RSOO y los RASG, así como el establecimiento de objetivos, prioridades e indicadores y la definición de objetivos cuantificables para resolver los SSC y las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;
3. *Encarga* al Consejo que tome las decisiones apropiadas para asegurar que las especificidades de un sistema regional de aviación establecido por un grupo de Estados miembros se reconozcan e integren en el marco de la OACI;
4. *Encarga* al Consejo que apoye la implementación y ulterior desarrollo del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASOS), tomando en consideración las medidas necesarias para fortalecer, evaluar y apoyar a las RSOO y las RAIO a fin de que asistan a sus Estados miembros en la realización de determinadas funciones y actividades de vigilancia de la seguridad operacional, investigación de accidentes e incidentes y funciones y actividades de gestión de la seguridad operacional, garantizando al mismo tiempo que los Estados conserven sus obligaciones y responsabilidades en virtud del Convenio de Chicago;

5. *Encarga* al Consejo que siga trabajando en asociación con los Estados miembros, la industria y otros socios en materia de seguridad operacional de la aviación para coordinar y facilitar el suministro de asistencia financiera y técnica a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidos las RSOO y los RASG, a fin de mejorar dicha seguridad y fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional;
6. *Encarga* al Consejo continuar el análisis de la información crítica de seguridad operacional pertinente para determinar los medios efectivos de proporcionar asistencia a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidos las RSOO y los RASG;
7. *Encarga* a la Secretaría General que continúe promoviendo la coordinación y la cooperación entre la OACI, los RASG, las RSOO y otras organizaciones en relación con actividades relacionadas con la seguridad operacional a fin de reducir la carga de trabajo de los Estados generada por las auditorías o las inspecciones repetitivas y disminuir la duplicación de las actividades de seguimiento;
8. *Insta* a los Estados miembros a que otorguen la más alta prioridad a la resolución de las SSC a fin de velar por que no se planteen riesgos inmediatos de seguridad operacional para la aviación civil internacional y se cumplan los requisitos mínimos establecidos en las normas de los Anexos de la OACI;
9. *Insta* a los Estados miembros a que utilicen el Programa de procedimientos de vuelo, cuando se dispone del mismo, para la implementación de la PBN, y además que se facilite asistencia (financiera y de otra índole) a los efectos de la continuidad y la sostenibilidad;
10. *Insta* a los Estados miembros a desarrollar y seguir reforzando la cooperación a escala regional y subregional con miras a promover el grado más alto de seguridad operacional de la aviación;
11. *Exhorta* a todos los Estados miembros y socios en materia de seguridad operacional de la aviación a que, cuando sea posible, presten asistencia a los Estados que la soliciten con recursos financieros y técnicos para velar por la resolución inmediata de las SSC identificadas y la sostenibilidad a más largo plazo del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados;
12. *Alienta* a los Estados miembros a establecer sociedades con otros Estados, la industria, instituciones financieras y otros socios en materia de seguridad operacional de la aviación para fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional, a fin de mejorar el cumplimiento de las responsabilidades de los Estados y fomentar un sistema de aviación civil internacional más seguro;
13. *Alienta* a los Estados miembros a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer las capacidades estatales de vigilancia de la seguridad operacional, y a participar en el fortalecimiento y fomento de los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y vigilancia de la seguridad operacional, incluidas las RSOO, o a prestarles apoyo de manera tangible;
14. *Pide* a la Secretaría General que desempeñe una función de liderazgo en la coordinación de iniciativas para ayudar a los Estados a resolver las SSC mediante la elaboración de planes de acción de la OACI y/o propuestas concretas de proyectos y que ayude a los Estados a obtener los recursos financieros necesarios para financiar dichos proyectos de asistencia;
15. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre todo lo referente a la ejecución del programa de asistencia global; y
16. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A39-14.

#### **A40-7: Nuevos participantes**

*Considerando* que el preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional estipula que quienes lo suscriben han “convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”;

*Considerando* que el Anexo 11 al Convenio dispone que los Estados miembros definan aquellas partes de espacio aéreo sobre sus territorios en las que se proveerán los servicios de tránsito aéreo y que, en adelante, dispongan el establecimiento y provisión de esos servicios;

*Reconociendo* que, para los fines de esta Resolución, el término “nuevos participantes” designa las operaciones aeroespaciales de mayor altitud y la gestión del tránsito de sistemas de aeronaves no tripuladas (UTM);

*Reconociendo* que existe una necesidad creciente de facilitar, mediante un marco mundial armonizado, las operaciones de los nuevos participantes y que existe una gran disparidad de capacidades de actuación entre los distintos tipos de vehículos que integrarían este nuevo grupo de usuarios del espacio aéreo;

*Reconociendo* la probabilidad de que las disposiciones de la OACI deban modificarse o ampliarse para abarcar las operaciones de los nuevos participantes;

*Reconociendo* que se han hecho importantes avances respecto a la facilitación de las operaciones de los nuevos participantes mediante iniciativas regionales y estatales; y

*Recordando* que el Concepto operacional de ATM mundial de la OACI establece que todo el espacio aéreo debería ser un recurso utilizable, que toda restricción de uso de un volumen en particular de espacio aéreo debería considerarse transitoria, y que todo el espacio aéreo debería gestionarse con flexibilidad;

*La Asamblea:*

1. *Encarga* a la OACI que examine las normas y métodos recomendados (SARPS) en materia de reglamento del aire, servicios de tránsito aéreo, certificación, otorgamiento de licencias, responsabilidades y medio ambiente, entre otros, con miras a enmendarlos o ampliarlos según sea necesario, con el propósito de facilitar las operaciones de nuevos participantes mediante un marco mundial armonizado, teniendo en cuenta los marcos y las prácticas regionales;
2. *Pide* a los Estados miembros que organicen sus reglamentos y procedimientos que rigen las operaciones de los nuevos participantes y el uso compartido de determinadas instalaciones y servicios entre todos los usuarios del espacio aéreo, a fin de facilitar la integración de estas operaciones sin menoscabo de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, teniendo debidamente en cuenta las implicaciones ambientales y, cuando sea necesario, garantizando que estas operaciones nuevas cumplan las disposiciones del Anexo 2 — *Reglamento del aire*.
3. *Pide* a los Estados miembros que se aseguren de que el uso compartido por parte de todos los usuarios del espacio aéreo y de ciertas instalaciones y servicios no afecte de manera desproporcionada la regularidad, protección medioambiental y eficiencia de las operaciones civiles y militares; y
4. *Reconoce* la función de la OACI como foro internacional para facilitar una mayor cooperación, colaboración e intercambio de mejores prácticas, como apoyo a las iniciativas regionales, y para emprender las actividades de seguimiento necesarias sobre la base de esas iniciativas promoviendo un mayor diálogo entre los Estados, los nuevos participantes, las actuales partes interesadas y la comunidad espacial.

#### **A40-8: Disposiciones globales para el diseño, la certificación y las operaciones de hidroaeródromos**

*Reconociendo* que la Resolución A39-25 de la Asamblea encargó a la Secretaría General que considerara las necesidades y características especiales de los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral

(PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), identificados en el marco de las Naciones Unidas, en la coordinación, priorización, facilitación e implementación de programas de asistencia destinados a mejorar los sistemas de transporte aéreo de esos países;

*Reconociendo* la necesidad de apoyar a los Estados con disposiciones mundiales relacionadas con zonas a las que solo se puede acceder con operaciones de hidroaviones a fin de mejorar la seguridad operacional y promover un sector de aviación civil robusto que fomente y respalde el progreso social y económico, por ejemplo, mediante el turismo responsable, que es un impulsor económico principal;

*Considerando* la necesidad de promulgar disposiciones mundiales relacionadas específicamente con el diseño, la certificación y las operaciones de hidroaeródromos para operaciones de hidroaviones a fin de satisfacer la necesidad de un transporte aéreo seguro, regular, eficiente y económico de todos los Estados miembros;

*La Asamblea:*

*Pide* al Consejo que, dentro del presupuesto actual asignado y con carácter prioritario, examine los SARPS existentes relacionados con los aeródromos e incorpore normas y métodos recomendados específicos en los Anexos pertinentes del Convenio para tratar los requisitos de diseño, certificación, gestión, seguridad operacional y notificación para las operaciones de hidroaeródromos.

#### **A40-9: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo**

*Considerando* que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* establece los principios básicos que deben seguir los gobiernos para asegurar que los servicios del transporte aéreo internacional puedan desarrollarse de manera ordenada, regular, eficiente, económica, armoniosa y sostenible y que, por consiguiente, una de las finalidades de la OACI es apoyar los principios y acuerdos que permitan que los servicios del transporte aéreo internacional se establezcan sobre la base de la igualdad de oportunidades, la explotación sana y económica y el respeto mutuo por los derechos de los Estados, y teniendo en cuenta el interés general;

*Considerando* que el transporte aéreo tiene importancia fundamental para el desarrollo sostenible de la economía de los Estados, ya que promueve y facilita el turismo y el comercio;

*Considerando* que es cada vez más difícil, en particular para los países en desarrollo, conseguir los recursos necesarios para optimizar las oportunidades y enfrentar los desafíos inherentes al desarrollo del transporte aéreo y para seguir respondiendo a los retos que plantean las exigencias que se imponen al transporte aéreo;

*Considerando* que la Organización prepara continuamente textos de orientación, estudios y estadísticas sobre el desarrollo del transporte aéreo para los Estados miembros, y que los mismos deberían mantenerse actualizados, centrados y válidos y distribuirse a los Estados miembros por los medios más eficaces;

*Considerando* que los Estados miembros deben proporcionar datos estadísticos concretos y precisos e información para que la Organización pueda preparar orientación y estudios pertinentes;

*Considerando* que la Organización está evolucionando hacia la gestión por objetivos, con más énfasis en la aplicación de políticas de transporte aéreo y orientaciones conexas de conformidad con la iniciativa denominada *Ningún país se queda atrás* (NCLB), en lugar de considerar el establecimiento de normas en el marco de este Objetivo estratégico;

*Considerando* que las orientaciones preparadas por la Organización y las medidas tomadas por la misma para cumplir con su objetivo estratégico — *Desarrollo económico del transporte aéreo* deberían ayudar a los Estados miembros a elaborar políticas y prácticas que faciliten la globalización, comercialización y liberalización, así como la creación de un entorno favorable para el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional; y

*Considerando* que para los Estados miembros es importante participar en la labor de la Organización en la esfera del transporte aéreo;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución, enumerados más adelante, constituyen la declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo vigentes al clausurarse el 40º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Apéndice B — Impuestos

Apéndice C — Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea

Apéndice D — Datos de aviación/Estadísticas

Apéndice E — Pronósticos, planificación y análisis económicos

2. *Insta* a los Estados miembros a que tengan en cuenta estas políticas y su profundización continua por parte del Consejo y por la Secretaría General en los documentos pertinentes de la OACI;

3. *Insta* a los Estados miembros a que hagan todo lo posible para cumplir con las obligaciones dimanantes del Convenio y de las resoluciones de la Asamblea, a fin de apoyar la labor de la Organización en la esfera del transporte aéreo y, en especial, para proporcionar en forma completa y expedita información estadística y de otra índole que la Organización solicite para su labor en el campo del transporte aéreo;

4. *Insta* a los Estados miembros a que en el ejercicio de sus funciones reglamentarias consideren las políticas y textos de orientación elaborados por la OACI sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, tales como los del Doc 9587, *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional*;

5. *Pide* al Consejo que asigne particular importancia a financiar los desafíos económicos que plantea el desarrollo de infraestructura y capacidad de la aviación a la par del crecimiento del tránsito previsto, especialmente en los países en desarrollo;

6. *Pide* al Consejo que, cuando lo considere conveniente para la labor sobre cualquier asunto de transporte aéreo, realice consultas con representantes especializados de Estados miembros por los medios más adecuados, incluida la creación de grupos de expertos o de grupos de estudio de la Secretaría integrados por tales expertos cualificados, que se reunirían o trabajarían por correspondencia y rendirían posteriormente informe al Comité de Transporte aéreo como se establece en el Doc 9482, *Instrucciones para los grupos de expertos del Comité de Transporte aéreo y del Comité sobre Interferencia ilícita*;

7. *Pide* al Consejo que celebre conferencias o reuniones departamentales en las que todos los Estados miembros puedan participar, como el medio principal para resolver los problemas de importancia mundial en la esfera del transporte aéreo, cuando el número e importancia de los problemas que deban tratarse justifiquen dichas reuniones y cuando exista la posibilidad de una acción constructiva respecto a ellos;

8. *Pide* al Consejo y a la Secretaría General difundir y promover entre los Estados miembros las políticas de la OACI relativas al transporte aéreo y la correspondiente orientación;

9. *Pide* al Consejo y a la Secretaría General que tomen las medidas necesarias para aplicar las resoluciones y decisiones de la Asamblea en lo que respecta a las actividades de transporte aéreo de la Organización y que vigilen la aplicación por parte de los Estados de las políticas de la OACI en la esfera del transporte aéreo y proporcionen asistencia para dicha aplicación;

10. *Pide* al Consejo que examine regularmente la declaración consolidada de las políticas de la OACI relativas al transporte aéreo e informe a la Asamblea cuando se requiera introducir cambios en la declaración;

11. *Pide* al Consejo que mantenga los textos de orientación y las políticas de la OACI en la esfera del transporte aéreo actualizados para que respondan a los cambios y necesidades de los Estados miembros, preservando a la vez los principios básicos sobre los que descansan; y



12. Declara que la presente resolución sustituye a la Resolución A39-15.

## APÉNDICE A

### Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

#### Sección I. Principios básicos y visión de largo plazo

*Considerando* que los principios fundamentales de soberanía, justicia e igualdad de oportunidades, no discriminación, interdependencia, armonización y cooperación que se consagran en el Convenio han servido adecuadamente al transporte aéreo internacional y continúan constituyendo la base de su futuro desarrollo y contribuyendo al mismo;

*Considerando* que el multilateralismo para la liberalización del transporte aéreo internacional, en especial el intercambio de derechos comerciales sobre una base multicultural, incluidos los derechos de tráfico en la medida más amplia posible, continúa siendo un objetivo de la Organización;

*Considerando* que, en el marco del Convenio, los Estados miembros tienen objetivos y políticas de reglamentación diferentes, pero comparten el objetivo fundamental de la participación fiable y sostenida en el sistema de transporte aéreo internacional;

*Considerando* que existe la necesidad de adaptarse al cambiante entorno normativo y operacional en la esfera del transporte aéreo y que la Organización ha desarrollado, en consecuencia, orientación sobre las políticas de reglamentación del transporte aéreo internacional, incluyendo cláusulas modelo y plantillas para acuerdos de servicios aéreos;

*Considerando* que es necesario lograr una mayor comprensión de las dificultades y los beneficios que entraña la liberalización del acceso a los mercados, tanto para servicios de pasajeros como de carga;

*Considerando* que el suministro de servicios de transporte aéreo regulares y fiables es de fundamental importancia para el desarrollo de las economías de los Estados, en especial los Estados en desarrollo, incluidos los que dependen del turismo;

*Considerando* que la Organización ha adoptado una visión de largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional que establece que: *Nosotros, los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional, resolvemos promover activamente la liberalización continua del transporte aéreo internacional para favorecer a todas las partes interesadas y a la economía en general. Nos guiará la necesidad de asegurar que se respeten los máximos niveles de seguridad operacional y protección de la aviación y el principio de lealtad e igualdad de oportunidades para todos los Estados y sus partes interesadas;*

*Considerando* que el cumplimiento de los Estados miembros de las disposiciones del Convenio y que la adhesión universal al *Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales* (IASTA), el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional* (Convenio de Montreal de 1999), el *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil* (Convenio de Ciudad del Cabo) y su Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico y otros instrumentos de la OACI que rigen el transporte aéreo internacional pueden facilitar y contribuir al logro de los objetivos de la Organización; y

*Considerando* que debería tenerse debidamente en cuenta el interés de los consumidores en la elaboración de políticas y reglamentos nacionales o regionales para el transporte aéreo internacional;

*La Asamblea:*

1. Insta a todos los Estados miembros a que tengan en cuenta y apliquen la *visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional* en sus prácticas normativas y de definición de políticas;

2. *Alienta* a los Estados miembros a que promuevan la liberalización a un ritmo y de una manera que se ajusten a sus necesidades y circunstancias, teniendo debidamente en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, el entorno comercial cambiante y los requisitos de infraestructura, así como los principios sobre medidas de salvaguardia para garantizar la participación sostenida y efectiva de todos los Estados, incluido el principio de considerar especialmente los intereses y necesidades de los países en desarrollo;
3. *Insta* a los Estados miembros a que eviten adoptar medidas unilaterales y extraterritoriales que puedan afectar al desarrollo ordenado, sostenible y armonioso del transporte aéreo internacional y a que no se apliquen las políticas y la legislación nacionales al transporte aéreo internacional sin tener debidamente en cuenta sus características especiales;
4. *Insta* a los Estados miembros que aún no son Partes en el IASTA, en el Convenio de Montreal de 1999, en el Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo y en otros instrumentos de la OACI que rigen el transporte aéreo internacional a que consideren con carácter urgente su adhesión;
5. *Insta* a todos los Estados miembros a que registren en la OACI todos los acuerdos y arreglos de cooperación relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos*, para mejorar la transparencia;
6. *Insta* a los Estados miembros a que mantengan debidamente informado al Consejo de los problemas graves que plantee la aplicación de los acuerdos o arreglos de servicios aéreos, y de cualquier progreso importante en el proceso de liberalización;
7. *Insta* a los Estados miembros a que consideren debidamente las características distintivas de los servicios de carga aérea cuando intercambien derechos de acceso a los mercados en el marco de acuerdos de servicios aéreos y otorguen los derechos apropiados y la flexibilidad operacional adecuada para promover el desarrollo de servicios de carga aérea, incluidos aquellos que permitan el comercio electrónico;
8. *Insta* a los Estados miembros a que, al abordar las cuestiones relacionadas con la asignación de turnos y las restricciones de vuelos nocturnos, consideren debidamente las necesidades y preocupaciones de otros Estados y hagan todo lo posible para resolver cualquier inquietud mediante consultas, de manera transparente y no discriminatoria, entre las partes interesadas, y respeten y sigan el principio del enfoque equilibrado de la OACI en las medidas normativas sobre la gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos;
9. *Insta* a los Estados miembros y a las partes interesadas competentes a que tengan en cuenta y apliquen los principios básicos de alto nivel, no prescriptivos y no vinculantes de la OACI sobre protección del consumidor en sus prácticas normativas, de definición de políticas y operacionales, incluso en el caso de grandes perturbaciones que tengan repercusiones en la aviación, y a que mantengan a la OACI informada sobre la experiencia adquirida o sobre los problemas que encuentren al aplicarlos;
10. *Pide* al Consejo que apoye firmemente el intercambio de puntos de vista y buenas prácticas sobre la aplicación de los principios básicos de la OACI sobre protección del consumidor, ya que ello podría contribuir a alentar la compatibilidad entre regímenes nacionales o regionales, teniendo en cuenta la flexibilidad que requieren los Estados en razón de sus características sociales, políticas y económicas;
11. *Alienta* a los Estados miembros a seguir valiéndose del servicio de la OACI para las negociaciones de servicios aéreos (ICAN) y a beneficiarse del mismo, el cual facilita y mejora la eficiencia de sus negociaciones y consultas en materia de servicios aéreos;
12. *Pide* al Consejo que siga trabajando para lograr una mejor comprensión de los beneficios y dificultades que entraña la liberalización del acceso a los mercados y las barreras a su apertura, a fin de poder continuar considerando la formulación de un enfoque multilateral en su debido momento;
13. *Pide* al Consejo que siga profundizando el diálogo y el intercambio de información con los Estados miembros y la industria, teniendo en cuenta las metas de la *Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional*, respecto a la experiencia y los logros de los Estados, incluyendo acuerdos existentes de

liberalización, así como la aplicabilidad y pertinencia de los actuales tratados multilaterales, y las diversas propuestas presentadas durante la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6);

14. *Pide* al Consejo que continúe cooperando con los organismos regionales y subregionales en lo concerniente al examen y preparación de medidas de cooperación, incluso arreglos liberalizados y los resultados de esas medidas, a fin de ver si deberían recomendarse a los Estados miembros, en el momento oportuno, medidas similares o de otra índole para su aplicación a mayor escala; y

15. *Pide* al Consejo que prosiga con el estudio comparativo y analítico de las políticas y prácticas que siguen los Estados miembros en la reglamentación del transporte aéreo internacional, así como de las disposiciones de los acuerdos de servicios aéreos, y que comparta dicha información con los Estados miembros;

## **Sección II. Propiedad y control de los transportistas aéreos**

*Considerando* que la aplicación estricta del criterio de propiedad mayoritaria y control efectivo para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que puedan obtenerse;

*Considerando* que la designación y autorización de las líneas aéreas para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular por lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación;

*Considerando* que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y prosperar de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el proceso de liberalización, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación;

*Considerando* que el logro de los objetivos de desarrollo entre Estados se fomenta cada vez más mediante arreglos de cooperación basados en grupos económicos regionales y en la cooperación funcional, simbólica de la afinidad y comunidad de intereses; y

*Considerando* que las deliberaciones del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo indican que existe un amplio apoyo a la labor en curso para elaborar un instrumento multilateral sobre la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a que sigan liberalizando la propiedad y el control de los transportistas aéreos, según las necesidades y circunstancias, por medio de las diversas medidas existentes, como la exención de las restricciones con respecto a la propiedad y el control en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos o disposiciones sobre designación que reconozcan el concepto de comunidad de intereses dentro de las agrupaciones económicas regionales o subregionales, y las recomendadas por la OACI;

2. *Insta* a los Estados miembros a que acepten tales designaciones y permitan que tales líneas aéreas ejerzan los derechos de ruta y otros derechos de transporte aéreo de uno o varios Estados, en particular Estados en desarrollo del mismo grupo, de acuerdo con términos y condiciones mutuamente aceptables, comprendidos los acuerdos de transporte aéreo negociados, o que hayan de negociarse, por las partes interesadas;

3. *Insta* a los Estados miembros a que reconozcan el concepto de la comunidad de intereses dentro de los grupos económicos regionales o subregionales como base válida para la designación por parte de uno o más Estados de una línea aérea de otro u otros Estados pertenecientes al mismo grupo económico regional, cuando dicha línea aérea sea de propiedad mayoritaria y esté controlada efectivamente por ese Estado o Estados o por sus nacionales;

4. *Insta* a los Estados miembros a que consideren la posibilidad de aplicar criterios distintos para la designación y autorización de líneas aéreas, incluyendo aquellos que la OACI ha elaborado, y adoptar un método flexible y positivo para aceptar los esfuerzos de otros Estados para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos sin comprometer la seguridad operacional ni la protección de la aviación;
5. *Invita* a los Estados miembros que posean experiencia en diversas formas de explotación conjunta de servicios aéreos internacionales a que presenten al Consejo, de forma continua, la información relativa a dicha experiencia, de modo que la Organización pueda contar con información que pueda ser útil para los Estados miembros;
6. *Pide* al Consejo que trate las cuestiones de interés restantes para permitir el avance hacia la elaboración del Convenio multilateral sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas, con el que se busca liberalizar de manera multilateral la propiedad y el control de los transportistas aéreos, de conformidad con la *Visión de largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional*; y
7. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, proporcione ayuda a los Estados miembros que tomen la iniciativa de concertar arreglos de cooperación para la propiedad y explotación conjuntas de servicios aéreos internacionales, directamente entre ellos, o cuyas líneas aéreas concierten arreglos de esa naturaleza, y que oportunamente comunique a los Estados la información sobre tales arreglos de cooperación.

### **Sección III. Cooperación en arreglos normativos y competencia**

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

*Considerando* que la Organización ha elaborado orientación sobre definición de políticas para que los Estados promuevan la armonización y la compatibilidad de los enfoques y prácticas normativos para el transporte aéreo internacional, así como sobre temas relativos a la competencia;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta el principio de oportunidad equitativa para la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional y en asuntos relacionados con la competencia;
2. *Insta* a los Estados miembros a que elaboren leyes y políticas en materia de competencia para aplicarlas al transporte aéreo, teniendo en cuenta la soberanía nacional, y a que consideren la orientación de la OACI sobre competencia;
3. *Insta* a los Estados miembros a que alienten la cooperación entre las autoridades regionales y/o nacionales responsables de la competencia al tratar asuntos relacionados con el transporte aéreo internacional, incluso dentro del contexto de la aprobación de alianzas y fusiones;
4. *Alienta* a los Estados miembros a incorporar en la legislación nacional, en los reglamentos y en los acuerdos de servicios aéreos los principios básicos de oportunidades iguales y equitativas para competir, de no discriminación, de transparencia, de armonización, de compatibilidad y de cooperación consagrados en el Convenio e integrados en las políticas y la orientación de la OACI;
5. *Pide* al Consejo que defina mecanismos, como por ejemplo un foro de intercambio, para mejorar, en materia de competencia leal, la cooperación, el diálogo y el intercambio de información entre los Estados, con miras a promover enfoques normativos compatibles para el transporte aéreo internacional; y
6. *Pide* al Consejo que siga atento a las novedades que tengan lugar en materia de competencia en el transporte aéreo internacional y actualice, según sea necesario, sus políticas y textos de orientación sobre competencia leal.

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

*Considerando* que el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS), adoptado por la Organización Mundial del Comercio (OMC), ha incluido ciertos aspectos del transporte aéreo internacional; y

*Considerando* que la OACI ha dado a conocer activamente a todas las partes interesadas las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, así como el mandato y la función especiales de la OACI en materia de transporte aéreo internacional;

*La Asamblea:*

1. *Reafirma* la necesidad de que la OACI continúe estudiando futuros arreglos de reglamentación y formule recomendaciones y propuestas para resolver los problemas que enfrenta el transporte aéreo internacional, respondiendo a los cambios internos y externos que lo afectan;
2. *Reconoce* que dichos arreglos deberían crear un entorno en el que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y continuar prosperando de forma ordenada, eficiente y económica sin comprometer la seguridad operacional y la protección, garantizando al mismo tiempo los intereses de todos los Estados miembros y su participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional;
3. *Reafirma* la función primordial de la OACI de elaborar criterios de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional;
4. *Insta* a los Estados miembros que participen en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales relacionados con el transporte aéreo internacional, a que:
  - a) garanticen la coordinación interna en las administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;
  - b) se aseguren de que los representantes conozcan plenamente las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;
  - c) tengan en cuenta los derechos y obligaciones respecto a los Estados miembros de la OACI que no son miembros de la OMC;
  - d) examinen cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS, teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, de medio ambiente y de seguridad operacional y protección del transporte aéreo internacional;
  - e) den a conocer plenamente la función y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica, incluida la liberalización del transporte aéreo internacional, y consideren la conveniencia de usar dicha orientación; y
  - f) registren en la OACI, de acuerdo con el Artículo 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS;
5. *Pide* a la OMC, a sus Estados miembros y observadores que otorguen debida consideración a:
  - a) las estructuras y arreglos de reglamentación que caracterizan al transporte aéreo internacional, así como la liberalización que está teniendo lugar a escala bilateral, subregional y regional;
  - b) la responsabilidad constitucional de la OACI con respecto al transporte aéreo internacional y, en particular, su seguridad operacional y protección; y

- c) las políticas y los textos de orientación actuales de la OACI relativos a la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, así como su labor continua en esta esfera; y
6. *Pide* al Consejo que:
- a) siga ejerciendo una función de liderazgo mundial para facilitar y coordinar el proceso de liberalización económica, garantizando al mismo tiempo la seguridad operacional, la protección de la aviación y la protección del medio ambiente en la esfera del transporte aéreo internacional;
  - b) participe dinámicamente en las actividades en materia de comercio de servicios que puedan afectar al transporte aéreo internacional e informe consiguientemente a los Estados miembros; y
  - c) promueva la comunicación, cooperación y coordinación efectivas y permanentes entre la OACI, la OMC y otros organismos intergubernamentales y no gubernamentales que se ocupen del comercio de servicios.

## APÉNDICE B

### Impuestos

*Considerando* que los impuestos aplicables al transporte aéreo internacional, por ejemplo, a las aeronaves, el combustible y otros suministros técnicos, los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y la venta o uso de esos servicios, pueden tener repercusiones económicas y de competencia negativas en las operaciones de transporte aéreo internacional;

*Considerando* que en los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, contenidos en el Doc 8632, se hace una distinción conceptual entre derechos e impuestos en el sentido de que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos”;

*Considerando* que es sumamente preocupante que algunos Estados miembros imponen cada vez más gravámenes a ciertos aspectos del transporte aéreo internacional y que los gravámenes impuestos al tráfico aéreo, de los que algunos pueden catalogarse como impuestos sobre la venta o utilización del transporte aéreo internacional, están proliferando;

*Considerando* que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves se trata en la Resolución A40-17 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (Apéndice H, *Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local*); y

*Considerando* que los criterios de la OACI sobre impuestos que figuran en el Doc 8632 complementan el Artículo 24 del Convenio y tienen la finalidad de reconocer la naturaleza de la aviación civil internacional y la necesidad de eximir de impuestos ciertos aspectos de las operaciones del transporte aéreo internacional;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a que cumplan los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, contenidos en el Doc 8632, y que eviten imponer a la aviación internacional impuestos discriminatorios;
2. *Insta* a los Estados miembros a que eviten la doble imposición en el campo del transporte aéreo; y

3. *Pide* al Consejo que siga promoviendo los criterios de la OACI sobre impuestos, esté atento a las novedades y actualice sus criterios según se requiera.

## APÉNDICE C

### Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea

#### Sección I. Política en materia de derechos

*Considerando* que el Artículo 15 del Convenio establece las bases para aplicar y divulgar los derechos para los aeropuertos y servicios de navegación aérea;

*Considerando* que en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, contenidas en el Doc 9082, se hace una distinción conceptual entre derechos e impuestos en el sentido de que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos”;

*Considerando* que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves y las medidas basadas en criterios de mercado se trata separadamente en la Resolución A40-17 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (Apéndice H, *Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local*), y en la Resolución A40-17, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*;

*Considerando* que se ha encargado al Consejo que formule recomendaciones para orientación de los Estados miembros con respecto a los principios conforme a los cuales los proveedores de aeropuertos y de servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional pueden imponer derechos para recuperar los costos del suministro de dichos servicios y obtener otros ingresos razonables de los mismos, y con respecto a los métodos que pueden aplicarse a tal efecto;

*Considerando* que los Estados miembros han hecho un llamamiento a la Organización para que ofrezca asesoramiento y orientación para promover una recuperación equitativa de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en consonancia con las políticas de la OACI, manteniendo a la vez un equilibrio entre los respectivos intereses económicos de los proveedores de aeropuertos y de servicios de navegación aérea por una parte y de los transportistas aéreos y otros usuarios por la otra; y

*Considerando* que el Consejo adoptó directrices sobre políticas de asignación de costos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para garantizar un trato igualitario a todos los usuarios que pueden obtener beneficios concretos de los servicios GNSS;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a asegurarse de que se respete plenamente el Artículo 15 del Convenio;
2. *Insta* a los Estados miembros a basar la recuperación de los costos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea que suministran a la aviación civil internacional, o cuyo suministro comparten, en los principios establecidos en el Artículo 15 del Convenio y en las políticas de la OACI que figuran en el Doc 9082 independientemente de la estructura orgánica bajo la cual se explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea;
3. *Insta* a los Estados miembros a garantizar que los derechos aeroportuarios y en concepto de servicios de navegación aérea se apliquen a sufragar los costos de proporcionar instalaciones y servicios para la aviación civil;

4. *Insta* a los Estados miembros a hacer todo lo posible en cumplimiento del Artículo 15 del Convenio para publicar y comunicar a la Organización todos los derechos que un Estado miembro imponga o permita imponer por el uso de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios de navegación aérea que hagan las aeronaves de cualquier otro Estado miembro;
5. *Insta* a los Estados miembros a que adopten los principios de no discriminación, de relación de los derechos con los costos, de transparencia y de consulta, según lo dispuesto en el Doc 9082, en la legislación, reglamentación o políticas nacionales, así como en sus acuerdos de servicios aéreos, a fin de asegurar el cumplimiento por los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea;
6. *Insta* a los Estados miembros a que garanticen la implantación de las actuales políticas de la OACI de recuperación de costos derivados de medidas y funciones de seguridad en aeropuertos y por los proveedores de servicios aéreos, según se establece en el Doc 9082, de modo que los derechos impuestos a los usuarios en concepto de seguridad sean razonables, rentables y fomenten la armonización a escala mundial;
7. *Insta* a los Estados miembros a cooperar en la recuperación de los costos de las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales y a considerar la aplicación de las directrices sobre políticas de la OACI de asignación de costos del GNSS;
8. *Pide* al Consejo que siga actualizando, según sea necesario, los criterios de la OACI sobre derechos impuestos a los usuarios y los textos de orientación conexos con miras a contribuir a mejorar la eficiencia y la rentabilidad en la prestación y operación de servicios aeroportuarios y de navegación aérea y a una sólida cooperación entre los proveedores y los usuarios;
9. *Pide* al Consejo que siga actualizando, según proceda, las orientaciones sobre financiación de funciones de vigilancia apropiadas y sobre asignación de costos del GNSS, y que atienda la recuperación de costos por el suministro de servicios de meteorología aeronáutica (MET) para la aviación civil internacional; y
10. *Pide* al Consejo que siga promoviendo los criterios de la OACI sobre derechos impuestos a los usuarios y los textos de orientación conexos, a fin de que los Estados miembros y sus aeropuertos, así como las entidades que prestan servicios de navegación aérea, tomen mayor conciencia de ellos y los apliquen.

## **Sección II. Gestión y financiación de la infraestructura de aviación**

*Considerando* que los Estados miembros ponen un énfasis cada vez mayor en mejorar la eficiencia y la rentabilidad en la prestación de servicios aeroportuarios y de navegación aérea;

*Considerando* que los Estados miembros ceden cada vez más la explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea a entidades comercializadas y privatizadas que podrían tener menos conciencia y conocimientos de las obligaciones de los Estados estipuladas en el Convenio y sus Anexos y de los criterios y textos de orientación de la OACI en la esfera económica, y utilizan las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales para cumplir los compromisos asumidos en virtud del Artículo 28 del Convenio;

*Reconociendo* la necesidad de hacer inversiones considerables a largo plazo para el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación de calidad, en consonancia con el nivel de crecimiento del tránsito previsto, incluidas las necesidades futuras de los nuevos explotadores;

*Considerando* que la industria de la aviación ha sufragado gran parte de sus propios costos de infraestructura, en lugar de recibir financiación por medio de impuestos, inversiones públicas o subsidios;

*Considerando* que el desarrollo de la infraestructura de transporte aéreo y el plan mundial de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) requiere estudios de rentabilidad justificativos para obtener financiación para apoyar la implantación; y



*Recordando* que se adoptó la *Declaración y marco para un plan de acción de desarrollo de infraestructura aeronáutica en África* en el marco del Plan de acción de Lomé (2017-2019) de la Unión Africana (UA) en el Tercer Foro Mundial sobre Aviación de la OACI (IWAF/3), celebrado en Abuja (Nigeria) en noviembre de 2017;

*La Asamblea:*

1. *Recuerda* a los Estados miembros que, respecto a los aeropuertos y servicios de navegación aérea, ellos son exclusivos responsables respecto a los compromisos que han asumido en virtud del Artículo 28 del Convenio, sean cuales fueren las entidades que explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea en cuestión;
2. *Alienta* a los Estados miembros a que consideren la posibilidad de establecer entidades autónomas para la explotación de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, teniendo en cuenta tanto la viabilidad económica como el interés de los usuarios y demás interesados;
3. *Insta* a los Estados miembros a establecer una buena gobernanza, por ejemplo, la creación de marcos institucionales, jurídicos y reglamentarios, el uso de un enfoque fundado en datos y la cooperación y la toma de decisiones compatible entre las autoridades de transporte y otros ministerios responsables de carteras conexas, que puede dar un fuerte impulso para promover la inversión en infraestructura de aviación;
4. *Insta* a los Estados miembros a elaborar programas y planes nacionales y/o regionales de infraestructura de la aviación, que deberían estar en consonancia e integrados con un desarrollo de modos de transporte que tenga un equilibrio adecuado, vinculados a marcos y estrategias nacionales o regionales de desarrollo y armonizados con los marcos económicos y financieros internacionales;
5. *Alienta* a los Estados miembros a establecer un clima de inversión transparente, estable y previsible que respalde el desarrollo de la infraestructura de la aviación, por ejemplo, haciendo participar a los interesados, diversificando las fuentes de financiación y elevando la función del sector privado, entre otros, mediante inversiones privadas, reformas comerciales, iniciativas de financiación privada, sociedades públicas-privadas y diversos planes de incentivos;
6. *Pide* al Consejo que siga elaborando y actualizando, según proceda, textos de orientación y herramientas sobre financiación para el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación de calidad, incluidos mecanismos para apoyar mejoras operacionales, según se describe en los módulos ASBU; y
7. *Pide* al Consejo que siga llevando a cabo y respaldando los trabajos de seguimiento pertinentes para la aplicación de la *Declaración y Marco para un Plan de acción de desarrollo de infraestructura aeronáutica en África* en el contexto de los arreglos existentes, en particular, del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI).

## **APÉNDICE D**

### **Datos de aviación y estadísticas**

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

*Considerando* que cada Estado miembro se ha comprometido a que sus líneas aéreas internacionales comuniquen los datos y las estadísticas solicitados por el Consejo de conformidad con el Artículo 67 del Convenio;

*Considerando* que el Consejo ha establecido requisitos con respecto a los datos y las estadísticas relativos a las operaciones de las líneas aéreas interiores, aeropuertos internacionales e instalaciones y servicios en rutas internacionales en virtud de los Artículos 54 y 55 del Convenio;

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

*Considerando* que es necesario que la Organización recopile datos y estadísticas de los Estados sobre el consumo anual de combustible de aviación a fin de vigilar y notificar el posible impacto de las medidas económicas vinculadas a los aspectos operacionales de los servicios de la aviación internacional y la infraestructura conexa, e informe al respecto;

*Considerando* que el Consejo ha adoptado una política de gestión en función de los objetivos que requiere la recopilación de datos, estadísticas y análisis pertinentes para medir la eficacia de la totalidad de la Organización y de sus partes constitutivas en el cumplimiento de los Objetivos estratégicos de la Organización;

*Considerando* que la cooperación entre las organizaciones internacionales activas en la recopilación y distribución de datos y estadísticas de aviación puede ayudar a ampliar el alcance, la cobertura y la calidad de los datos, evitar la duplicación de esfuerzos y reducir la carga de los Estados;

*Considerando* que la función de la OACI de procesar y difundir datos y estadísticas de aviación permite a los Estados utilizar los datos como una importante herramienta para que los servicios de aviación civil internacional puedan ser explotados en forma acertada y económica;

*Reconociendo* que el análisis de datos de la aviación en tanto disciplina está en etapa de transformación por el aumento de la velocidad y volumen de datos y la evolución de las nuevas tecnologías para analizarlos; y

*Reconociendo* que la OACI ha seguido esforzándose por hacer eficientes y eficaces los procesos que incorporan datos y estadísticas de aviación, mediante el desarrollo de un conjunto de herramientas electrónicas y por desarrollar conocimientos especializados en tecnologías emergentes para aprovechar el potencial de los macrodatos para satisfacer las necesidades en evolución de los Estados miembros;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a que designen coordinadores para los datos y las estadísticas de aviación, y hagan todo lo posible para proporcionarlos a la OACI a tiempo y electrónicamente, cuando sea posible;
2. *Alienta* a los Estados miembros a que utilicen las herramientas electrónicas disponibles al proporcionar datos y estadísticas de aviación y al tener acceso a los mismos;
3. *Pide* al Consejo que, cuando sea necesario, recurra a expertos nacionales en las disciplinas pertinentes para examinar regularmente los datos y las estadísticas, incluidos los macrodatos, recopilados por la OACI, a fin de satisfacer más eficazmente las necesidades de la Organización y de sus Estados miembros, establecer las mediciones necesarias para vigilar la eficacia de la Organización en el cumplimiento de sus Objetivos estratégicos, y para mejorar la uniformidad de los datos y las estadísticas y el contenido de los análisis; y
4. *Pide* al Consejo que:
  - a) continúe estudiando las formas de lograr una cooperación más estrecha con las Naciones Unidas (ONU), sus organismos y otras organizaciones internacionales en la recopilación y distribución de datos, estadísticas y análisis de aviación, incluidos los macrodatos, según proceda;
  - b) tome las disposiciones apropiadas para que la OACI preste asistencia a los Estados miembros que la soliciten con el fin de mejorar los datos, las estadísticas y los análisis de aviación y la notificación estadística a la Organización;
  - c) siga recopilando, procesando y analizando datos de aviación, incluidos los macrodatos, velando a su vez por que se armonicen los datos y estadísticas de aviación de diferentes fuentes a fin de facilitar el suministro de datos precisos, fiables y coherentes para que los Estados tomen decisiones fundamentadas; y

- d) divulgue entre los Estados miembros, e intercambie con ellos, datos de aviación que sean de interés común en la esfera del transporte aéreo de conformidad con los principios y disposiciones contenidas en el Convenio y en las decisiones pertinentes de la Organización.

## **APÉNDICE E**

### **Pronósticos, planificación y análisis económicos**

#### **Sección I. Pronósticos y planificación**

*Considerando* que los Estados miembros necesitan disponer de pronósticos mundiales y regionales de la evolución futura de la aviación civil, para diversos fines de planificación e implantación;

*Considerando* que el Consejo, en el desempeño de sus funciones permanentes en la esfera de los aspectos económicos del transporte aéreo, debe prever los futuros acontecimientos que probablemente requieran medidas por parte de la Organización e iniciar éstas a su debido tiempo; y

*Considerando* que la Organización necesita disponer de pronósticos específicos para fines de planificación de aeropuertos y sistemas de navegación aérea, y de vigilancia y planificación ambiental;

*La Asamblea:*

1. *Pide* al Consejo que elabore y actualice pronósticos sobre las futuras tendencias y la evolución de la aviación civil, y que los facilite a los Estados miembros;
2. *Pide* al Consejo que siga actualizando un solo conjunto de pronósticos de tráfico a largo plazo a partir del cual puedan elaborarse pronósticos adaptados y más detallados para diversos fines, tales como planificación de sistemas de navegación aérea y análisis ambientales; y
3. *Pide* al Consejo que siga aumentando la precisión de los pronósticos perfeccionando las metodologías de pronosticación y el uso de los macrodatos.

#### **Sección II. Análisis económicos**

*Considerando* que hay un interés permanente entre los Estados miembros, las organizaciones internacionales, las instituciones financieras y los sectores de la aviación, turístico, y comercial en los análisis económicos del transporte aéreo, incluida la contribución de la aviación a las economías mundial, regionales y nacionales;

*Considerando* que existe un déficit pronunciado de información económica fiable sobre la función cada vez más importante que desempeña la aviación en las economías nacionales de todo el mundo;

*Considerando* que los estudios realizados por la OACI sobre los costos e ingresos del transporte aéreo internacional, y que dichos estudios han fomentado la neutralidad y han tenido como resultado un régimen más equitativo para distribuir los ingresos de las líneas aéreas; y

*Considerando* que es preciso que la OACI cuente con análisis económicos a fin de ayudar al Consejo a evaluar la eficacia de las medidas propuestas para cumplir con los Objetivos estratégicos de la Organización, y para fines de planificación ambiental, estudios de inversiones y otras finalidades;

*La Asamblea:*

1. *Pide* al Consejo que continúe la elaboración del marco metodológico de la Cuenta satélite de la aviación (ASA) y valide la conciliación de los diversos datos para medir los efectos directos de la aviación en la economía nacional en consonancia con el Sistema de Cuentas Nacionales, así como la contribución de la aviación al producto

interno bruto (PIB), el número de empleos creados por la aviación, el consumo de la aviación y las repercusiones de esta industria en la balanza de pagos;

2. *Pide* al Consejo que publique periódicamente un estudio sobre las diferencias regionales en el nivel de los costos de explotación del transporte aéreo internacional, en el que se analice el modo en que las diferencias en las operaciones y precios básicos pueden afectar a sus niveles y las consecuencias que las variaciones de los costos pueden tener con respecto a las tarifas del transporte aéreo;

3. *Pide* al Consejo que elabore metodologías y procedimientos para llevar a cabo mediciones de los efectos indirectos e inducidos de la aviación en la economía nacional y orientación sobre estudios de rentabilidad, análisis de costos y beneficios, análisis de las repercusiones económicas y análisis de la relación costo-eficacia para satisfacer las necesidades de la Organización, los grupos regionales de planificación de la navegación aérea y otras actividades de la Organización; y

4. *Pide* al Consejo que siga la marcha de los acontecimientos, lleve a cabo estudios acerca de las cuestiones principales de importancia mundial y comparta sus análisis con los Estados, las organizaciones internacionales y la industria.

### **Sección III. Correo aéreo**

*Considerando* que el correo aéreo es un componente integral del transporte aéreo internacional, y que se ve afectado cada vez más por el comercio electrónico;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a que tengan en cuenta los efectos en la aviación civil internacional cuando se formulen criterios en la esfera del correo aéreo internacional, especialmente en las reuniones de la Unión Postal Universal (UPU); y

2. *Encarga* a la Secretaría General que suministre a la UPU, previa solicitud y según lo estipulado en los acuerdos de cooperación pertinentes entre la UPU y la OACI, la información fáctica de que disponga.

### **A40-10: Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil**

*Considerando* que el sistema de aviación mundial es un sistema altamente complejo e integrado que comprende tecnología de la información y las comunicaciones de carácter crítico para la seguridad y protección de las operaciones de aviación civil;

*Observando* que el sector de la aviación depende cada vez más de la disponibilidad de sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones, así como de la integridad y confidencialidad de los datos;

*Consciente* de que la amenaza planteada por los incidentes que afectan a la ciberseguridad en la aviación civil evoluciona rápida y continuamente, que los autores de esas amenazas tienen la intención de causar daño, buscando interrumpir las actividades y robar información por razones políticas, económicas o de otra índole, y que la amenaza puede mutar fácilmente hasta llegar a afectar sistemas críticos de la aviación civil en todo el mundo;

*Reconociendo* que no todos los problemas de ciberseguridad que afectan a la seguridad operacional de la aviación civil se relacionan con actos ilícitos y/o intencionales, y que en consecuencia deberían resolverse aplicando sistemas de gestión de la seguridad operacional;

*Reconociendo* la naturaleza polifacética y multidisciplinaria de los problemas de ciberseguridad y sus soluciones, y observando que los riesgos cibernéticos pueden afectar simultáneamente una amplia gama de áreas y propagarse con rapidez;

*Reafirmando* las obligaciones estipuladas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) de velar por la seguridad operacional, la seguridad y la continuación de la aviación civil;

*Considerando* que el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing) mejorarían el marco jurídico mundial para tipificar los ciberataques contra la aviación civil internacional como delitos, por lo que la ratificación de ambos instrumentos por un amplio número de Estados garantizaría la disuasión y el castigo de dichos ataques en cualquier parte del mundo donde se produzcan;

*Reafirmando* la importancia y urgencia de proteger de ciberamenazas a los sistemas de infraestructura de la aviación civil y los datos críticos;

*Considerando* la necesidad de trabajar en colaboración para crear un marco mundial eficaz y coordinado que permita a las partes interesadas de la aviación civil abordar los retos de la ciberseguridad, junto con medidas de corto plazo para aumentar la resiliencia del sistema de aviación mundial ante las ciberamenazas que atenten contra la seguridad operacional de la aviación civil;

*Reconociendo* la labor del Grupo de estudio de la Secretaría sobre Ciberseguridad, que contribuyó sobremedida al formato de la Estrategia de ciberseguridad al vincular las características de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación a la ciberseguridad;

*Reconociendo* que es necesario armonizar la ciberseguridad en la aviación a nivel mundial, regional y nacional con miras a promover la coherencia en todo el mundo y asegurar la plena interoperabilidad de las medidas de protección y los sistemas de gestión de riesgos; y

*Destacando* el valor de las iniciativas, los planes de acción, las publicaciones y demás medios concebidos para abordar los problemas de ciberseguridad en colaboración y de forma integral.

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros y a la OACI a promover la adopción universal e implementación del *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing) como instrumentos para hacer frente a los ciberataques contra la aviación civil;

2. *Exhorta* a los Estados y las partes interesadas de la industria a adoptar las medidas siguientes para contrarrestar las ciberamenazas a la aviación civil:

- a) implantar la estrategia sobre ciberseguridad;
- b) identificar las amenazas y los riesgos de posibles incidentes de ciberseguridad en las operaciones y los sistemas críticos de la aviación civil y las graves consecuencias que pueden resultar de tales incidentes;
- c) definir las responsabilidades de los organismos nacionales y las partes interesadas de la industria con respecto a la ciberseguridad en la aviación civil;
- d) fomentar una interpretación común entre los Estados miembros de las ciberamenazas y riesgos y la formulación de criterios comunes para determinar qué bienes y sistemas son de carácter crítico y es preciso proteger;
- e) fomentar la coordinación entre gobierno e industria con respecto a las estrategias, políticas y planes de ciberseguridad de la aviación, así como el intercambio de información para ayudar a identificar las vulnerabilidades críticas que sea necesario resolver;

- f) formar y participar en asociaciones y mecanismos entre gobierno e industria, a nivel nacional e internacional, para compartir sistemáticamente la información sobre ciberamenazas, incidentes, tendencias y acciones de mitigación;
- g) sobre la base de una interpretación común de las ciberamenazas y riesgos, adoptar un enfoque flexible y basado en el riesgo para proteger los sistemas de aviación críticos mediante la implantación de sistemas de gestión de la ciberseguridad;
- h) fomentar una sólida cultura de ciberseguridad en todos los aspectos dentro de los organismos nacionales y en todo el sector de la aviación;
- i) promover la elaboración y aplicación de normas internacionales, estrategias y mejores prácticas para proteger los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones que se usan en la aviación civil de interferencias que puedan atentar contra la seguridad operacional de la aviación civil;
- j) establecer políticas y destinar recursos cuando sea necesario para garantizar que los sistemas de aviación críticos tengan una arquitectura diseñada para ser segura; que sean resilientes; que tengan métodos seguros de transferencia de datos que garanticen su integridad y confidencialidad; que tengan métodos de vigilancia, detección y notificación de incidentes y que se lleven a cabo análisis forenses de los incidentes; y
- k) colaborar en el desarrollo del marco de ciberseguridad de la OACI adoptando un enfoque horizontal, intersectorial y funcional que integre la navegación aérea, las comunicaciones, la vigilancia, las operaciones de aeronaves, la aeronavegabilidad y demás disciplinas pertinentes.

3. *Encarga a la Secretaría General que:*

- a) formule un plan de acción para ayudar a los Estados y la industria a adoptar la Estrategia de ciberseguridad; y
- b) continúe asegurándose de que los asuntos de ciberseguridad se examinen y coordinen de forma transversal por medio de los mecanismos apropiados conforme se estipula en la estrategia.

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

*Considerando* que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados;

*Considerando* que en la Resolución A39-18 la Asamblea decidió adoptar en cada período de sesiones una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación; y

*Considerando* que la Asamblea ha examinado las propuestas del Consejo para enmendar la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación contenida en la Resolución A39-18, Apéndices A a H inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 40º período de sesiones;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación, según están formulados al clausurarse el 40º período de sesiones de la Asamblea;

2. *Resuelve* pedir al Consejo que presente para su consideración en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación; y
3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A39-18.

## APÉNDICE A

### Criterios generales

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

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

*Considerando* que el carácter evolutivo de la amenaza de actos terroristas, incluyendo la amenaza que plantean los artefactos explosivos ocultos, los ataques a la parte pública, los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), otros sistemas de misiles tierra-aire, las amenazas químicas, los ataques con sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), la explotación del sistema de carga aérea con fines terroristas, los ciberataques y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, incluyendo particularmente la creciente amenaza interna, perjudica seriamente la seguridad, eficacia y regularidad de la aviación civil internacional, poniendo en peligro la vida de las personas que se encuentran a bordo y en tierra y menoscabando la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil internacional;

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

*Recordando* que las Resoluciones A27-12 y A29-16 continúan vigentes;

*Reconociendo* la explotación del sector de la aviación para una diversidad de actividades delictivas, como el transporte ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea;

*Recordando* la Declaración sobre seguridad de la aviación adoptada por el 37º período de sesiones de la Asamblea;

*Recordando* los Comunicados conjuntos emitidos por las Conferencias conjuntas de la OACI y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) sobre el mejoramiento de la seguridad y la facilitación de la carga aérea, celebradas en Singapur en julio de 2012, en Manama, Bahrein, en abril de 2014 y en Kuala Lumpur, Malasia, en julio de 2016;

*Consciente* de las Resoluciones 2309 (2016), 2395 (2017) y 2396 (2017) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (UNSCR) sobre Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas;

*Reconociendo* que las consultas mundiales e iniciativas de divulgación a escala mundial con los Estados miembros para elaborar y refinar los elementos del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) llevaron a la adopción del Plan por parte del Consejo en noviembre de 2017;

*Reconociendo* el firme apoyo al (GASeP) y los permanentes esfuerzos de los Estados para aplicarlo desde que fue aprobado para su implantación;

*Reconociendo* la importancia de que tanto la OACI como los Estados miembros pongan en práctica y fomenten prácticas mundiales de seguridad adecuadas, centradas en los riesgos y proporcionales a la amenaza;

*Consciente* de las hojas de ruta regionales adoptadas en las Conferencias regionales sobre seguridad de la aviación celebradas en Egipto, Panamá, Portugal y Tailandia entre 2017 y 2018; y

*Recordando* el Comunicado de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en Montreal en noviembre de 2018 y las conclusiones y recomendaciones de la conferencia; y

*Recordando* la importancia de que los Estados tengan una visión integradora de la seguridad de la aviación y otras disciplinas de la aviación, que mantengan una coordinación eficaz entre los diferentes organismos para garantizar que se tenga en cuenta toda la información pertinente y que se evalúen las consecuencias de toda medida tomada en el marco de las actividades de la aviación civil, particularmente en el ámbito de la seguridad operacional.

*La Asamblea:*

1. *Condena enérgicamente* todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, dondequiera que se cometa, quienquiera que sea el autor y cualquiera que sea el motivo por el que lo ejecute;
2. *Toma nota con repudio* de todos los actos y tentativas de actos de interferencia ilícita cuyo objetivo es la destrucción en vuelo de aeronaves civiles, incluido todo ataque a aeropuertos civiles con misiles balísticos o drones y todo uso indebido de las aeronaves civiles como un arma de destrucción, y la muerte de las personas que se encuentren a bordo y en tierra;
3. *Reafirma* que la OACI y sus Estados miembros deben seguir considerando la seguridad de la aviación como un asunto de máxima prioridad y que deberían proporcionar recursos apropiados al respecto;
4. *Exhorta* a todos los Estados miembros a confirmar su apoyo decidido a los principios establecidos por la OACI aplicando las medidas de seguridad más efectivas, individualmente y en mutua colaboración, para prevenir los actos de interferencia ilícita y castigar a los perpetradores y planificadores de tales actos, así como a sus patrocinadores y a quienes financian a los conspiradores para cometerlos;
5. *Reafirma* la responsabilidad de la OACI para facilitar la resolución sistemática y constante de los problemas que puedan surgir entre Estados miembros en asuntos referentes a la explotación segura y ordenada de la aviación civil internacional en todo el mundo;
6. *Encarga* al Consejo que, como prioridad urgente, continúe su labor en relación con las medidas para la prevención de los actos de interferencia ilícita y asegure que esta tarea se lleve a cabo con el más alto grado de eficiencia y capacidad de reacción;
7. *Exhorta* a la OACI y sus Estados miembros a que implementen las UNSCR 2309, 2395 y 2396 de acuerdo con sus respectivas competencias y a que demuestren colectivamente el liderazgo mundial de la OACI para proteger la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;
8. *Reconociendo* la función de liderazgo de la OACI en materia de seguridad de la aviación, solicita al Consejo que garantice la sostenibilidad a largo plazo del programa de seguridad de la aviación de la Organización dentro del contexto del Presupuesto del Programa regular;
9. *Insta* a todos los Estados miembros a continuar apoyando financieramente las actividades de seguridad de la aviación de la Organización adicionales a aquellas presupuestadas en el marco del programa regular con contribuciones voluntarias en forma de recursos humanos y financieros;
10. *Expresa su reconocimiento* al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación por haber preparado en forma expedita el GAsEP y haber presentado el Plan al Consejo para su aprobación en consulta con los Estados miembros;
11. *Encarga* al Consejo que considere las lecciones aprendidas de la implementación del GAsEP al introducir mejoras en el Plan, asegurándose de que refleje metas y objetivos claros y colectivos en materia de seguridad de la aviación y esté respaldado por indicadores concretos y commensurables para que sirvan de guía a la OACI, los Estados y las partes interesadas en garantizar el mejoramiento continuo de la seguridad de la aviación; y
12. *Insta* a todos los Estados miembros a participar activamente en iniciativas mundiales y regionales dirigidas a lograr los fines, objetivos, metas y prioridades nacionales y regionales del GAsEP.



## APÉNDICE B

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

#### a) *Instrumentos de derecho aeronáutico internacional*

*Considerando* que la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita se ha visto mejorada por el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963), por el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (La Haya, 1970), por el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1971), por el *Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1988), por el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991), por el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010)<sup>1</sup>, por el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010), por el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Montreal, 2014) y por acuerdos bilaterales para la represión de tales actos;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros que aún no sean partes en el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963), en el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (La Haya, 1970), en el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1971) y el *Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988*, en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991), en el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010), en el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010), y en el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Montreal, 2014)<sup>2</sup>, a que pasen a ser partes en dichos Convenios.

2. *Exhorta* a los Estados que aún no sean partes en los instrumentos de derecho internacional antes mencionados a que pongan en práctica los principios de dichos instrumentos incluso antes de que los ratifiquen, acepten, aprueben o se adhieran a los mismos, y exhorta a los Estados fabricantes de explosivos plásticos a proceder a la marcación de tales explosivos lo antes posible; y

3. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que continúe recordando a los Estados la importancia de que pasen a ser partes en los Convenios de Tokio, La Haya, Montreal y Beijing, en el *Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988*, en el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves de 2010*, en el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves de 2014* y en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, y que preste asistencia a los Estados que encuentren alguna dificultad en el proceso de adhesión a dichos instrumentos.

#### b) *Promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados*

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

<sup>1</sup> El *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010) entró en vigor en 2018.

<sup>2</sup> Las listas de los Estados Partes en instrumentos jurídicos de seguridad de la aviación figuran en [www.icao.int](http://www.icao.int) bajo “ICAO Treaty Collection” (Colección de Tratados de la OACI).

*La Asamblea:*

1. *Exhorta* a los Estados miembros a que presten especial atención a la adopción de medidas adecuadas contra las personas que cometan, planifiquen, patrocinen, financien o faciliten actos de interferencia ilícita en la aviación civil y, en especial, a incluir en sus legislaciones normas que prevean el castigo severo de tales personas; y
2. *Exhorta* a los Estados miembros a que adopten medidas adecuadas relativas al enjuiciamiento o a la extradición de las personas que cometan actos de interferencia ilícita en la aviación civil, adoptando a tal efecto las disposiciones legales o tratados correspondientes y concertando acuerdos apropiados que dispongan la extradición de las personas que cometan ataques criminales contra la aviación civil internacional.

## **APÉNDICE C**

### **Medidas de seguridad de carácter técnico**

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

*Considerando* que es claramente necesario reforzar las medidas de seguridad en todas las fases y procesos relacionados con el transporte de personas, su equipaje de mano y equipaje de bodega, carga, correo, paquetes de mensajería y encomiendas por expreso, y para proteger a la aviación civil contra los ciberataques y las amenazas a las áreas de la parte pública de los aeropuertos, así como contra los ataques llevados a cabo o facilitados internamente;

*Considerando* que los documentos de viaje de lectura mecánica fortalecen la seguridad de la aviación al mejorar la integridad de los documentos que verifican la identidad de los pasajeros y las tripulaciones;

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

*Considerando* que la utilización de documentos de viaje de lectura mecánica y de otros instrumentos de información sobre los pasajeros también puede servir para fines de seguridad de la aviación, añadiendo un importante estrato en el sistema de la aviación civil internacional para detectar terroristas y prevenir actos de interferencia ilícita mucho antes de proceder con el embarque en las aeronaves;

*Considerando* que las amenazas a los sistemas de carga aérea y correo en su conjunto exigen un enfoque global en la elaboración y aplicación de requisitos de seguridad y mejores prácticas, incluida la cooperación con organizaciones internacionales competentes como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Unión Postal Universal (UPU) y la Organización Marítima Internacional (OMI);

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

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

*Considerando* que es necesario emplear un conjunto extenso de estrategias y herramientas de gestión de riesgos para armonizar las medidas de seguridad con los riesgos de seguridad a fin de garantizar la eficacia y sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación;

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

*Considerando* que la integración de una sólida cultura de seguridad en todo el personal de todos los niveles, tengan o no funciones de seguridad, es imprescindible para el desarrollo y la sostenibilidad de condiciones efectivas de seguridad; y

*Considerando* que la tecnología, la innovación en los procesos y la instrucción adecuada son necesarias para lograr medidas de seguridad de la aviación y facilitación eficaces y eficientes, y para definir el futuro de los regímenes de inspección de seguridad;

*La Asamblea:*

1. *Insta* al Consejo a que continúe asignando máxima prioridad a la adopción de medidas centradas en el riesgo que sean efectivas y operacionalmente viables para prevenir los actos de interferencia ilícita en consonancia con el grado de amenaza a que esté expuesta en ese momento la seguridad de la aviación civil internacional, que tenga en cuenta la naturaleza innovadora y evolutiva de dicha amenaza y que mantenga actualizadas las disposiciones del Anexo 17 al *Convenio de Chicago* desde el punto de vista de la amenaza y los riesgos;
2. *Insta* al Consejo a que adopte normas para fortalecer la respuesta ante la amenaza interna;
3. *Insta* a todos los Estados a que, de manera individual y en colaboración con otros Estados, adopten todas las medidas posibles para la prevención de actos de interferencia ilícita, en particular, aquellas exigidas o recomendadas por el Anexo 17 y las recomendadas por el Consejo;
4. *Reitera* la responsabilidad de todos los Estados respecto de implantar medidas eficaces de seguridad de la aviación dentro de sus territorios, teniendo en cuenta la evolución de las amenazas;
5. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen de manera plena y sostenida las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad* y las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación, a fin de intensificar sus esfuerzos para aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos existentes relacionados con la seguridad de la aviación, a velar por su cumplimiento, a que rectifiquen con carácter urgente toda laguna o deficiencia, a que adopten todas las medidas necesarias para evitar los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional y a que concedan la debida atención a los textos de orientación contenidos en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973) de la OACI y otros textos de orientación relacionados con la seguridad de la aviación disponibles en el sitio web de acceso restringido de la OACI;
6. *Alienta* a los Estados miembros a que promuevan la seguridad de la aviación como componente fundamental de las prioridades, planificación y operaciones sociales y económicas nacionales;
7. *Alienta* a los Estados miembros a que colaboren en asociación con la industria para elaborar medidas eficaces de seguridad de la aviación, realizar pruebas operacionales de tales medidas y aplicarlas;
8. *Alienta* a los Estados miembros y organizaciones de la industria a que den pasos concretos para elaborar y organizar programas de sensibilización y fomento de una cultura de la seguridad en el personal de la aviación y concientizar al público para enfrentar mejor la amenaza interna, y a que ejecuten esos programas en asociación con todas las partes interesadas del ámbito de la aviación;
9. *Alienta* a los Estados miembros y organizaciones de la industria que invierten en la formulación de estrategias de ciberseguridad a que sigan desarrollando una estrategia global de ciberseguridad y mecanismos para identificar y gestionar los riesgos, incluyendo el intercambio de información adecuada de ciberseguridad;
10. *Alienta* a los Estados miembros a que ejerzan una vigilancia efectiva de todos los aspectos de su régimen de seguridad de la aviación para cerciorarse de que las medidas de seguridad se apliquen de forma eficaz y sostenible.

11. *Alienta* a los Estados miembros, de conformidad con sus leyes, reglamentos y programas nacionales de seguridad de la aviación, y en concordancia con los SARPS aplicables y la capacidad de cada Estado, a promover la aplicación de medidas de seguridad de la aviación de manera práctica para:

- a) ampliar los mecanismos de cooperación existentes entre los Estados y la industria, según sea apropiado, con el fin de intercambiar información y detectar prontamente las amenazas para la seguridad de las operaciones de la aviación civil;
- b) compartir conocimientos especializados, las mejores prácticas e información relativa a medidas de seguridad preventivas, incluyendo técnicas de registro e inspección, detección de explosivos, detección de conductas en la seguridad de aeropuertos, inspección y validación de credenciales del personal de aeropuertos, desarrollo de recursos humanos e investigación y desarrollo de tecnologías pertinentes;
- c) utilizar tecnología moderna para detectar artículos prohibidos e impedir su transporte a bordo, respetando al mismo tiempo la privacidad y la seguridad de las personas;
- d) definir medidas de seguridad de la aviación adecuadas que se centren en los riesgos y sean proporcionales a la amenaza, eficaces, eficientes, de niveles múltiples, operacionalmente viables, económica y operacionalmente sostenibles y en las que se tenga en cuenta el impacto en los pasajeros y en el comercio legítimo;
- e) intensificar los esfuerzos para contar con un sistema seguro de carga aérea y correo mediante:
  - i. la elaboración de un marco de seguridad de la carga aérea sólido, sostenible y resiliente;
  - ii. la aplicación efectiva y sostenible de normas de seguridad sólidas;
  - iii. la adopción de un enfoque de cadena de suministro global para la seguridad de la carga aérea y el correo, cuando corresponda;
  - iv. el establecimiento y reforzamiento de la supervisión y del control de calidad de la seguridad de la carga aérea y el correo;
  - v. la participación en iniciativas de cooperación bilateral y multilateral para coordinar las actividades que se requieren para armonizar y reforzar la seguridad de la carga aérea y el correo y garantizar la seguridad de la cadena de suministro mundial de la carga aérea;
  - vi. el intercambio de las mejores prácticas y experiencias adquiridas con otros Estados para mejorar el nivel general de seguridad de la carga aérea y el correo; y
  - vii. el fortalecimiento de las iniciativas destinadas a intensificar la creación de capacidad en el área de seguridad de la carga aérea y el correo;
- f) considerar el posible uso indebido de los RPAS y aplicar medidas de seguridad a fin de prevenir su uso en actos de interferencia ilícita;
- g) garantizar que se lleven a cabo evaluaciones de amenazas y riesgos para la aviación civil dentro de sus respectivos territorios y del espacio aéreo situado sobre ellos, y que los Estados proporcionen oportunamente información a las partes interesadas pertinentes respecto de todos los posibles riesgos para la aviación civil;
- h) atender el riesgo de ataques en las partes públicas, incluidos los edificios terminales, trabajando con todas las partes interesadas para:
  - i. mantener un equilibrio práctico entre las necesidades de contar con medidas eficaces y sostenibles de seguridad de la aviación y la facilitación de los pasajeros;
  - ii. implantar un conjunto de medidas basadas en riesgos que sean flexibles y prácticas, con responsabilidades claramente definidas entre los actores pertinentes;
  - iii. evitar, dentro de lo posible, la creación de vulnerabilidades por la creación de áreas de gran concentración de personas en el interior o cerca de la terminal; y
  - iv. mantener una cultura de vigilancia, disuasión, prevención, respuesta y resiliencia constantes de manera coordinada frente a la evolución de las amenazas;

- i) garantizar la protección de la aviación civil contra los ciberataques y las ciberamenazas; y
  - j) hacer frente al riesgo interno planteado por la explotación del personal y su acceso privilegiado a zonas seguras e información delicada de seguridad.
12. *Exhorta* a los Estados miembros a mejorar el uso de los mecanismos de intercambio de información, en particular el uso de la información anticipada sobre los pasajeros (API) y los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR), proporcionada por los transportistas aéreos, con el fin de reforzar la seguridad de la aviación y reducir el riesgo para los pasajeros, asegurando al mismo tiempo la protección de la privacidad y las libertades civiles;
13. *Exhorta* a los Estados miembros a respaldar y contribuir con la labor de la OACI de elaboración y aplicación de una norma de PNR en consonancia con la UNSCR 2396;
14. *Exhorta* a los Estados miembros, con el debido respeto a su soberanía, a minimizar la perturbación de los viajes aéreos como resultado de la confusión o interpretación no uniforme de normas, mediante la cooperación y coordinación de medidas destinadas a lograr la aplicación uniforme, eficiente y eficaz de los SARPS y textos de orientación y la divulgación de información clara, oportuna y de fácil acceso para el público viajero;
15. *Exhorta* a los Estados miembros a que, al solicitar a otro Estado la aplicación de medidas de seguridad de la aviación para proteger a las aeronaves que vuelan hacia su territorio, tomen plenamente en cuenta las medidas de seguridad de la aviación ya implantadas en el Estado que es objeto de la solicitud y, cuando sea apropiado, reconozcan que dichas medidas son equivalentes;
16. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaría General que:
- a) asegure que las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad* y del Anexo 9 — *Facilitación* sean compatibles y se complementen;
  - b) continúe promoviendo el desarrollo de procesos y conceptos de seguridad de la aviación eficaces e innovadores, mediante eventos regionales y subregionales que creen conciencia sobre la seguridad de la aviación, a solicitud de los Estados interesados, así como a través de la cooperación con las partes interesadas de la industria y fabricantes de equipo para crear la próxima generación de procesos de inspección de pasajeros y carga;
  - c) continúe apoyando la labor del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación a la hora de hacer frente a las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil, y elaborando las medidas preventivas adecuadas;
  - d) promueva el desarrollo de procesos de reconocimiento mutuo con el propósito de asistir a los Estados en el logro de arreglos de beneficio mutuo, incluyendo los relativos a un control de seguridad único, que les permitan reconocer la equivalencia de sus medidas de seguridad de la aviación cuando con ellas se logren los mismos resultados, en cumplimiento de los requisitos del Anexo 17, y cuando estén basadas en un proceso de validación integral y continuo convenido y en un intercambio de información eficiente con respecto a sus respectivos sistemas de seguridad de la aviación; y
  - e) continúe ocupándose de otras amenazas y riesgos, incluidas las ciberamenazas a la seguridad de la aviación, así como de los riesgos para la parte pública de los aeropuertos y la seguridad en la gestión del tránsito aéreo, en consulta con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación;
17. *Encarga* al Consejo que pida a la Secretaría General que actualice y enmiende a intervalos apropiados el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973) de la OACI y elabore nuevos textos de orientación destinados a ayudar a los Estados miembros a responder a las amenazas nuevas y existentes para la aviación y a aplicar las especificaciones y procedimientos relativos a la seguridad de la aviación civil;

18. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaría General y al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que garanticen el examen y la actualización periódicos de la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108) de la OACI, que ofrece una metodología de evaluación de riesgos para la seguridad de la aviación que los Estados miembros pueden utilizar para seguir desarrollando sus propias evaluaciones de los riesgos a escala nacional, e incluyan evaluaciones basadas en los riesgos en toda recomendación relativa a la adopción de medidas de seguridad de la aviación nuevas o modificadas contenidas en el Anexo 17 o en todo otro documento de la OACI;

19. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaría General y al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que garanticen el empleo de las áreas de especialización apropiadas en la evaluación de los riesgos que enfrenta la seguridad de la aviación y en la elaboración de SARPS, especificaciones, textos de orientación y otros recursos que permitan abordar cuestiones sobre seguridad de la aviación, que incluyan la coordinación con otros grupos de expertos; y

20. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que evalúe continuamente sus atribuciones y procedimientos rectores a fin de asegurarse de que el grupo no tenga limitaciones para estudiar todas las cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación.

## APÉNDICE D

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

*Considerando* que el Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) ha cumplido con éxito el mandato de la Resolución A39-18, Apéndice E;

*Considerando* que uno de los objetivos primordiales de la Organización continúa siendo el de garantizar la protección de la aviación civil internacional en todo el mundo;

*Considerando* que los Estados miembros están comprometidos a cumplir las normas del Anexo 17 — *Seguridad* y las normas del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación;

*Considerando* que la creación de un sistema efectivo de vigilancia de la seguridad de la aviación en los Estados apoya la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) internacionales de seguridad de la aviación y contribuye al logro de este objetivo;

*Recordando* que la responsabilidad final de garantizar la seguridad de la aviación civil recae en los Estados miembros;

*Considerando* que el USAP ha demostrado ser de vital utilidad en la detección de problemas de seguridad de la aviación y la formulación de recomendaciones para su solución, y que el Programa sigue contando con el apoyo de los Estados y sirve como catalizador de sus esfuerzos permanentes por cumplir con las obligaciones internacionales que tienen en el ámbito de la seguridad de la aviación;

*Considerando* que los resultados de las auditorías del Enfoque de observación continua del USAP (USAP-CMA) constituyen una importante aportación para comprender la situación de la seguridad de la aviación a nivel mundial, regional y nacional, y que el GAsEP depende de los datos compilados por el USAP-CMA para evaluar si los Estados están alcanzando los niveles de seguridad establecidos;

*Reconociendo* que la ejecución efectiva de los planes de medidas correctivas de los Estados para abordar las deficiencias detectadas mediante las auditorías USAP es parte integrante y crucial del proceso de observación para lograr el objetivo global de mejorar la seguridad de la aviación mundial;

*Reconociendo* la importancia de contar con un nivel limitado de divulgación con respecto a los resultados de las auditorías de seguridad de la aviación de la OACI, equilibrando la necesidad de que los Estados conozcan los

problemas de seguridad de la aviación sin resolver con la necesidad de mantener la información delicada sobre seguridad de la aviación fuera del dominio público;

*Considerando* la aprobación del Consejo de un mecanismo para abordar las preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC) de manera oportuna;

*Reconociendo* la importancia de una estrategia coordinada para facilitar la asistencia a los Estados mediante la Junta de examen de la observación y la asistencia de la Secretaría;

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

*Considerando* que la plena implantación del USAP-CMA se inició el 1 de enero de 2015;

*Recordando* que el 39º período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que informara acerca de la implantación general del USAP-CMA;

*La Asamblea:*

1. *Toma nota con satisfacción* de que USAP han demostrado ser de vital utilidad en la detección de problemas de seguridad de la aviación y la formulación de recomendaciones para su solución;

2. *Expresa su agradecimiento* a los Estados miembros por su cooperación en el proceso de auditoría y por ofrecer expertos en seguridad para que obtengan la certificación de auditores USAP y presten servicios de corto plazo en la realización de auditorías, así como expertos a largo plazo para que se desempeñen como jefes de los equipos de auditoría de USAP;

3. *Pide* al Consejo que garantice la continuación del USAP-CMA y supervise sus actividades, observando la capacidad de los Estados de implantar sus sistemas de seguridad de la aviación de manera sostenible, el cumplimiento de las normas de la OACI relacionadas con la seguridad de la aviación, y la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados;

4. *Toma nota* de la labor realizada por la Secretaría de la OACI en consulta con los Estados miembros para examinar el alcance y la metodología del USAP-CMA;

5. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaría General que instaure mejoras destinadas a asegurar una misma interpretación de las normas del Anexo 17, un enfoque más operativo del programa USAP-CMA para resolver las deficiencias graves de manera oportuna; que aplique un enfoque centrado en los riesgos para determinar las prioridades de auditoría y asegurar así la efectiva notificación del cumplimiento por parte de los Estados de los objetivos de seguridad pertinentes con un enfoque centrado en los riesgos y los resultados; y que evalúe la aplicación de dichas mejoras;

6. *Hace suyo* el criterio de un nivel limitado de divulgación respecto de los resultados de las auditorías correspondientes al USAP-CMA, especialmente en relación con la pronta notificación de la existencia de preocupaciones significativas de seguridad de la aviación;

7. *Insta* a todos los Estados miembros a brindar pleno apoyo a la OACI:

- a) firmando el Memorando de acuerdo relativo al USAP-CMA;
- b) aceptando las misiones del USAP-CMA programadas por la Organización en coordinación con los Estados pertinentes;
- c) facilitando la labor de los equipos del USAP-CMA;
- d) preparando y presentando a la OACI toda la documentación que se requiere; y

- e) preparando y presentando un plan de medidas correctivas apropiadas para subsanar las deficiencias detectadas durante las actividades del USAP-CMA;
- 8. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que garantice la sostenibilidad financiera a largo plazo del USAP disponiendo que se incorporen los requisitos financieros de todas sus actividades en el Presupuesto del Programa regular a la brevedad y en la medida de lo posible;
- 9. *Insta* a todos los Estados miembros a dar a conocer, según corresponda y en consonancia con su soberanía, los resultados de las auditorías y otras actividades del USAP-CMA realizadas por la OACI y las medidas correctivas adoptadas por el Estado auditado; y
- 10. *Pide* que el Consejo informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la ejecución general del USAP-CMA.

## APÉNDICE E

### **El Programa de Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC) de la OACI**

*Considerando* que la aplicación de medidas técnicas para prevenir los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional exige recursos financieros e instrucción del personal; y

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

*La Asamblea:*

- 1. *Encarga* al Consejo que pida a la Secretaria General que utilice la influencia de la Organización para promover esfuerzos en todo el mundo por parte de los Estados y otras entidades de la aviación para proporcionar de manera coordinada la asistencia técnica y el apoyo a los Estados que necesitan mejorar su vigilancia de la seguridad de la aviación, mediante la elaboración de un marco coordinado, específico y eficaz de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación internacional;
- 2. *Insta* a los Estados miembros a que contribuyan voluntariamente con recursos financieros y en especie a fin de aumentar el alcance y el impacto de las actividades de mejoramiento de la seguridad de la aviación de la OACI;
- 3. *Encarga* al Consejo que le solicite a la Secretaria General garantizar que las contribuciones recibidas para el ISD-SEC se destinen exclusivamente a actividades relacionadas con el ISD-SEC.
- 4. *Insta* a los Estados que puedan hacerlo a que asistan en proporcionar recursos de desarrollo de capacidades específicas y eficaces, instrucción y otros recursos necesarios, así como asistencia técnica, transferencia de tecnología y programas, cuando se necesiten, para que todos los Estados puedan lograr un régimen perfeccionado y eficaz de seguridad de la aviación;
- 5. *Invita* a los Estados miembros a valerse de la capacidad que tiene la OACI para proporcionar, facilitar o coordinar asistencia correctiva a corto plazo y asistencia a más largo plazo para subsanar las deficiencias en su aplicación de los SARPS del Anexo 17, y de la capacidad de la OACI para aprovechar al máximo los resultados de las auditorías USAP para definir y canalizar las actividades de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación a fin de beneficiar a los Estados miembros que las requieran;
- 6. *Invita* a los Estados miembros a que también consideren solicitar asistencia de otras organizaciones internacionales y regionales para satisfacer sus requisitos en materia de asistencia técnica dimanantes de la necesidad de proteger la aviación civil internacional;



7. *Insta* a los Estados miembros y organizaciones a compartir con la OACI la información sobre sus programas y actividades de asistencia, a fin de promover la utilización eficiente y eficaz de los recursos;
8. *Encarga* al Consejo que pida a la Secretaria General que facilite la coordinación de los programas y actividades de asistencia mediante la recopilación de información relacionada con tales iniciativas;
9. *Encarga* al Consejo que pida a la Secretaria General que vigile y evalúe la calidad y eficacia de los proyectos de asistencia de la OACI y brinde informes regulares sobre el uso de los recursos monetarios y en especie y sobre el efecto observable de tales contribuciones;
10. *Insta* a los Estados miembros y a las partes interesadas a asociarse para la organización y el desarrollo de actividades de creación de capacidad y a documentar los compromisos contraídos por cada una de las partes;
11. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que actualice y mejore el Programa de instrucción de la OACI en materia de seguridad de la aviación, los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) y los seminarios prácticos de seguridad de la aviación y fomente otros métodos de instrucción en seguridad de la aviación, por ejemplo, la capacitación por computadora y el uso de métodos de aprendizaje combinados;
12. *Insta* a los Estados miembros a que contribuyan a las iniciativas de instrucción en seguridad de la aviación de la OACI;
13. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que supervise, desarrolle, promueva, apoye y reevalúe periódicamente la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI a fin de garantizar que se mantengan los niveles de instrucción y cooperación adecuados; e
14. *Insta* a los Estados miembros a utilizar los ASTC de la OACI para la instrucción en seguridad de la aviación.

## APÉNDICE F

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

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

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

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

*Considerando* que el centrarse en resultados de seguridad, el reconocimiento mutuo de la equivalencia y el control de seguridad único, y el respeto del espíritu de cooperación definido en los acuerdos bilaterales o multilaterales de servicios aéreos constituyen principios de política cuya aplicación puede contribuir significativamente a la sostenibilidad de la seguridad de la aviación;

*La Asamblea:*

1. *Reconoce* que sólo se logrará erradicar las amenazas a la aviación civil mediante la actuación concertada de todos los interesados y una estrecha relación de trabajo entre las dependencias y órganos nacionales de reglamentación de la seguridad de la aviación de todos los Estados miembros;

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

3. *Insta* a todos los Estados miembros a adoptar los principios clave siguientes como base para la cooperación internacional en el área de seguridad de la aviación y para garantizar una cooperación efectiva en seguridad de la aviación entre los Estados, la OACI y otras organizaciones internacionales pertinentes:

- a) respeto del espíritu de cooperación definido en los acuerdos bilaterales o multilaterales de servicios aéreos;
- b) reconocimiento de medidas de seguridad equivalentes; y
- c) concentración en resultados de seguridad;

4. *Insta* a todos los Estados miembros que aún no formen parte de la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI a incorporarse a la misma, dado que ha sido establecida para permitir la comunicación de toda amenaza inminente a las operaciones de transporte aéreo civil, proporcionando de este modo una red de contactos internacionales de seguridad de la aviación dentro de cada Estado e intensificando su coordinación y cooperación para garantizar el intercambio de las mejores prácticas por conducto de la AVSECPaedia;

5. *Insta* al Consejo a que pida a la Secretaría General que promueva iniciativas que permitan establecer plataformas tecnológicas para intercambiar información sobre la seguridad de la aviación entre los Estados miembros;

6. *Pide* que el Consejo continúe:

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

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

## **APÉNDICE G**

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

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

La Asamblea:

1. *Invita* a la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), al Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), a la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC/INTERPOL), a la Organización Marítima Internacional (OMI), a la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), a la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas, al Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo (UNCTITF) de las Naciones Unidas, a la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas, a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), a

la Unión Postal Universal (UPU), a la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a la Unión Africana (UA), a la Unión Europea (UE), a la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC), a la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), al Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), a la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), al Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), al Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), a Global Express Association (GEA), a la Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados (FIATA), a la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA) y a otros interesados a que continúen colaborando con la OACI en la mayor medida posible para proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;

2. *Encarga* al Consejo que tenga en cuenta la Iniciativa Internacional de Viaje Seguro y Facilitado (SAFTI) del G8 y continúe colaborando con éste y otros grupos de Estados pertinentes, como la iniciativa de Comercio seguro en la Región de Asia y el Pacífico (STAR) del Foro de Cooperación Económica de Asia-Pacífico, en su labor relativa a la elaboración de medidas para hacer frente a la amenaza que plantean los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y alentar su aplicación por todos los Estados miembros; y

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

**A40-12: Declaración relativa a la seguridad de la aviación – Afirmar el compromiso mundial con el fortalecimiento de la implementación**

La Asamblea, *reconociendo* la necesidad de reforzar la seguridad de la aviación en todo el mundo ante la persistencia de la amenaza a la aviación civil desde la Declaración sobre seguridad de la aviación del 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, que se manifiesta entre otros hechos en el sabotaje al vuelo 7K9268 de Metrojet el 31 de octubre de 2015 y del vuelo DA0159 de Daallo Airlines el 2 de febrero de 2016 y los ataques armados en el aeropuerto de Bruselas el 22 de marzo de 2016 y el aeropuerto Ataturk de Estambul el 28 de junio de 2016; *consciente* de la importancia de la Resolución 2309 que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas adoptó el 22 de septiembre de 2016 y de la elaboración del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) que obtuvo el respaldo del Consejo de la OACI el 15 de noviembre de 2017; y *tomando nota* con agradecimiento de las conferencias regionales de seguridad de la aviación auspiciadas por Egipto, Panamá, Portugal y Tailandia para fomentar la implementación del GASeP y de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en Montreal en 2018, *insta* a los Estados miembros y a los interesados a tomar las siguientes medidas para reforzar la seguridad y profundizar la cooperación internacional para hacer frente a las amenazas que atentan contra la aviación civil:

- 1) redoblar los esfuerzos por cumplir las resoluciones 2309, 2341, 2395, 2396 y 2482 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas según sus respectivos ámbitos, afirmando el liderazgo mundial de la OACI para proteger a la aviación civil de los actos de interferencia ilícita;
- 2) crear conciencia de las amenazas y riesgos a la aviación civil a través del intercambio de información entre Estados y con los interesados y la referencia constante a la *Declaración del contexto mundial de riesgo* (Doc 10108) que elabora la OACI;
- 3) reforzar y fomentar la elaboración, adopción e implementación efectivas de las normas y métodos recomendados de la OACI, en particular los del Anexo 17 — *Seguridad*;
- 4) continuar generando y compartiendo enfoques nuevos e innovadores que sirvan para fortalecer la seguridad de la aviación y hacer frente a las amenazas y riesgos conocidos y los emergentes;
- 5) asegurar que se lleve rápidamente a la práctica la Resolución A40-12/2 de la Asamblea, *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*;

- 6) tomar medidas prácticas para promover una cultura de seguridad y programas de concientización sobre la seguridad en asociación con todas las partes del medio de la aviación;
- 7) fomentar la coordinación y cooperación efectivas entre la seguridad de la aviación y otras disciplinas para abordar la seguridad de la aviación, la facilitación y las cuestiones de seguridad operacional de una manera integrada y coordinada que redunde en sistemas de aviación nacionales y mundiales sólidos;
- 8) participar activamente en las iniciativas mundiales y regionales dirigidas a alcanzar los objetivos y metas del GAsEP y sus ambiciones en términos de metas y prioridades a nivel nacional y regional, y compartir con la OACI lo que de esas experiencias se vaya aprendiendo;
- 9) disponer que se implementen efectivamente las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación;
- 10) cumplir las obligaciones relacionadas con el uso de la información anticipada sobre pasajeros (API) y los registros de nombres de los pasajeros (PNR), con pleno respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas, conforme a los objetivos de las Resoluciones 2396 y 2482 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas;
- 11) proporcionar asistencia técnica a los Estados que la necesiten, ya sea con financiamiento, creación de capacidad o acceso a la tecnología para dar respuesta de manera sostenible y efectiva a las amenazas y riesgos que enfrenta la aviación civil, en cooperación con otros Estados, organizaciones internacionales y la industria, en concordancia con la iniciativa *Ningún país se queda atrás*;
- 12) apoyar a la Organización en sus esfuerzos por desarrollar aún más su cooperación y coordinación con otros organismos de la ONU y otras organizaciones internacionales pertinentes para contribuir al fortalecimiento de las acciones en pro de la seguridad de la aviación mundial;
- 13) participar más y comprometerse activamente para acrecentar la capacidad y los medios de la Organización para dar respuesta eficaz a las amenazas y riesgos que enfrenta la aviación mundial con acciones tales como dar prioridad a las cuestiones de seguridad de la aviación tanto en la Sede como en las Oficinas regionales; y
- 14) apoyar el trabajo de las Oficinas regionales de la Organización para promover el desarrollo de la seguridad de la aviación y la colaboración entre los Estados miembros y las partes interesadas.

**A40-13: El Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)**

*Considerando* que el objetivo principal de la Organización sigue siendo garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

*Considerando* que el Artículo 37 del Convenio exige que cada Estado contratante colabore a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización en relación con todas las cuestiones cuando tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

*Considerando* que la vigilancia de la seguridad operacional, y la seguridad operacional de la aviación civil en general, es responsabilidad de los Estados miembros tanto colectiva como individualmente, y que depende también de la colaboración activa de la OACI, los Estados miembros, la industria y todas las partes interesadas en la implementación del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP);

*Considerando* que en la Conferencia DGCA/06 se formularon recomendaciones para que el público tenga acceso a información apropiada sobre las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional y para que se desarrolle un

mecanismo adicional que permita resolver rápidamente los problemas significativos de seguridad operacional (SSC) detectados en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP);

*Considerando* que la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de 2010 (HLSC 2010) hizo recomendaciones para que la OACI elabore criterios para el intercambio de información sobre las SSC con las partes interesadas y determine de qué forma podría ponerse esa información en conocimiento del público para permitirle tomar decisiones fundadas sobre la seguridad operacional del transporte aéreo;

*Considerando* que la HLSC 2010 hizo recomendaciones para que la OACI concertara nuevos acuerdos y enmendara los acuerdos existentes relativos al intercambio de información confidencial sobre seguridad operacional con entidades y organizaciones internacionales, a fin de reducir la carga que ocasionan a los Estados las auditorías e inspecciones repetitivas, y disminuir la duplicación de las actividades de supervisión;

*Considerando* que la Decimotercera Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13) formuló recomendaciones que fueron aceptadas por el Consejo para continuar la evolución de la metodología, procesos y herramientas del USOAP y para garantizar que la función de observación continua de los Estados siga siendo sólida, pertinente y actualizada;

*Recordando* que el 32º período de sesiones de la Asamblea resolvió que se creara un programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional que comprendiera auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la vigilancia de la seguridad operacional, que habría de realizar la OACI;

*Considerando* que la Asamblea, en su 39º período de sesiones, dispuso que la OACI estableciera un grupo independiente a fin de realizar un examen estructurado para determinar los ajustes necesarios en el CMA del USOAP con miras a que el programa siguiera evolucionando y fortaleciéndose, teniendo en cuenta la estrategia de seguridad operacional en evolución de la OACI y los avances de los Estados en el cumplimiento del Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional*, en particular los requisitos relativos a los SSP, y que el Consejo aceptó las recomendaciones resultantes de dicho examen, con ciertas salvedades, para seguir haciendo evolucionar el CMA del USOAP;

*Considerando* que la implantación del USOAP ha sido un logro importante para la seguridad operacional de la aviación, que ha permitido cumplir con éxito el mandato otorgado por las Resoluciones A32-11 y A35-6 y ha facilitado la evaluación de las capacidades de vigilancia de los Estados miembros y la identificación de las áreas que deben mejorarse;

*Recordando* que en la Resolución A33-8 de la Asamblea se pidió al Consejo que asegurara la viabilidad financiera a largo plazo del USOAP, incluyendo paulatinamente todas sus actividades en el presupuesto del Programa regular;

*Recordando* los objetivos del USOAP, que busca asegurar que los Estados miembros cumplan adecuadamente con sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional;

*Reconociendo* que la continuación del USOAP para que abarque todas las disposiciones de los Anexos relacionadas con la seguridad operacional es fundamental para promover la aplicación adecuada de las normas y métodos recomendados en materia de seguridad operacional;

*Reconociendo* que la Secretaría General ha tomado las medidas apropiadas para el establecimiento de un mecanismo independiente de garantía de la calidad para supervisar y evaluar la calidad del programa;

*Reconociendo* que la ejecución eficaz de los planes de acción de los Estados es esencial para aumentar la seguridad operacional global de la navegación aérea mundial;

*Reconociendo* las contribuciones para reforzar la seguridad operacional que resultan de las auditorías, inspecciones, exámenes, evaluaciones y valoraciones llevados a cabo por organizaciones internacionales y regionales, incluyendo las que tienen acuerdos con la OACI, tales como la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) de la Unión Europea, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Comisión Europea (CE), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL);

*Reconociendo* que la transparencia y el intercambio de información de seguridad operacional son unos de los principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro; y

*Reconociendo* que las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) desempeñan un papel importante en el CMA del USOAP y que, siempre que corresponda, se entenderá que la palabra “Estados” que figura a continuación incluye a las RSOO en las que exista un marco legal facilitador propicio;

*La Asamblea:*

1. *Expresa su reconocimiento* a la Secretaria General por el éxito logrado en la implementación del Enfoque de observación continua (CMA) del USOAP;
2. *Encarga* a la Secretaria General que continúe la evolución del CMA del USOAP hacia un programa más basado en la evidencia, que tenga en cuenta los riesgos y se oriente a los resultados, y que se aplique de modo universal para evaluar la eficacia y sostenibilidad de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados, así como el progreso de los Estados en el cumplimiento de los requisitos de gestión de la seguridad operacional, en particular de los programas estatales de seguridad operacional (SSP);
3. *Encarga* a la Secretaria General que implemente las mejoras organizacionales necesarias para gestionar con éxito los cambios generados por la evolución a largo plazo del programa, en concordancia con las recomendaciones del GEUSR según lo convenido por el Consejo, y de la AN-Conf/13;
4. *Encarga* a la Secretaria General que se asegure de que el CMA del USOAP siga manteniendo como elementos básicos las disposiciones clave relativas a la seguridad operacional que figuran en el Anexo 1 — *Licencias al personal*, Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, Anexo 14 — *Aeródromos* y Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*;
5. *Encarga* a la Secretaria General que se asegure de que el CMA del USOAP cumpla con los principios de independencia, universalidad, normalización y transparencia, entre otros, para fortalecer aún más la aceptación mundial del programa y de sus resultados;
6. *Encarga* a la Secretaria General que siga asegurando el mantenimiento del mecanismo de garantía de la calidad establecido para supervisar y evaluar la calidad del programa, así como la transparencia de todos los aspectos del proceso de observación continua;
7. *Encarga* a la Secretaria General que, de acuerdo con los procedimientos establecidos de intercambio de información sobre la seguridad operacional, siga compartiendo información sobre las SSC con las partes interesadas y con el público para permitirles tomar decisiones fundadas sobre la seguridad operacional del transporte aéreo;
8. *Encarga* a la Secretaria General que ponga toda la información relativa a la vigilancia de la seguridad operacional generada por el CMA del USOAP a disposición de todos los Estados miembros a través del sitio web de acceso restringido de la OACI;
9. *Encarga* a la Secretaria General que siga fomentando la coordinación y cooperación entre el CMA del USOAP y los programas de auditoría de otras organizaciones relativos a la seguridad operacional de la aviación con el objeto de compartir información de seguridad operacional de carácter confidencial con el fin de reducir la carga para los Estados que ocasionan las auditorías o inspecciones repetitivas, y para reducir la duplicación de esfuerzos y encontrar sinergias para incrementar la eficiencia del CMA del USOAP;
10. *Encarga* a la Secretaria General que siga facilitando el intercambio de información crítica para la seguridad operacional con los Estados miembros, la industria y otras partes interesadas, utilizando sitios web seguros apropiados;
11. *Insta* a todos los Estados miembros a que apoyen a la OACI en la evolución del CMA del USOAP y, en el caso de aquellos que puedan hacerlo, a que adscriban a funcionarios técnicos cualificados y experimentados a la OACI a largo o corto plazo, a fin de permitir que la Organización continúe desarrollando con éxito el programa;

12. *Insta* a todos los Estados miembros a que presenten oportunamente a la OACI y mantengan actualizada toda la información y documentación solicitada por la OACI, para garantizar el desarrollo efectivo del CMA del USOAP;
13. *Insta* a todos los Estados miembros a que cooperen con la OACI y, en la medida de lo posible, acepten las actividades del CMA del USOAP, comprendidas las auditorías, misiones de validación, actividades de validación fuera de la sede y evaluaciones de la implementación de los SSP, con el fin de facilitar el buen funcionamiento del CMA del USOAP;
14. *Insta* a todos los Estados miembros a ejecutar planes de medidas correctivas en respuesta a las constataciones determinadas en el curso de las actividades del CMA del USOAP;
15. *Insta* a todos los Estados miembros a intercambiar con los demás Estados miembros información crítica de seguridad operacional que pueda tener repercusiones en la seguridad operacional de la navegación aérea internacional y a facilitar el acceso a toda información pertinente relativa a la seguridad operacional;
16. *Alienta* a los Estados miembros a utilizar plenamente toda la información disponible sobre seguridad operacional en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluso durante las inspecciones, tal como se prevé en el Artículo 16 del Convenio;
17. *Recuerda* a los Estados miembros la necesidad de que vigilen todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y de que adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional;
18. *Encarga* al Consejo que priorice el trabajo sobre la evolución del CMA del USOAP y procure que el programa cuente con recursos humanos y financieros adecuados, y que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la evolución y el rendimiento del CMA del USOAP; y
19. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A37-5.

**A40-14: Mitigación de la propagación de enfermedades mediante la desinsectación de aeronaves y medidas de control de vectores, entre otros medios, e importancia del CAPSCA (Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil) para ponerlos en práctica**

*Considerando* que el Artículo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional dispone que los Estados miembros tomen medidas efectivas para prevenir la propagación de enfermedades a través de la navegación aérea;

*Considerando* que el Anexo 9 — *Facilitación* contiene disposiciones referidas a planes nacionales de acción en la aviación ante brotes de enfermedades contagiosas, desinsectación de aeronaves, implementación de los reglamentos sanitarios internacionales y las instalaciones y medios necesarios para la ejecución de medidas de salud pública, y que el *Manual de facilitación* (Doc 9957) ofrece orientación sobre desinsectación de aeronaves, medidas de salud pública y programas de facilitación;

*Considerando* que los brotes más recientes de enfermedades transmitidas por vectores han dado lugar a que los Estados contratantes impongan requisitos de desinsectación química;

*Considerando* que la Organización Mundial de la Salud no ha publicado ninguna recomendación sobre métodos no químicos de desinsectación;

*Considerando* la existencia de pruebas fehacientes de que los productos químicos son cada vez más ineficaces para combatir las enfermedades transmitidas por vectores, habida cuenta del aumento de la resistencia de los insectos a esos productos químicos;

*Considerando* que la falta de métodos de desinsectación no química recomendados por la Organización Mundial de la Salud hace que los Estados contratantes sigan exigiendo únicamente métodos de desinsectación química;

*Considerando* que si bien en anteriores Asambleas se ha promovido, en colaboración con la Organización Mundial de la Salud, la elaboración de criterios basados en el rendimiento sobre requisitos de desinsectación, se han logrado avances insuficientes al respecto;

*Considerando* que existe un mayor riesgo de transmisión mundial de enfermedades contagiosas;

*Considerando* que en distintos encuentros y conferencias internacionales se ha observado la necesidad de que los distintos sectores compartan información y colaboren para prevenir y gestionar las emergencias de salud pública;

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que siga colaborando con la Organización Mundial de la Salud para formular:
  - a) criterios basados en el rendimiento para evaluar todos los métodos de desinsectación, en particular la llevada a cabo mediante medios no químicos;
  - b) recomendaciones sobre métodos de desinsectación no química; y
  - c) orientaciones sobre los componentes de un modelo de evaluación de riesgo con base científica que puedan aplicar los Estados contratantes para determinar la necesidad de aplicar medidas de control de vectores que incluyan, en particular, la desinsectación de aeronaves.
2. *Insta* a los Estados contratantes a que:
  - a) se sumen al programa del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA);
  - b) participen en el Programa CAPSCA y otros programas afines que la OACI pudiera crear en el futuro;
  - c) ayuden a la OACI y la OMS a ejecutar la presente Resolución considerando las recomendaciones que se encuentran en las publicaciones y textos de orientación de la OACI, la OMS y CAPSCA;
  - d) exijan programas de control y gestión de plagas en aeropuertos e instalaciones conexas lo que evitaría la necesidad de imponer requisitos de desinsectación de aeronaves;
  - e) promuevan la notificación de información aeroportuaria en el marco del Registro de la OACI de medidas de control de vectores en los aeropuertos y mantengan dicha información actualizada;
3. *Pide* al Consejo que informe sobre la aplicación de la presente Resolución en la siguiente Asamblea; y
4. *Declara* que la presente Resolución sustituye a la Resolución A39-28.

**A40-15: Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación — Lucha contra la trata de personas**

*Considerando* que el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, adoptado en noviembre de 2000 por la Asamblea General de las Naciones Unidas y vigente a partir del 28 de enero de 2004, establece un marco internacional y ha sido ratificado por la mayoría de los países;



*Considerando* que la Circular 352 conjunta de la OACI y la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos sobre Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas publicada en mayo de 2018 subraya el importante papel que cumple la aviación internacional en la lucha contra la trata de personas;

*Considerando* que brindar instrucción al personal de atención al público y al resto del personal de aviación para que puedan detectar y dar respuesta a sospechas de trata de personas puede ayudar a detener ese delito;

*Considerando* que el Método recomendado 8.47 en el Anexo 9 alienta a los Estados contratantes a tomar medidas para garantizar que existan procedimientos para combatir la trata de personas, entre ellos sistemas de denuncia claros y puntos de contacto con las autoridades competentes pertinentes para los explotadores de aeropuertos y aeronaves;

*Considerando* que el Método recomendado 8.48 en el Anexo 9 alienta a los Estados contratantes a que tomen medidas para garantizar que el personal de los explotadores de aeropuertos y aeronaves que tenga contacto directo con los pasajeros reciba instrucción para concientizarlos sobre la trata de personas; y

*Considerando* que realizar campañas de concientización dirigidas al personal de aviación y a los pasajeros puede ayudar a mejorar el reconocimiento y la denuncia de sospechas de trata de personas; y

*Considerando* que la OACI debería fomentar la elaboración de directrices claras en materia de trata de personas para su implementación por cada Estado, incluidos modelos de protocolos de denuncia y respuestas por parte de las autoridades de imposición de la ley desde un enfoque centrado en la víctima y basado en el trauma;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a considerar la adopción y pronta implementación de los Métodos recomendados, 8.47 y 8.48 del Anexo 9;
2. *Exhorta* a los Estados miembros a dar debida consideración a la Circular 352 - *Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas*, en el marco de la implementación por su parte de las disposiciones pertinentes del Anexo 9; y
3. *Solicita* que el Consejo se cerciore de que el texto de orientación pertinente relacionado con la lucha contra la trata de personas esté actualizado y dé respuesta a las necesidades de los Estados miembros.

#### **A40-16: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación**

*Considerando* que la finalidad del Anexo 9 — *Facilitación* es exponer las obligaciones que los Artículos 22, 23 y 24 del Convenio imponen a los Estados miembros y normalizar los procedimientos para cumplir con los requisitos legales a los que se refieren los Artículos 10, 13, 14, 29 y 35;

*Considerando* que la aplicación de las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 9 es esencial para facilitar el despacho de aeronaves, pasajeros y su equipaje, carga y correo, y enfrentar los desafíos que se plantean en los controles fronterizos y procesos de aeropuertos para mantener la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo; y

*Considerando* que es imprescindible que los Estados miembros continúen persiguiendo el objetivo de máxima eficiencia y protección de dichas operaciones de despacho; y

*Considerando* que en las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas se resalta la importancia que sigue teniendo en la lucha contra el terrorismo el trabajo de la OACI en gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje.

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución, enunciados más adelante, constituyen la declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación a la clausura del 40º período de sesiones de la Asamblea:

- Apéndice A — Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación
- Apéndice B — Medidas nacionales e internacionales para garantizar la seguridad e integridad de la identificación de los viajeros y los controles fronterizos
- Apéndice C — Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación
- Apéndice D — Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros

2. *Pide* al Consejo que examine regularmente la declaración consolidada relativa a la facilitación e informe a la Asamblea como corresponda cuando sea necesario introducir cambios en la declaración; y

3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A39-20: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación.

## APÉNDICE A

### Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

*Considerando* que la *Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad* y su Protocolo facultativo, que habían sido adoptados en diciembre de 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, entraron en vigor el 3 de mayo de 2008;

*Considerando* que la elaboración por la Organización de especificaciones para los documentos de viaje de lectura mecánica ha demostrado ser efectiva para desarrollar sistemas que agilizan el despacho de los pasajeros internacionales y miembros de las tripulaciones que pasan por los puestos de control en los aeropuertos, mejorando al mismo tiempo el cumplimiento de los programas de inmigración y de otras autoridades de control fronterizo;

*Considerando* que la elaboración de una serie de señales normalizadas para orientar a los viajeros y otros usuarios que utilizan las terminales de los aeropuertos ha demostrado ser efectiva y ventajosa;

*Considerando* que hacer que el transporte aéreo sea universalmente accesible es un factor clave en aras de la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU;

*Considerando* que los documentos de viaje de lectura mecánica refuerzan el proceso de gestión del control fronterizo y aumentan la seguridad de la aviación al mejorar la integridad de los documentos que verifican la identidad de los pasajeros y las tripulaciones;

*Considerando* que el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2013 resolvió que se debería alentar a los Estados miembros a usar el Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) desarrollado para responder a la necesidad de contar con un medio más eficiente para notificar y examinar diferencias respecto a las normas y métodos recomendados (SARPS) y para reemplazar el mecanismo existente basado en documentación impresa;

*Consciente* de los componentes del Anexo 9 — *Facilitación* que promueven los objetivos tanto de la gestión fronteriza como de seguridad de la aviación que se auditan en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP); y

*Recordando* el Comunicado de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en Montreal en noviembre de 2018 y las conclusiones y recomendaciones de la conferencia relativas a la gestión del control fronterizo;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a que, con especial atención, intensifiquen sus esfuerzos por aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9;
2. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta el *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (Doc 9984) al cumplir las disposiciones pertinentes del Anexo 9;
3. *Pide* al Consejo que elabore un programa de trabajo sobre accesibilidad para los pasajeros con discapacidad a fin de lograr que el sistema de transporte aéreo sea inclusivo para las personas con discapacidad;
4. *Pide* al Consejo que se asegure de que el Anexo 9 — *Facilitación* esté al día y satisfaga los requisitos actuales de los Estados miembros y las obligaciones que les corresponden en virtud de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas respecto a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje, además de los requisitos de los Estados miembros relativos a la administración de la carga y de los pasajeros y los avances tecnológicos asociados a dicha administración; la facilitación de la carga; el manejo de sucesos relacionados con la salud y otros sucesos perturbadores que afecten a la aviación y la respuesta para atender dichos sucesos; y los menores no acompañados;
5. *Pide* al Consejo que se asegure de que los textos de orientación pertinentes estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados miembros;
6. *Pide* al Consejo que se asegure de que las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relativas a la gestión del control fronterizo y del Anexo 17 — *Seguridad* sean compatibles y se complementen;
7. *Insta* a los Estados miembros a tener debidamente en cuenta los textos de orientación existentes y las mejores prácticas en materia de señalización y carteles, incluido el Doc 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, en la medida en que continúe siendo aplicable;
8. *Insta* a los Estados miembros a que aseguren que todas las entidades y dependencias que intervienen en la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 — *Facilitación*, tales como las autoridades de aviación civil, inmigración, aduanas, sanitarias, cuarentena, emisión de documentos de viaje, control del tránsito aéreo, orden público, postales, policiales fronterizas y asuntos exteriores, tengan acceso adecuado al Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), a fin de que se cumplimente correctamente la lista de verificación del cumplimiento del Anexo 9;
9. *Reafirma* que la OACI y sus Estados miembros deben seguir considerando los programas de facilitación como un asunto de máxima prioridad y que deberían proporcionar recursos apropiados al respecto;
10. *Insta* a todos los Estados miembros a continuar apoyando financieramente las actividades de facilitación de la Organización con contribuciones voluntarias de recursos humanos y financieros, adicionales a lo presupuestado en el programa regular; y
11. *Reconociendo* el liderazgo de la OACI en el área de las actividades de facilitación, pide al Consejo y a la Secretaría General que aseguren la sostenibilidad a largo plazo de los programas de facilitación de la Organización, adoptando medidas para incorporar los requisitos financieros en el Presupuesto del Programa regular lo antes posible, y en la medida de lo posible.

## **APÉNDICE B**

### **Medidas nacionales e internacionales para garantizar la integridad de la identificación de los viajeros y los controles fronterizos y reforzar la seguridad**

*Considerando* que los Estados miembros reconocen la importancia que tiene la gestión de la identificación de los viajeros y el control fronterizo para el objetivo estratégico de la OACI de seguridad de la aviación y facilitación;

*Considerando* que los Estados miembros reconocen que la capacidad de identificar de manera única a las personas exige un enfoque holístico y coordinado que concatene los siguientes cinco elementos interdependientes de gestión de la identificación de los viajeros y el control fronterizo para formar un marco congruente:

- a) documentos, herramientas y procesos fundamentales que se requieren para garantizar la autenticidad de una prueba de identidad;
- b) el diseño y fabricación de documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) normalizados, especialmente de pasaportes electrónicos, que cumplen las especificaciones de la OACI definidas en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*;
- c) procesos y protocolos para que las autoridades competentes expidan documentos a titulares autorizados, y controles para combatir el robo, la falsificación y la pérdida;
- d) sistemas y herramientas de inspección para la lectura y verificación eficientes y seguras de MRTD en las fronteras, incluido el uso del directorio de claves públicas (PKD) de la OACI; y
- e) aplicaciones interoperables que permiten establecer de manera oportuna, segura y fiable la correlación de los MRTD y sus titulares con los datos disponibles y pertinentes, durante las operaciones de inspección.

*Considerando* que los Estados miembros necesitan contar con la capacidad de identificar de manera única a las personas, así como con las herramientas y mecanismos disponibles para establecer y confirmar la identidad de los viajeros;

*Considerando* que la Estrategia del Programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP) define el marco mundial para derivar beneficios óptimos de los documentos de viaje y los controles fronterizos combinando los elementos de gestión de la identificación de los viajeros;

*Considerando* que con la Resolución 70/1 adoptada el 25 de septiembre de 2015 los Estados miembros de las Naciones Unidas han resuelto adoptar la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible que incluye un conjunto de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) con 169 metas, y que la meta 16.9 es ofrecer identidad jurídica a todos, incluyendo la inscripción del nacimiento para el año 2030;

*Considerando* que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en las Resoluciones 1373 (2001), 2178 (2014) y 2396 (2017) decidió que todos los Estados miembros impedirán la circulación de terroristas o de grupos de terroristas imponiendo controles eficaces de fronteras y controles en la expedición de documentos de identidad y de viaje, adoptando medidas para evitar la falsificación, la alteración ilegal y la utilización fraudulenta de documentos de identidad y de viaje;

*Considerando* que la veracidad y validez de los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) depende de la facilidad de lectura y la protección de estos documentos, las seguridades físicas que contribuyen a ello y las seguridades electrónicas que las garantizan;

*Considerando* que la limitación del número de posibles estados civiles para una persona depende de la documentación que se utilice para comprobar la identidad, confirmar la ciudadanía o nacionalidad y determinar el derecho del solicitante del pasaporte (es decir, los documentos generadores);

*Considerando* que el pasaporte es el documento de viaje oficial principal que denota la identidad y ciudadanía de una persona y tiene la función de informar al Estado de tránsito o de destino que el titular puede regresar al Estado que expidió el pasaporte;

*Considerando* que la confianza internacional en la integridad de los pasaportes es esencial para el funcionamiento del sistema de viajes internacionales;

*Considerando* que está aumentando en todo el mundo el uso de pasaportes en blanco robados para intentar ingresar a un país con una identidad falsa;

*Considerando* que la pronta notificación a la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL) de información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos o revocados expedidos por un Estado para incluirla en la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) es una norma del Anexo 9 — *Facilitación*;

*Considerando* que la seguridad de la identificación de los viajeros y de los controles fronterizos depende de un sistema de gestión de la identificación sólido y de la integridad del proceso de expedición de documentos de viaje;

*Considerando* que es necesaria la cooperación de alto nivel entre los Estados miembros para reforzar la resistencia al fraude con pasaportes, incluyendo la falsificación o imitación fraudulenta de pasaportes, el uso de pasaportes falsificados o de imitación fraudulenta, el uso de pasaportes válidos por impostores, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos de forma fraudulenta;

*Considerando* que los Estados miembros de las Naciones Unidas han resuelto, en virtud de la Estrategia global contra el terrorismo adoptada el 8 de septiembre de 2006, intensificar las actividades y la cooperación en todos los niveles, según proceda, para mejorar la seguridad de la fabricación y expedición de documentos de identidad y de viaje y prevenir y detectar su alteración o uso fraudulento;

*Considerando* que se necesita una cooperación mejor y más intensa entre los Estados miembros para combatir e impedir el fraude en la identificación y los documentos de viaje;

*Considerando* que en todo el mundo está cambiando la dirección de la actividad criminal para pasar cada vez más del fraude en los documentos de viaje al fraude en la identidad;

*Considerando* que los documentos de viaje de la Convención (CTD) son documentos de viaje que los Estados Parte en la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951 (“la Convención de 1951”) y la Convención sobre el Estatuto de los Apátridas de 1954 (“la Convención de 1954”) deben expedir a los refugiados o personas apátridas que se encuentren legalmente en su territorio (véase el Artículo 28 de las dos Convenciones) y que, por lo tanto, constituyen documentos de viaje previstos en dos tratados internacionales para personas que gozan de un estatuto reconocido internacionalmente;

*Considerando* que la OACI ha establecido el directorio de claves públicas (PKD) para verificar, validar y autenticar los pasaportes de lectura mecánica (MRP) dotados de datos biométricos, también conocidos como pasaportes electrónicos, reforzando así la seguridad de los mismos y la integridad de los controles fronterizos; y

*Considerando* que los Estados miembros piden el apoyo de los Programas de la OACI para obtener asistencia técnica y crear capacidades para reforzar su gestión de la identificación de viajeros y control fronterizo; y

*Considerando* que la cooperación entre Estados miembros y con las distintas instancias nacionales, regionales e internacionales y otros interesados ha tenido efectos positivos en los procedimientos para combatir la trata de personas.

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a que, a través de su gestión de los documentos de viaje y control fronterizo, identifiquen de manera única a las personas para maximizar los beneficios en materia de facilitación y seguridad de la aviación, así como para impedir actos de interferencia ilícita y otras amenazas para la aviación civil;

2. *Insta* a los Estados miembros a implantar herramientas y procesos rigurosos para salvaguardar la seguridad y la integridad de los documentos generadores, en particular aplicando principios de prueba de identidad tales como comprobar que la identidad existe y la persona está viva mediante dos fuentes de datos diferentes, que el solicitante corresponde a la identidad y es único en el sistema con pruebas fiables de la “huella social” del solicitante, es decir la forma en que una persona interactúa con la sociedad durante el ciclo de vida y verificar el registro del organismo o cotejar el registro con uno o más datos biométricos;

3. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para desarrollar e implantar un sistema sólido de gestión de la identificación y para salvaguardar la seguridad e integridad del proceso de expedición de documentos de viaje;
4. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para establecer e implantar un sólido sistema de verificación de la integridad de los pasaportes electrónicos, en particular mediante la lectura de sus firmas electrónicas y la verificación de su validez;
5. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que mantenga actualizada la hoja de ruta para la implementación de la Estrategia ICAO TRIP para asistir a los Estados miembros a fin de que identifiquen de manera única a las personas y mejoren la seguridad e integridad de sus documentos de viaje y controles fronterizos;
6. *Pide* a los Estados miembros que intensifiquen sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de la identificación de los viajeros y los controles fronterizos y se asistan mutuamente al respecto;
7. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las especificaciones del Doc 9303;
8. *Recuerda* a los Estados miembros que se aseguren de que los pasaportes que no sean de lectura mecánica se retiren de circulación;
9. *Insta* a los Estados miembros a que se aseguren de que los documentos de viaje que expidan a refugiados y personas apátridas (“documentos de viaje de la Convención” o CTD) sean de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones del Doc 9303;
10. *Recuerda* a los Estados miembros que establezcan controles a fin de protegerse contra el robo de documentos de viaje en blanco y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos.
11. *Insta* a los Estados miembros que necesiten asistencia respecto a la creación de sistemas eficaces y eficientes de identificación de viajeros y de control fronterizo a que se pongan en contacto con la OACI sin demora;
12. *Pide* al Consejo que se asegure de que las especificaciones y los textos de orientación que figuran en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica* se mantengan actualizados a la luz de los avances tecnológicos;
13. *Insta* a los Estados miembros a que refuercen la gestión del control fronterizo, tal como ha dispuesto por su parte el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en sus resoluciones, aplicando las correspondientes normas del Anexo 9 — *Facilitación*;
14. *Exhorta* a los Estados miembros a implementar soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho, como el uso de puertas con sistemas de control fronterizo automatizado (ABC) en combinación con el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI para verificar los pasaportes electrónicos;
15. *Pide* a la Secretaria General que siga evaluando soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho;
16. *Pide* al Consejo que continúe la labor de fortalecer aún más la integridad de la identificación de los viajeros y la gestión del control fronterizo y la seguridad, y la elaboración de textos de orientación, a fin de asistir a los Estados miembros a lograr esos objetivos;
17. *Insta* al Consejo a explorar las formas de intensificar la asistencia y el apoyo en creación de capacidades para los Estados miembros en las áreas de identificación de viajeros y control fronterizo, incluida una función de liderazgo proactivo de la OACI en la comunidad internacional para facilitar y coordinar dicha asistencia;
18. *Insta* a todos los Estados miembros a que se incorporen al PKD de la OACI y a que utilicen la información disponible en dicho directorio para validar los eMRTD en los puntos de control fronterizo;

19. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que proporcionen prontamente a la INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos y revocados expedidos por su Estado, para que se incorporen a la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
20. *Exhorta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que, en los puntos de control fronterizo de entrada y de salida, cotejen los documentos de viaje de personas que realizan viajes internacionales contra la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
21. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan mecanismos eficientes y eficaces para ingresar datos y hacer cotejos en la base de datos SLTD;
22. *Insta* a los Estados miembros a establecer entre todos los interesados un sistema eficiente de intercambio de información y colaboración para prevenir la trata de personas; y
23. *Pide* a la Secretaría General que disponga la elaboración de textos de orientación sobre los procedimientos que deban aplicarse para combatir la trata de personas, para de esa forma ayudar a los Estados miembros a llevar a la práctica las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* referidas a la trata de personas.

## APÉNDICE C

### **Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación**

*Considerando* que es preciso que los Estados miembros sigan adoptando medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de los trámites de despacho;

*Considerando* que la creación y el funcionamiento activo de los programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo son un medio probado para efectuar las mejoras necesarias;

*Considerando* que la cooperación en cuestiones de facilitación entre los Estados miembros y con las diversas partes nacionales, regionales e internacionales interesadas en cuestiones de facilitación ha beneficiado a todos los interesados; y

*Considerando* que dicha cooperación ha pasado a ser vital a la luz de la proliferación de sistemas no uniformes de intercambio de datos sobre los pasajeros que afectan a la viabilidad de la industria del transporte aéreo y que las autoridades de control fronterizo solicitan cada vez más el intercambio de datos sobre los pasajeros;

*Considerando* que ha aumentado en los últimos años la amenaza de propagación a escala mundial de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo;

*Considerando* que el Anexo 9 contiene disposiciones para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a establecer y utilizar programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo y a adoptar políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;
2. *Insta* a los Estados miembros a participar en programas regionales y subregionales de facilitación del transporte aéreo de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;
3. *Insta* a los Estados miembros a tomar las medidas necesarias, mediante programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo u otros medios apropiados, para:

- a) llevar periódicamente a la atención de todos los departamentos interesados de su gobierno la necesidad de:
    - i. hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9; y
    - ii. hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación;
  - b) tomar la iniciativa en toda medida ulterior que sea necesaria; y
  - c) asegurar que se haya dispuesto una apropiada coordinación para implementar efectivamente la Estrategia TRIP de la OACI.
4. *Insta* a los Estados miembros a que estimulen a sus programas y comités nacionales de facilitación y a otros programas y comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;
5. *Insta* a los Estados miembros vecinos y contiguos a que se consulten entre sí respecto a los problemas comunes que puedan tener en materia de facilitación, cuando se estime que dichas consultas pueden conducir a una solución uniforme de tales problemas;
6. *Insta* a los Estados miembros, explotadores de aeronaves y explotadores de aeropuertos a seguir colaborando intensamente en:
- a) la identificación y solución de los problemas de facilitación; y
  - b) la elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal, la propagación de enfermedades transmisibles y otras amenazas a los intereses nacionales;
7. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves y aeropuertos y a sus asociaciones a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de carga en las terminales internacionales;
8. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen las disposiciones del Anexo 9 para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares;
9. *Pide* al Consejo que considere elevar a la categoría de norma internacional el método recomendado 8.46 del Anexo 9, así como que considere introducir un nuevo método recomendado en el Anexo 9 dirigido a los explotadores de aeronaves y aeropuertos sobre la elaboración de planes adecuados para prestar asistencia oportuna y efectiva a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, y que los comuniquen a la OACI;
10. *Insta* a los Estados y a los explotadores de aeronaves y aeropuertos a que, en colaboración con los organismos internacionales interesados, hagan todo lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando la seguridad de la cadena internacional de suministro; y
11. *Insta* a los Estados miembros a que inicien el diálogo y la cooperación entre los órganos nacionales, regionales e internacionales encargados del control fronterizo y la seguridad respecto a sus obligaciones en virtud del Anexo 0 — Facilitación y las correspondientes resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas; y
12. *Pide* a la Secretaría General que disponga que la OACI siga adelante con la labor relativa a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje en la lucha contra el terrorismo y profundice la cooperación y colaboración con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas, como la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) y la Oficina contra la Droga y el Delito (UNODC) de las Naciones Unidas.



## APÉNDICE D

### Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros

*Considerando* que es preciso que los Estados miembros sigan adoptando medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de los trámites de despacho;

*Considerando* que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la Resolución 2396 (2017), tras acoger con beneplácito la decisión de la OACI de establecer una norma en el Anexo 9 — *Facilitación* relativa al uso de sistemas de información anticipada sobre los pasajeros (API) por sus Estados miembros, y reconocer que muchos Estados miembros de la OACI aún no la han aplicado, decidió en el párrafo 11 que, de conformidad con el párrafo 9 de su resolución 2178 (2014) y de la norma de la OACI, sus Estados miembros deben establecer sistemas API y exigir a las líneas aéreas que operen en sus territorios que proporcionen API a las autoridades nacionales correspondientes;

*Considerando* que en el párrafo 12 de la misma Resolución 2396, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas decidió que los Estados miembros, de conformidad con las normas y métodos recomendados de la OACI, deben desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del PNR y asegurar que todas sus autoridades competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos, y exhortó a los Estados miembros, las Naciones Unidas y otras entidades internacionales, regionales y subregionales a que proporcionen asistencia técnica, recursos y creación de capacidad a los Estados miembros a fin de poner en práctica esa capacidad y, según proceda, alienta a los Estados miembros a que compartan los datos PNR con los Estados miembros pertinentes o afectados para detectar combatientes terroristas extranjeros que regresen a sus países de origen o de nacionalidad o que viajen o se trasladen a un tercer país, con especial atención a todas las personas designadas por el Comité establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011), y 2253 (2015), e insta asimismo a la OACI a que colabore con sus Estados miembros con miras a establecer una norma para la recopilación, el uso, el procesamiento y la protección de los datos PNR;

*Considerando* que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la resolución 2482 (2019), pidió a los Estados miembros que cumplieran las obligaciones de reunir y analizar la API y, en cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del PNR y de asegurarse de que las autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, lo que ayudará a los funcionarios de seguridad a detectar conexiones entre las personas vinculadas a la delincuencia organizada, ya sea nacional o transnacional, y los terroristas, para impedir los viajes de terroristas y perseguir el terrorismo y la delincuencia organizada, ya sea nacional o transnacional, incluso mediante programas de creación de capacidad; y

*Considerando* que el uso de datos API y PNR según se menciona en la Estrategia TRIP de la OACI también puede servir para fines de seguridad de la aviación, añadiendo un importante estrato al sistema de aviación civil internacional para detectar terroristas y prevenir actos de interferencia ilícita mucho antes del embarque en las aeronaves;

#### *La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves que presten servicios de transporte aéreo internacional a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos proporcionando información anticipada sobre los pasajeros a fin de alcanzar niveles óptimos de eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros en los aeropuertos internacionales;
2. *Insta* a los Estados miembros, respecto al uso de los sistemas de intercambio electrónico de datos sobre los pasajeros, a asegurarse de que los requisitos de los datos sobre los pasajeros se ajusten a las normas internacionales adoptadas para este fin por los organismos correspondientes de las Naciones Unidas y a garantizar la seguridad, el tratamiento correcto y la protección de esos datos, respetando plenamente los derechos humanos;
3. *Insta* a los Estados miembros a prestar ayuda a los demás Estados miembros y compartir mejores prácticas, en cuanto corresponda, para el establecimiento de los sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros; y

4. *Pide* a los Estados miembros que, si aún no lo hayan hecho, desarrollen la capacidad de recopilar, procesar y analizar los datos del PNR y que se aseguren de que sus autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos.

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

*Considerando* que en la Resolución A39-1 la Asamblea resolvió seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente;

*Considerando* que la Resolución A39-1 consiste en un texto de introducción y varios apéndices relativos a asuntos específicos pero interrelacionados; y

*Considerando* la necesidad de reflejar la evolución posterior al 39º período de sesiones de la Asamblea en materia de ruido y emisiones de los motores de las aeronaves;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución enunciados más adelante, junto con las Resoluciones A40-18: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* y A40-19: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)* constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, a la clausura del 40º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Generalidades

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

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

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

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

Apéndice F — Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

Apéndice G — Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico

Apéndice H — Efectos de la aviación sobre la calidad del aire local.

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

3. *Declara* que la presente resolución junto con las Resoluciones A40-18: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* y A40-19: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)* sustituyen a las Resoluciones A39-1, A39-2 y A39-3.

## APÉNDICE A

### Generalidades

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

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

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

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

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

*Reconociendo* que la labor de la Organización relacionada con el medio ambiente contribuye a 14 de los 17 objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de las Naciones Unidas;

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

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

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

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

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

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

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

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

*La Asamblea:*

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

- a) limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por el ruido considerable de las aeronaves;
- b) limitar o reducir el impacto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local; y
- c) limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial;

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

3. *Pide* al Consejo que siga evaluando regularmente las repercusiones presentes y futuras del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de las aeronaves y que continúe elaborando instrumentos para este fin;

4. *Pide* al Consejo que siga de cerca las tecnologías innovadoras y las nuevas fuentes de energía para la aviación, en preparación para la certificación ambiental oportuna de tales tecnologías, según corresponda;

5. *Pide* al Consejo que mantenga y actualice el conocimiento sobre las interdependencias y las ventajas y desventajas que se asocian a las medidas destinadas a atenuar las repercusiones de la aviación en el medio ambiente para optimizar la toma de decisiones;

6. *Pide* al Consejo que establezca un conjunto de indicadores ambientales relacionados con la aviación, que los Estados podrían usar para evaluar la eficacia de las operaciones de aviación y de las normas, políticas y medidas para atenuar el impacto ambiental de la aviación;

7. *Pide* al Consejo que difunda información sobre los efectos y tendencias actuales y futuros del ruido de las aeronaves, el consumo de combustible de aviación, el rendimiento del combustible en el sistema de aviación y las emisiones de materia particulada (PM) y óxidos de nitrógeno (NOx) de los motores de las aeronaves, reflejando la labor de la Organización, los planes de acción presentados por los Estados, el plan mundial de navegación aérea de la OACI, los normas y métodos recomendados de la OACI y las políticas y textos de orientación de la OACI relativos al medio ambiente, utilizando medios adecuados tales como informes periódicos y seminarios prácticos, así como mediante la coordinación con las Oficinas regionales de la OACI;

8. *Invita* a los Estados a que sigan apoyando diligentemente las actividades de la OACI relativas al medio ambiente e insta a los Estados miembros a que respalden las actividades no previstas en el presupuesto mediante un nivel razonable de contribuciones voluntarias;

9. *Invita* a los Estados y a las organizaciones internacionales a que proporcionen la información y los datos científicos necesarios para permitir que la OACI realice su labor en este campo;

10. *Alienta* al Consejo a que siga cooperando estrechamente con las organizaciones internacionales y otros órganos de las Naciones Unidas para comprender los impactos de la aviación en el medio ambiente y para establecer políticas que se ocupen de éstos; y

11. *Insta* a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas con respecto al medio ambiente que puedan afectar negativamente al desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional.

## APÉNDICE B

### **Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente**

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

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

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

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

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

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

*Considerando* que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen III — *Emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones*, que contiene normas para la certificación de emisiones de CO<sub>2</sub> para los aviones, y ha comunicado esta medida a los Estados miembros;

*Reconociendo* la recomendación del CAEP sobre una nueva norma relativa a las emisiones en masa y número de materia particulada no volátil (nvPM) que, una vez adoptada, será parte del Anexo 16, Volumen II;

*Reconociendo* que la norma de certificación de las emisiones de nvPM y la norma de certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> son una comparación técnica de las tecnologías de la aviación diseñada para uso en los procedimientos de certificación de las emisiones de nvPM y de certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub>, respectivamente, y que no se las concibió para que sirvan de base para restricciones operacionales o gravámenes por emisiones;

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

*Reconociendo* el trabajo realizado por el CAEP en su primer examen integrado de tecnologías de aeronaves y motores a cargo de expertos independientes y la formulación de metas tecnológicas a medio (2027) y largo (2037) plazo en materia de ruido, consumo de combustible y emisiones;

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

*La Asamblea:*

1. *Acoge con satisfacción* los continuos beneficios de la norma más estricta respecto al ruido de las aeronaves que figura en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 que surtió efecto el 1 de enero de 2006;
2. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo, en marzo de 2014, de la nueva norma más rigurosa con respecto al ruido que se empezó a aplicar el 31 de diciembre de 2017 o después de esa fecha y que se aplicará a partir del 31 de diciembre de 2020 o después de esa fecha a las aeronaves con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a 55 toneladas;
3. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo, en marzo de 2014, de la nueva norma relativa al ruido que se empezó a aplicar el 1 de enero de 2018 o después de esa fecha a los rotores basculantes;
4. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo, en marzo de 2017, de la nueva norma relativa a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones que se aplicará a partir del 1 de enero de 2020 o después de esa fecha a los nuevos tipos de avión, excepto los nuevos tipos de avión que tengan una MTOM inferior o igual a 60 toneladas y una capacidad máxima de 19 asientos para los cuales la fecha de aplicación sería el 1 de enero de 2023 o posterior;
5. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo, en marzo de 2017, de la nueva norma relativa a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones que se aplicará a partir del 1 de enero de 2023 o después de esa fecha a los aviones en producción con una fecha de cese de la producción del 1 de enero de 2028;
6. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo, en marzo de 2017, de la norma inicial de emisiones de nvPM en masa para todas las aeronaves de turbofán y de reacción con empuje nominal superior a 26,7 kN para las cuales la fecha de fabricación de cada motor sea el 1 de enero de 2020 o después de esa fecha; y el trabajo ulterior del CAEP relativo a la nueva norma sobre emisiones en masa y número de nvPM para todas las aeronaves de turbofán y de reacción con empuje nominal superior a 26,7 kN, aplicable a partir del 1 de enero de 2023.
7. *Insta* a los Estados a que reconozcan que las normas de certificación de las emisiones de nvPM y de CO<sub>2</sub> no se concibieron para que sirvan de base para restricciones operacionales o gravámenes por emisiones;
8. *Pide* al Consejo que, con la ayuda y cooperación de otros órganos de la Organización y de otras organizaciones internacionales, prosiga enérgicamente la labor de preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y de textos de orientación referentes a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente;
9. *Pide* al Consejo que siga de cerca las tecnologías innovadoras y las nuevas fuentes de energía para la aviación, en preparación para la certificación ambiental oportuna de tales tecnologías, según corresponda;
10. *Pide* al Consejo que se asegure de que el CAEP prosiga rápidamente su programa de trabajo en materia de ruido y de emisiones con el fin de poder elaborar soluciones apropiadas lo antes posible, y que se le proporcionen los recursos necesarios para hacerlo;
11. *Insta* a los Estados miembros de las regiones del mundo actualmente poco representadas en el CAEP a que participen en las actividades del Comité;
12. *Pide* al Consejo que proporcione a los Estados y organizaciones internacionales toda la información sobre medidas disponibles para reducir la repercusión de las operaciones de la aviación en el medio ambiente de modo que sea posible actuar aplicando las medidas apropiadas;

13. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen, cuando corresponda, las disposiciones de la OACI preparadas con arreglo a la Cláusula dispositiva 8 de este apéndice; y

14. *Pide* al Consejo que continúe la preparación de escenarios y siga empleándolos para evaluar la repercusión futura de las emisiones de la aviación en el medio ambiente y que coopere con otras organizaciones internacionales a este respecto.

## APÉNDICE C

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*La Asamblea:*

1. *Exhorta* a los Estados miembros de la OACI y a las organizaciones internacionales a que reconozcan la función rectora de la OACI para tratar los problemas del ruido de las aeronaves;

2. *Acoge con satisfacción* el progreso logrado hasta la fecha respecto al ruido de las aeronaves y alienta a los Estados, fabricantes y explotadores a que sigan participando en la labor de la OACI relativa a dicho ruido y aplicando tecnologías y políticas que reduzcan su efecto en las comunidades en las cercanías de los aeropuertos;

3. *Insta* a los Estados a que:

- a) adopten un enfoque equilibrado para la gestión del ruido, teniendo plenamente en cuenta la orientación de la OACI (Doc 9829), las obligaciones jurídicas, los acuerdos y las leyes vigentes y las políticas establecidas pertinentes, cuando aborden los problemas del ruido en sus aeropuertos internacionales;
- b) instituyan o supervisen un proceso transparente cuando consideren medidas para mitigar el ruido, que incluyan:
  - 1) la evaluación del problema del ruido en el aeropuerto en cuestión basándose en criterios objetivos y mensurables y otros factores pertinentes;
  - 2) la evaluación de los costos y los beneficios probables de las diversas medidas posibles y, basándose en esa evaluación, la selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas para el medio ambiente del modo más eficaz en función del costo; y
  - 3) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evaluación, la consulta con los interesados y la solución de controversias;

4. *Alienta* a los Estados a:

- a) promover y dar apoyo a los estudios y programas de investigación y desarrollo tecnológico dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios teniendo en cuenta las interdependencias y otras inquietudes ambientales;
- b) aplicar políticas de planificación y gestión de la utilización de los terrenos para limitar una expansión urbana incompatible con áreas sensibles al ruido y medidas de atenuación para las áreas afectadas por el ruido, compatibles con el Apéndice F de esta Resolución;



- c) aplicar procedimientos operacionales de atenuación del ruido, en la medida posible sin afectar a la seguridad operacional y considerando las interdependencias y otras inquietudes ambientales; y
  - d) no aplicar restricciones a las operaciones como primer recurso, sino sólo después de haber considerado las ventajas que se pueden obtener de otros elementos del enfoque equilibrado y de manera compatible con el Apéndice E de esta resolución y teniendo en cuenta el posible impacto de estas restricciones en otros aeropuertos;
5. *Pide* a los Estados que:
- a) en la medida posible, cooperen estrechamente para garantizar la armonización de los programas, planes y políticas;
  - b) integren a las comunidades de manera oportuna y regular, según los principios definidos en la Circular 351;
  - c) se aseguren de que la aplicación de toda medida para mitigar el ruido sea compatible con el principio de no discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago; y
  - d) consideren las condiciones económicas particulares de los países en desarrollo;
6. *Invita* a los Estados a que mantengan informado al Consejo acerca de sus políticas y programas para mitigar el problema del ruido de las aeronaves en la aviación civil internacional;
7. *Pide* al Consejo que:
- a) evalúe continuamente la evolución de los efectos del ruido de las aeronaves;
  - b) se asegure de que la orientación sobre el enfoque equilibrado del Doc 9829 está actualizada y responde a los requisitos de los Estados;
  - c) se asegure de que se pongan al alcance de los Estados y se mantengan orientaciones apropiadas sobre la participación de la comunidad; y
  - d) fomente la aplicación del enfoque equilibrado, por ejemplo mediante seminarios prácticos; y
8. *Pide* a los Estados que presten el debido apoyo a esta labor de orientación de la OACI y a todo trabajo adicional sobre métodos y para la evaluación de las repercusiones o la eficacia de las medidas del enfoque equilibrado, según sea necesario.

## APÉNDICE D

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

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

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

*Considerando* que el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación ha concluido que una eliminación progresiva general de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3 por todos los países que impusieron una eliminación gradual de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 no se apoya en fundamentos de costo-beneficio, habiendo emprendido la tarea que culminó con la recomendación de una nueva norma de homologación

acústica para el Volumen I del Anexo 16 en la inteligencia de que no correspondía considerar una nueva eliminación gradual;

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

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

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

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

*La Asamblea:*

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

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

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

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

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

## APÉNDICE E

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados a que se aseguren, siempre que sea posible, de que cualesquiera restricciones a las operaciones se adopten solamente si están respaldadas por una evaluación previa de las ventajas previstas y las repercusiones perjudiciales posibles;

2. *Insta* a los Estados a que no impongan en ningún aeropuerto restricciones a las operaciones de las aeronaves que cumplan los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3 antes de:

- a) completar el retiro gradual de las aeronaves que excedan los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, en el aeropuerto en cuestión; y
- b) evaluar plenamente todas las medidas aplicables para solucionar el problema del ruido en el aeropuerto en cuestión de conformidad con el enfoque equilibrado descrito en el Apéndice C;

3. *Insta* a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la Cláusula dispositiva 2, permiten la introducción en un aeropuerto de restricciones a las operaciones de las aeronaves que cumplen los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, por homologación original o por rehomologación, a que:

- a) basen dichas restricciones en la performance acústica de la aeronave, según lo determine el procedimiento de homologación realizado con arreglo al Anexo 16, Volumen I;
- b) adapten dichas restricciones al problema acústico del aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado;
- c) limiten dichas restricciones a las que sean de carácter parcial cuando sea posible, en vez de la eliminación total de las operaciones en un aeropuerto;

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

## APÉNDICE F

### Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados que hayan eliminado gradualmente las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 en sus aeropuertos, como se prevé en el Apéndice D de esta resolución, a que, mientras se preservan las ventajas para las comunidades locales en la medida de lo posible, eviten, cuando sea factible, que en las áreas en que se han logrado reducciones del ruido se produzcan una utilización de los terrenos o una expansión urbana inapropiadas;

2. *Insta* a los Estados a asegurarse de que las posibles reducciones en los niveles de ruido que se obtengan con la introducción de aeronaves más silenciosas, particularmente las que cumplen la norma del Capítulo 4, no resulten comprometidas por una utilización de los terrenos o una expansión urbana inapropiadas, que podrían evitarse;

3. *Insta* a los Estados, cuando aún exista la posibilidad de minimizar los problemas de ruido de las aeronaves mediante medidas preventivas, a que:

- a) emplacen los nuevos aeropuertos en lugares apropiados, lejos de zonas sensibles al ruido;
- b) adopten las medidas apropiadas para que la planificación del uso de los terrenos se tome plenamente en cuenta en la etapa inicial de todo nuevo aeropuerto o en la ampliación de un aeropuerto existente;
- c) definan alrededor de los aeropuertos zonas que correspondan a diversos niveles de ruido teniendo en cuenta los niveles de población y el crecimiento, al igual que los pronósticos de aumento del tráfico, y establezcan criterios para un uso apropiado de esos terrenos teniendo en cuenta la orientación de la OACI;
- d) sancionen leyes, den orientación y dispongan otros medios apropiados para lograr el cumplimiento de esos criterios para la utilización de los terrenos; y
- e) se aseguren de que se dispone de información sobre las operaciones de las aeronaves y sus efectos en el medio ambiente que sea de fácil lectura para las comunidades cercanas a los aeropuertos; y

4. *Pide* al Consejo:

- a) que se asegure de que la orientación sobre la utilización de los terrenos en el Doc 9184 está actualizada y responde a las necesidades de los Estados; y
- b) que considere qué medidas podrían adoptarse para promover la gestión de la utilización de los terrenos, particularmente en aquellas partes del mundo en que pueda existir la posibilidad de evitar problemas de ruido de las aeronaves en el futuro, incluida la colección electrónica de información práctica para aeropuertos ecológicos.

## APÉNDICE G

### Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico

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

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

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

*Reconociendo* que la certificación de aeronavegabilidad de un avión supersónico podría tener lugar entre 2020 y 2025, y la necesidad de un estudio preliminar para lograr una mejor comprensión de las repercusiones del ruido de los aeropuertos a raíz de la introducción de aeronaves supersónicas;

*La Asamblea:*

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

## APÉNDICE H

### Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local

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

*Considerando* que las evidencias del impacto de las emisiones de NO<sub>x</sub> y de materia particulada (PM) de los motores de aeronave en la superficie local y en la calidad del aire local regional son actualmente más convincentes;

*Reconociendo* que la comunidad científica está mejorando su comprensión de las incertidumbres relacionadas con las consecuencias de las emisiones de NO<sub>x</sub> y de PM de los motores de aeronave en el clima a escala mundial;

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

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

*Reconociendo* el trabajo realizado por el CAEP en su primer examen integrado de tecnologías de aeronaves y motores a cargo de expertos independientes y la formulación de metas tecnológicas a medio (2027) y largo (2037) plazo en materia de ruido, consumo de combustible y emisiones;

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

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

*Considerando* que una evaluación de las tendencias en las emisiones de NO<sub>x</sub>, PM y otras emisiones gaseosas producidas por la aviación revela un aumento de los valores de las emisiones globales;

*Considerando* que las repercusiones de las emisiones de NO<sub>x</sub>, PM y otras emisiones gaseosas de la aviación necesitan evaluarse y comprenderse más a fondo;

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

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

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

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

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

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

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

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

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



*La Asamblea:*

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

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

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

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

*Reconociendo* que la labor de la Organización respecto al medio ambiente contribuye a 14 de los 17 objetivos de desarrollo sostenible (ODS), incluido el ODS 13 “*Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos*”;

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

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

*Reconociendo* que se proyecta que las emisiones de la aviación internacional, que representan actualmente menos del 2% de las emisiones totales mundiales de CO<sub>2</sub>, aumentarán como resultado del crecimiento del transporte aéreo;

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

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

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

*Reconociendo* las metas mundiales a las que se aspira para la aviación internacional de mejorar el rendimiento del combustible en un 2% al año y mantener las emisiones netas de carbono a partir de 2020 al mismo nivel, como lo adoptó la Asamblea de la OACI en su 37º período de sesiones y lo reafirmó en sus 38º y 39º períodos de sesiones en 2013 y 2016, así como la labor que se está realizando para explorar una meta mundial a la que se aspira a largo plazo para la aviación internacional a la luz de las metas, relativas a la temperatura, de 2°C y 1,5°C del Acuerdo de París;

*Reconociendo* que es poco probable que la meta a la que se aspira, de un mejoramiento en el rendimiento del combustible de un 2% al año, permita lograr el nivel de reducción necesario para estabilizar y luego reducir la contribución absoluta de emisiones de la aviación al cambio climático y que se necesitan metas más ambiciosas para establecer una vía sostenible para la aviación;

*Afirmando* que la solución del problema de las emisiones de GEI producidas por la aviación internacional exige el compromiso activo y la cooperación de los Estados y la industria, y *tomando nota* de los compromisos colectivos anunciados por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO) en nombre de la industria del transporte aéreo internacional, para seguir trabajando en la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> en un promedio de 1,5% al año, de 2009 a 2020, con miras a lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 y reducir sus emisiones de carbono en un 50% para 2050 en comparación con los niveles de 2005;

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

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

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

*Tomando nota* de que, para fomentar el crecimiento sostenible de la aviación internacional y lograr sus metas mundiales a las que se aspira, es necesario adoptar un enfoque integral que consista en un conjunto de medidas, que incluyen tecnologías y normas, combustibles de aviación sostenibles, mejoras operacionales y medidas basadas en el mercado para reducir las emisiones;

*Reconociendo* los avances tecnológicos significativos que se han logrado en el sector aeronáutico, merced a los cuales las aeronaves fabricadas en la actualidad son un 80% más eficientes que en la década de los sesenta en términos de ahorro de combustible por pasajero-kilómetro;

*Acogiendo con beneplácito* la adopción de la norma de certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> para los aviones por el Consejo en marzo de 2017;

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

*Reconociendo* que las medidas de gestión del tránsito aéreo (ATM) adoptadas en virtud del Plan mundial de navegación aérea de la OACI contribuyen a mejorar la eficiencia operacional y a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de las aeronaves;

*Acogiendo con beneplácito* la evaluación de los beneficios ambientales de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) finalizada para el Bloque 0 y el Bloque 1, y los resultados del primer análisis de mundial de eficiencia del vuelo en ruta horizontal;

*Acogiendo con beneplácito* la celebración de los seminarios de la OACI sobre aeropuertos verdes en noviembre de 2017 y mayo de 2019;

*Tomando nota* de que la primera Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos en noviembre de 2009 (CAAF/1) respaldó el uso de combustibles de aviación sostenibles, en particular el uso de combustibles de sustitución directa, en el corto a mediano plazo, como medio importante para reducir las emisiones de la aviación;

*Tomando nota también* de que la (CAAF/1) estableció un Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) de la OACI mediante el cual se ha registrado el progreso, incluidos seis métodos de certificación de los combustibles de aviación sostenibles hasta la fecha y más aeropuertos que regularmente distribuyen dichos combustibles;

*Tomando nota asimismo* de que la segunda Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/2) celebrada en octubre de 2017 formuló recomendaciones y aprobó una declaración, que incluye la Visión de la OACI sobre los combustibles de aviación sostenibles para 2050, como instrumento vivo que inspire a apuntar a que una sensible proporción de los combustibles de aviación se sustituyan por combustibles de aviación sostenibles para 2050;

*Reconociendo* que se ha demostrado la viabilidad tecnológica de los combustibles de aviación sostenibles de sustitución directa y que es necesario introducir políticas e incentivos apropiados a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo;

*Reconociendo* la necesidad de que dichos combustibles se desarrollen e implanten de una manera económicamente viable y aceptable desde una perspectiva social y ambiental y el progreso logrado en la armonización de los enfoques aplicados a la sostenibilidad;

*Reconociendo* que los criterios de sostenibilidad, la certificación de la sostenibilidad y la evaluación de las emisiones durante el ciclo de vida de tales combustibles se consideran parte del trabajo para la implementación del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA);

*Reconociendo* la necesidad de explorar y facilitar el acceso del sector de la aviación civil a energía renovable, incluso mediante su cooperación con la iniciativa Energía sostenible para todos (SE4ALL), como parte de la contribución de la Organización al ODS 7 “Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos”;

*Recordando* la Resolución A37-19 de la Asamblea, que pedía al Consejo que emprendiera con el apoyo de los Estados miembros la labor de determinar un marco para las medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional, incluyendo una explicación más a fondo de los principios rectores enumerados en el Anexo de la Resolución A37-19, tal como posteriormente se hizo al incorporar los principios rectores explicados en el Anexo de las Resoluciones A38-18 y A39-2 de la Asamblea y que se reproducen en el Anexo de esta Resolución;

*Tomando nota* de que, en consonancia con la Resolución A39-2 de la Asamblea, la Organización adoptó una estrategia importante de creación de capacidad y asistencia técnica y financiera de otra índole, de conformidad con la iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB) a fin de ayudar en la preparación y presentación de los planes de acción estatales, lo que comprendió la celebración de seminarios regionales y la elaboración y actualización de la *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>* (Doc 9988), una interfaz web interactiva, el instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET), la calculadora de beneficios ambientales (EBT) de la OACI y una herramienta para la curva de costo marginal de mitigación (MAC);

*Acogiendo con beneplácito* que, a junio de 2019, 114 Estados miembros que representan más del 93% del tráfico aéreo internacional mundial habían preparado y presentado voluntariamente a la OACI planes de acción;

*Reconociendo* las circunstancias diferentes entre los Estados en su capacidad para hacer frente a los retos asociados al cambio climático y la necesidad de proporcionar el apoyo necesario, especialmente a los países en desarrollo y Estados con necesidades particulares;

*Afirmando* que deberían determinarse medidas destinadas a asistir a los Estados en desarrollo y a facilitar el acceso a los recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad a la mayor brevedad;

*Reconociendo* la asistencia prestada por la OACI en asociación con otras organizaciones, a fin de facilitar las medidas de los Estados miembros encaminadas a reducir las emisiones de la aviación, así como la búsqueda continua de posibles alianzas con otras organizaciones en materia de asistencia;

*Reconociendo* la importancia del trabajo en curso para determinar las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexa; y

*Reconociendo* el avance que ha realizado la OACI para poner en práctica la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas y el apoyo significativo de la OACI a dicha iniciativa, en particular mediante la elaboración de la calculadora de emisiones de carbono de la OACI para facilitar la evaluación de las emisiones; correspondientes a los pasajeros que viajan por vía aérea y acogiendo con satisfacción su ampliación para añadir las emisiones correspondientes a la carga aérea;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que esta resolución, conjuntamente con la Resolución A40-17: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* y la Resolución A40-19: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono*

para la aviación internacional (CORSIA), sustituyen a las Resoluciones A39-1, A39-2 y A39-3 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente;

2. *Pide* al Consejo que:

- a) asegure que la OACI ejerza el liderazgo permanente en cuestiones ambientales relacionadas con la aviación civil internacional, incluidas las emisiones de GEI;
- b) continúe estudiando las opciones de políticas que permitan limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, y prepare propuestas concretas sobre soluciones técnicas y medidas basadas en el mercado, teniendo en cuenta las posibles repercusiones de tales medidas para los países en desarrollo y desarrollados; y
- c) continúe cooperando con organizaciones que trabajen en la elaboración de políticas en este campo, especialmente con la Conferencia de las Partes en la CMNUCC;

3. *Reitera* que:

- a) la OACI debería continuar emprendiendo iniciativas que promuevan la difusión del conocimiento científico de las repercusiones de la aviación y de las medidas tomadas para mitigar sus emisiones, y debería seguir proporcionando un foro para facilitar las deliberaciones sobre soluciones al problema de las emisiones de la aviación; y
- b) debería ponerse énfasis en las opciones de políticas que reduzcan las emisiones de los motores de las aeronaves sin afectar al crecimiento del transporte aéreo, especialmente en los países en desarrollo;

4. *Resuelve* que los Estados y organizaciones pertinentes trabajarán por intermedio de la OACI para lograr una mejora media anual mundial de 2% en el rendimiento de combustible a mediano plazo hasta 2020 y una tasa anual de mejoras en el rendimiento de combustible del 2% a largo plazo de 2021 hasta 2050, como meta a la que se aspira mundialmente, calculada basándose en el volumen de combustible consumido por tonelada-kilómetro de pago efectuada;

5. *Conviene* en que las metas que se mencionan en el párrafo 4 precedente no supondrán la imposición de obligaciones concretas a ningún Estado en particular, y que las circunstancias diferentes y respectivas capacidades y contribución de los Estados desarrollados y en desarrollo a la concentración en la atmósfera de las emisiones de GEI provenientes de la aviación serán las que determinen la forma en que cada Estado contribuya voluntariamente al logro de las metas mundiales a las que se aspira;

6. *Resuelve también* que, sin que por ello se impongan obligaciones concretas a ningún Estado en particular, la OACI y sus Estados miembros y las organizaciones pertinentes trabajen juntos para tratar de lograr, como meta colectiva a la que se aspira a nivel mundial en el mediano plazo, que las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación civil internacional desde 2020 se mantengan al mismo nivel, teniendo en cuenta: las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en especial las de los países en desarrollo; la madurez de los mercados de la aviación; el crecimiento sostenible de la industria de la aviación internacional; y que las emisiones pueden aumentar debido al crecimiento previsto del tráfico aéreo internacional mientras no se hayan desarrollado y llevado a la práctica tecnologías, combustibles y otras medidas que reduzcan las emisiones;

7. *Reconoce* las múltiples medidas presentes y futuras de los Estados miembros de la OACI en pos de la consecución de las metas colectivas a las que se aspira, comprendidas la modernización de la gestión del tránsito aéreo, la aceleración de la implantación de tecnologías eficientes en términos de ahorro de combustible de aeronaves, así como la producción e introducción de combustibles de aviación sostenibles, y *alienta* a seguir emprendiéndolas;

8. *Acepta* examinar, en su 41º período de sesiones, la meta descrita en el párrafo 6 en vista de los avances que se hayan hecho hacia su concreción, los estudios con respecto a la viabilidad de alcanzar la meta y la información pertinente de los Estados;

9. *Pide* al Consejo que continúe explorando la viabilidad de una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional mediante la realización de estudios detallados para evaluar la posibilidad de alcanzar las metas que pudieran proponerse y las repercusiones, incluida su incidencia en el crecimiento y en los costos en todos los países, en particular los países en desarrollo, a fin de someter información sobre el avance de la tarea a la consideración del 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. En el análisis de las metas a largo plazo debería incluirse la información que ofrezcan los Estados miembros sobre sus experiencias en las iniciativas para alcanzar la meta a mediano plazo;

10. *Sigue alentando* a los Estados a presentar voluntariamente a la OACI planes de acción con la descripción de las respectivas políticas y medidas, así como sus informes anuales sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional;

11. *Invita* a aquellos Estados que opten por preparar o actualizar planes de acción a que los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible para finales de junio de 2021 y a partir de entonces de forma trienal, a fin de que la OACI pueda compilar la información cuantificada relativa al logro de las metas mundiales a las que se aspira; dichos planes de acción deberían incluir información sobre el conjunto de medidas que los Estados han considerado, dando a conocer las respectivas capacidades y circunstancias nacionales, con información cuantificada sobre los beneficios ambientales que esperan obtener de su aplicación, así como sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia;

12. *Alienta* a los Estados que ya hayan presentado planes de acción a compartir la información que éstos contengan y a forjar alianzas con otros Estados miembros en aras de respaldar a aquellos que aún no hayan preparado dichos planes y poner al alcance del público los planes de acción presentados, teniendo en cuenta la sensibilidad comercial de la información que figura en los planes de acción de los Estados;

13. *Pide* al Consejo que facilite la difusión de estudios económicos y técnicos y mejores prácticas en relación con las metas a las que se aspira y continúe proporcionando orientación y otra asistencia técnica para que los Estados preparen y actualicen sus planes de acción antes de fines de junio de 2021, para que realicen los estudios necesarios y presenten en forma voluntaria planes de acción a la OACI;

14. *Pide* al Consejo que mantenga y perfeccione metodologías normalizadas apropiadas y un mecanismo para medir o estimar, vigilar y verificar las emisiones mundiales de GEI producidas por la aviación internacional, con el apoyo de los Estados a la labor de la OACI relativa a la medición del progreso mediante la notificación de datos anuales sobre tráfico, consumo de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub>;

15. *Pide* al Consejo que solicite a los Estados que continúen apoyando los esfuerzos de la OACI para aumentar la fiabilidad de la medición o estimación de las emisiones mundiales de GEI producidas por la aviación internacional y a notificar periódicamente a la CMNUCC las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional como parte de su contribución para evaluar el progreso logrado en las medidas de implantación en el sector, basándose en información aprobada por sus Estados miembros;

16. *Reconociendo* que no deberían escatimarse esfuerzos para conseguir los medios de apoyar la reducción y estabilización de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de todas las fuentes, insta a que la OACI y sus Estados miembros expresen claramente su preocupación, a través del proceso de la CMNUCC, acerca del uso de la aviación internacional como posible fuente de movilización de ingresos para el financiamiento climático de los otros sectores, con el propósito de asegurarse de que la aviación internacional no se identifique de manera desproporcionada como fuente de esos ingresos;

17. *Pide* al Consejo que:

- a) siga desempeñando un papel clave en la prestación de asistencia a sus Estados miembros mediante la difusión de la información más reciente sobre las mejores prácticas y orientación y otras formas de asistencia técnica para perfeccionar la creación de capacidad y la transferencia de tecnología, incluso a través del Programa de cooperación técnica de la OACI;

- b) forje nuevas alianzas con otras organizaciones internacionales a fin de satisfacer las necesidades de los Estados miembros de la OACI, incluyendo por medio del Programa de países compañeros para trabajar en los planes de acción, y facilitar el acceso a recursos financieros existentes o nuevos, transferencia de tecnología y creación de capacidad para países en desarrollo y notifique los resultados logrados, así como nuevas recomendaciones, a título preliminar para finales de 2021 y en el 41º período de sesiones de la Asamblea; y
- c) continúe emprendiendo medidas concretas para asistir a los Estados en desarrollo y facilitarles el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad;

18. *Pide* a los Estados que promuevan la investigación científica para tratar de despejar las incertidumbres señaladas en el informe especial del IPCC sobre La aviación y la atmósfera global y en los Informes de evaluación y se aseguren de que las futuras evaluaciones realizadas por el IPCC y otros organismos pertinentes de las Naciones Unidas abarquen información texto actualizado, de haberla, sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves;

19. *Pide* al Consejo que:

- a) continúe elaborando y manteniendo actualizados los textos de orientación para los Estados miembros sobre la aplicación de políticas y medidas destinadas a reducir o limitar el impacto ambiental de las emisiones de la aviación internacional y lleve a cabo estudios adicionales sobre la atenuación del impacto de la aviación internacional en el cambio climático;
- b) aliente a los Estados a cooperar en el desarrollo de modelos analíticos de predicción para evaluar los impactos de la aviación;
- c) teniendo en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, así como los posibles impactos para el mundo en desarrollo, siga evaluando los costos y beneficios de las diversas medidas, incluidas las medidas existentes, con el objetivo de reducir las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más económico; y
- d) asista a los Estados miembros con estudios, evaluaciones y la elaboración de procedimientos, en colaboración con otros Estados de la región, a fin de limitar o reducir las emisiones de GEI a escala mundial y trabajar en colaboración para optimizar los beneficios ambientales que pueden lograrse mediante diversos programas;

20. *Pide* a los Estados que:

- a) consideren políticas para alentar la introducción en el mercado de aeronaves más eficientes en términos de consumo de combustible y trabajen juntos en el marco de la OACI para intercambiar información y elaborar textos de orientación sobre mejores prácticas respecto al fin de vida útil de las aeronaves, p. ej., mediante el reciclaje de estas últimas; y
- b) aceleren las inversiones en investigación y desarrollo para introducir en el mercado tecnologías más eficientes;

21. *Pide* al Consejo que:

- a) actualice, según corresponda, la norma relativa a la certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> para los aviones; y
- b) actualice las metas tecnológicas a medio y largo plazo para el consumo de combustible de aeronaves;

22. *Pide a los Estados que:*

- a) aceleren la creación e implementación de rutas y procedimientos de navegación aérea más eficientes para reducir las emisiones de la aviación y trabajen con la OACI para llevar los beneficios ambientales a todas las regiones y Estados, teniendo en cuenta la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
- b) reduzcan las barreras jurídicas, de seguridad, económicas e institucionales para permitir la implementación de los nuevos conceptos operacionales de gestión del tránsito aéreo para un uso del espacio aéreo más respetuoso del medio ambiente; y
- c) trabajen juntos por medio de la OACI para intercambiar información y mejores prácticas en los aeropuertos verdes;

23. *Pide al Consejo que:*

- a) mantenga y actualice la orientación sobre medidas operacionales para reducir las emisiones de la aviación internacional y ponga énfasis en aumentar el rendimiento del combustible en todos los aspectos del Plan mundial de navegación aérea (GANP) de la OACI; y aliente a los Estados y a las partes interesadas a que elaboren una gestión del tránsito aéreo que optimice los beneficios ambientales;
- b) siga elaborando y actualizando las herramientas y textos de orientación necesarios para evaluar los beneficios derivados de las mejoras en la gestión del tránsito aéreo y ambientales asociados a la implementación de la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
- c) continúe proporcionando el foro para el intercambio de información sobre las mejores prácticas para los aeropuertos verdes, incluyendo temas como edificios inteligentes, energía renovable, movilidad ecológica, resiliencia frente al cambio climático, participación de la comunidad y notificación sobre la sostenibilidad, apuntando a compartir experiencias y mejores prácticas entre los aeropuertos; y
- d) publique y mantenga textos de orientación sobre la implementación de prácticas ambientalmente sostenibles en los aeropuertos, comprendida la publicación de las partes restantes de la colección en línea sobre aeropuertos ecológicos (Eco-Airport Toolkit e-collection);

24. *Pide a los Estados que:*

- a) apliquen un enfoque coordinado en las administraciones nacionales respecto a medidas en materia de políticas e inversión para acelerar el desarrollo, introducción y uso apropiados de fuentes de energía nuevas y renovables para la aviación, incluido el uso de combustibles de aviación sostenibles, de acuerdo con sus circunstancias nacionales;
- b) consideren el uso de incentivos para promover el empleo de fuentes de energía limpias y renovables para la aviación, incluidos los combustibles de aviación sostenibles;
- c) consideren medidas en pro de la investigación y el desarrollo, así como la tecnología de procesamiento y la producción de materias primas para reducir costos y contribuir a impulsar los procesos de producción sostenible a escala comercial, teniendo en cuenta el desarrollo sostenible de los Estados;
- d) reconozcan los enfoques que se aplican en la evaluación de la sostenibilidad de todos los combustibles en general, comprendidos aquellos destinados a la aviación, que deberían permitir la reducción neta de las emisiones de GEI durante el ciclo de vida y contribuir al desarrollo socioeconómico local, evitándose la competencia con los alimentos y el agua; y
- e) tomen medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles de aviación, partiendo de los enfoques existentes o de su combinación, y vigilar su producción a escala nacional.



25. *Pide* al Consejo que:

- a) aliente a los Estados miembros e invite a la industria, instituciones financieras y otras organizaciones internacionales a tomar parte activa en el intercambio de información y de las mejores prácticas; y facilite el establecimiento de alianzas y la definición de políticas que promoverán aún más la transición a fuentes de energía limpias y renovables para la aviación, comprendidos los combustibles de aviación sostenibles, mediante seminarios regionales;
- b) mantenga el Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF), de la OACI;
- c) siga ofreciendo una visión global del futuro uso de los combustibles de aviación sostenibles y dar cuenta de los cambios experimentados en las emisiones de GEI durante el ciclo de vida, con miras a evaluar los progresos conducentes a la consecución de las metas mundiales a las que se aspira;
- d) trabaje con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a combustibles de aviación sostenibles e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado;
- e) coopere con otras iniciativas internacionales pertinentes, incluida la iniciativa Energía sostenible para todos (SE4ALL), a fin de facilitar el acceso de la aviación a energía renovable; y
- f) continúe ocupándose de un proceso de evaluación para estimar en forma continua los avances en el desarrollo y la utilización de los combustibles de aviación sostenibles, organizando regularmente seminarios teóricos y prácticos, para la celebración de la CAAF/3, a más tardar en 2025, con miras a actualizar la Visión de la OACI sobre los combustibles de aviación sostenibles para 2050 a fin de incluir la proporción cuantificada de estos combustibles que deberían estar en uso para 2050;

26. *Pide* al Consejo que determine las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexa, determine medidas de adaptación para hacer frente a dichas posibles repercusiones, y prepare orientación sobre la evaluación del riesgo que representa el cambio climático para la aviación internacional, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes y la industria; y

27. *Pide* al Consejo que siga cooperando con la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas, se mantenga a la vanguardia del desarrollo de métodos e instrumentos para cuantificar las emisiones de GEI procedentes de la aviación como parte de dicha iniciativa, incluida la calculadora de emisiones de carbono de la OACI que también incorpora las emisiones de la carga, y siga elaborando y aplicando la estrategia para reducir las emisiones de GEI y para perfeccionar las prácticas internas de gestión sostenible de la Organización.

### **Anexo**

Principios rectores para la elaboración y aplicación de medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional:

- a) las MBM deberían apoyar el crecimiento sostenible del sector de la aviación internacional;
- b) las MBM deberían apoyar la reducción de las emisiones de GEI de la aviación internacional;
- c) las MBM deberían contribuir al logro de las metas mundiales a las que se aspira;
- d) las MBM deberían ser transparentes y administrativamente simples;
- e) las MBM deberían ser rentables;

- f) las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez;
- g) las MBM deberían minimizar la liberación de carbono y las distorsiones del mercado;
- h) las MBM deberían asegurar el trato justo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores;
- i) las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y las inversiones en eficiencia del combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- j) las MBM no deberían imponer una carga económica indebida a la aviación internacional;
- k) las MBM deberían facilitar el acceso adecuado a todos los mercados de carbono;
- l) las MBM deberían evaluarse en relación con diversas medidas atendiendo a su eficacia medida en términos de reducción o evitación de emisiones de CO<sub>2</sub>, cuando corresponda;
- m) las MBM deberían comprender disposiciones *de minimis*;
- n) cuando las MBM generen ingresos, se recomienda enérgicamente que se apliquen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente, comprendidas la mitigación y adaptación, y a la asistencia y apoyo a los países en desarrollo;
- o) cuando se logre reducir las emisiones por medio de las MBM, dichos resultados deberían indicarse en los informes de los Estados sobre sus emisiones; y
- p) las MBM deberían tener en cuenta el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas y el principio de no discriminación y de igualdad de trato y oportunidades.

**A40-19: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)**

*Considerando* que la Asamblea, en su Resolución A38-18, decidió elaborar un plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional con miras a tomar una decisión durante el 39º periodo de sesiones de la Asamblea;

*Recordando* que la Resolución A38-18 de la Asamblea pedía al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros precisara las cuestiones y problemas más importantes, incluso para los Estados miembros, y recomendara un plan mundial de MBM que les diera adecuada respuesta y abarcara los elementos clave de diseño, incluyendo la forma de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, y los mecanismos para implementar el plan a partir de 2020 como parte de un conjunto de medidas que también incluyera tecnologías, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para alcanzar las aspiraciones mundiales de la OACI;

*Considerando* que la Asamblea, en su Resolución A39-3, decidió implementar un plan mundial de MBM consistente en el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) como parte de un conjunto de medidas que incluyen también tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para lograr las metas mundiales a las que aspira la OACI;

*Reconociendo* que la OACI es el foro apropiado para ocuparse de la cuestión de las emisiones de la aviación internacional, y reconociendo asimismo la gran cantidad de trabajo realizado por el Consejo, su Grupo Asesor sobre el CORSIA (AGC), Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG) y su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para facilitar la implementación del CORSIA;

*Acogiendo con beneplácito la adopción de la primera edición del Anexo 16 – Protección del medio ambiente, Volumen IV — CORSIA, cuyas disposiciones incluyen procedimientos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) para el CORSIA;*

*Acogiendo con beneplácito también la publicación de la primera edición del Manual técnico- ambiental (ETM, Doc 9501), Volumen IV – Procedimientos para demostrar el cumplimiento del CORSIA;*

*Acogiendo con beneplácito los avances en la elaboración de los Elementos para la implementación del CORSIA de la OACI, que están reflejados en los 14 documentos de la OACI a los que se hace referencia directa en el Anexo 16, Volumen IV, y que contienen textos aprobados por el Consejo que son fundamentales para la implementación del CORSIA;*

*Acogiendo con beneplácito también la creación por el Consejo del Órgano asesor técnico (TAB), al que se encomendó formular recomendaciones al Consejo sobre las unidades de emisión admisibles en el CORSIA;*

*Reconociendo la importancia de un enfoque coordinado para las actividades de creación de capacidad que han de llevar a cabo la OACI y sus Estados miembros, en cooperación con la industria de la aviación, para respaldar la implementación del CORSIA, en especial, por medio del programa de Asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones para el CORSIA entre los Estados;*

*Acogiendo con beneplácito la cantidad cada vez mayor de Estados miembros que declaran su intención de participar voluntariamente en la fase piloto del CORSIA a partir de 2021;*

*Reconociendo que la decisión de los Estados miembros de participar voluntariamente en el CORSIA se facilita con actividades eficaces de creación de capacidad;*

*Tomando nota de que la industria de la aviación apoya el CORSIA como plan mundial único de compensación de carbono, en lugar de un mosaico de MBM estatales y regionales, como medida eficaz en función de los costos para complementar un conjunto más amplio de medidas, incluidas las tecnológicas, operacionales e infraestructurales;*

*Reconociendo que las MBM no deberían aplicarse por duplicado y que las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional sólo deberían contabilizarse una vez;*

*Poniendo de relieve que la decisión del 39º período de sesiones de la Asamblea de implementar el CORSIA refleja el sólido apoyo de los Estados miembros a una solución mundial para la industria de la aviación internacional, en lugar de un posible mosaico de MBM estatales y regionales;*

*Reafirmando la preocupación por la posibilidad de que se utilice a la aviación internacional como fuente de ingresos para financiar la lucha contra el cambio climático de otros sectores y que las MBM deberían garantizar que el sector de la aviación civil internacional reciba un trato justo en relación con los demás sectores;*

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

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

*Reconociendo que la labor desarrollada en relación con el CORSIA y su puesta en marcha contribuirán a que se alcancen las metas fijadas en el Acuerdo de París celebrado en el marco de la CMNUCC;*

*Considerando que la CMNUCC y el Acuerdo de París prevén mecanismos, tales como el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y un nuevo mecanismo de mercado en virtud del Acuerdo de París, para contribuir a la mitigación de las emisiones de GEI en pos de un desarrollo sostenible, que beneficiará en particular a los Estados en desarrollo;*

*Acogiendo con beneplácito* la cooperación entre la CMNUCC y la OACI para el desarrollo de metodologías para la aviación que se basen en el MDL;

*Reconociendo* que la presente Resolución no sienta un precedente o perjuicio para el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales, ni representa una postura de las Partes en la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales;

*La Asamblea:*

1. *Establece* que esta resolución junto con las Resoluciones A40-17, *Declaración consolidada de políticas y prácticas continuas de la OACI en el campo de la protección del medio ambiente. Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* y la Resolución A40-18, *Declaración consolidada de políticas y prácticas continuas de la OACI en el campo de la protección del medio ambiente. Cambio climático* reemplazan las resoluciones A39-1 A39-2 y A39-3 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas relacionadas con la protección del medio ambiente de la OACI;
2. *Reconoce* los avances logrados en todos los elementos del conjunto de medidas disponibles para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, incluidas las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales, los combustibles de aviación sostenibles y el CORSIA y *afirma* la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles que ofrezcan beneficios ambientales en el sector de la aviación;
3. *Reconoce asimismo* que, a pesar de estos avances, es posible que los beneficios ambientales que se obtengan con las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles no se traduzcan en reducciones suficientes de las emisiones de CO<sub>2</sub> frente al crecimiento del tráfico aéreo internacional, y que no pueda alcanzarse la meta a la que se aspira a nivel mundial de mantener sin variación el nivel de emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> netas de la aviación internacional a partir de 2020;
4. *Pone de relieve* la función del CORSIA como complemento de un conjunto más amplio de medidas dirigidas a alcanzar la meta a la que se aspira a nivel mundial sin imponer una carga económica desproporcionada a la aviación internacional;
5. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de implementar un plan mundial de MBM que tomará la forma de un Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional ( CORSIA) para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas;
6. *Pide* al Consejo que siga procurando que los Estados miembros hagan los mayores esfuerzos para impulsar el avance en las tecnologías de la aviación, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles y así lo reflejen en sus planes de acción relativos a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, que vigile e informe sobre los avances en la ejecución de los planes de acción y que se formule una metodología que permita a los explotadores de aviones incluidos en el plan reducir sus requisitos de compensación en un año dado mediante el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA (es decir, combustibles de aviación sostenibles en el marco del CORSIA y combustibles de aviación con menor contenido de carbono en el marco del CORSIA), de modo de reflejar todos los elementos del conjunto de medidas;
7. *Pide* al Consejo que haga un seguimiento continuo de la implementación de todos los elementos del conjunto de medidas y considere las políticas y acciones necesarias para que se logre un avance en todos los elementos en forma equilibrada, y que aumente progresivamente el porcentaje de reducción de emisiones atribuible a las medidas que no sean MBM;
8. *Reconoce* las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, en términos de vulnerabilidad a los impactos del cambio climático, grados de desarrollo económico y contribución a las emisiones de la aviación internacional, entre otras cosas, evitando a la vez la distorsión del mercado;

9. *Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el CORSIA se vaya implementando progresivamente para atender a las circunstancias especiales y las respectivas capacidades de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado, de la forma siguiente:*

- a) la fase piloto se aplicará de 2021 a 2023 a los Estados que hayan optado por participar en el plan voluntariamente. Los Estados que participen en esta fase podrán elegir la base de cálculo para determinar los requisitos de compensación de sus explotadores de aviones entre las opciones indicadas en el párrafo 11 e), i);
- b) la primera fase se aplicará de 2024 a 2026 a los Estados que hayan participado voluntariamente en la fase piloto, así como a cualquier otro Estado que desee participar voluntariamente en esta fase, y los requisitos de compensación se calcularán según se indica en el párrafo 11 a);
- c) Se alienta decididamente a todos los Estados a participar en forma voluntaria en la fase piloto y en la primera fase, observando que los Estados desarrollados, que ya se han ofrecido en forma voluntaria, están tomando la iniciativa y que muchos otros también se han ofrecido a participar en forma voluntaria;
- d) la Secretaría publicará en el sitio web de la OACI información actualizada sobre los Estados que se vayan incorporando voluntariamente en la fase piloto y en la primera fase;
- e) la segunda fase se aplicará de 2027 a 2035 a todos los Estados que tengan individualmente una participación relativa en las actividad de la aviación civil internacional, medida en RTK, en el año 2018 superior al 0,5% de las RTK totales, o cuya participación acumulada en la lista de Estados ordenados de mayor a menor cantidad de RTK alcance el 90% del total de RTK, excepto los países menos adelantados (PMA), los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países en desarrollo sin litoral (PDSL), a menos que deseen participar voluntariamente en esta fase;
- f) se alienta enfáticamente a los Estados que todavía no hayan participado a que se incorporen voluntariamente al plan lo más pronto posible, en particular aquellos que sean miembros de organizaciones regionales de integración económica. Los Estados que deseen participar voluntariamente en el plan, o que decidan dejar de participar en el plan, solo podrán hacerlo a partir del 1 de enero de cualquier año y notificarán a la OACI de su decisión el 30 de junio del año precedente, a más tardar;
- g) a partir de 2022, el Consejo llevará a cabo cada tres años un examen de la implementación del CORSIA y de su incidencia en el crecimiento de la aviación internacional, que servirá de base al Consejo para considerar si es necesario introducir ajustes en la siguiente fase o ciclo de cumplimiento y, si corresponde, recomendar dichos ajustes a la Asamblea para su decisión;

10. *Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, a fin de minimizar cualquier distorsión del mercado, el CORSIA se aplique a todos los explotadores de aviones en las mismas rutas entre Estados de la forma siguiente:*

- a) todos los vuelos internacionales en las rutas entre dos Estados incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9, quedan alcanzados por los requisitos de compensación del CORSIA;
- b) todos los vuelos internacionales en rutas entre un Estado incluido en el CORSIA y otro Estado no incluido en el CORSIA en virtud del párrafo 9, están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada; y
- c) todos los vuelos internacionales en rutas entre Estados no incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9, están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada;

11. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que la cantidad de emisiones de CO<sub>2</sub> que deberá compensar anualmente un explotador de aviones a partir de 2021 se calcule cada año de la forma siguiente:

- a) requisito de compensación de un explotador de aviones = [% sectorial x (emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento del sector en ese año)] + [% individual x (emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento de ese explotador en ese año);
- b) donde el factor de crecimiento del sector = (emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año — promedio de las emisiones totales incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020) / emisiones totales del explotador incluidas en el CORSIA en ese año;
- c) donde el factor de crecimiento del explotador de aviones = (las emisiones totales del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año — el promedio de las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020) / las emisiones totales del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año;
- d) donde el porcentaje (%) sectorial = (100% – % individual) y;
- e) donde el porcentaje (%) sectorial y el % individual se aplicará como se indica a continuación:
  - i) de 2021 a 2023, 100% sectorial y 0% individual, aunque cada Estado participante podrá elegir durante la fase piloto si esa tasa se aplicará a:
    - a) las emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado, como se indica más arriba, o a
    - b) las emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en 2020;
  - ii) de 2024 a 2026, 100% sectorial y 0% individual;
  - iii) de 2027 a 2029, 100% sectorial y 0% individual;
  - iv) de 2030 a 2032, al menos 20% individual, y que el Consejo recomiende a la Asamblea en 2028 si es preciso modificar el porcentaje individual y en qué medida;
  - v) de 2033 a 2035, al menos 70% individual, y que el Consejo recomiende a la Asamblea en 2028 si es preciso modificar el porcentaje individual y en qué medida;
- f) las emisiones del explotador de aviones y las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año no incluyen las emisiones exentas del plan ese año; y
- g) la magnitud de las emisiones indicadas en 11 b) y 11 c) volverán a calcularse al inicio de cada año para tomar en consideración las rutas de entrada y salida de todos los Estados que se irán añadiendo como consecuencia de su participación voluntaria o al inicio de una nueva fase o de un nuevo ciclo de cumplimiento;

12. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que un nuevo explotador<sup>3</sup> esté exento de la aplicación del CORSIA durante tres años o hasta el año en que sus emisiones anuales excedan del 0,1% del total de las emisiones en 2020, lo que ocurra antes. A partir del año subsiguiente, el nuevo explotador quedará incluido en el plan y recibirá el mismo trato que el resto de los explotadores de aviones.

---

<sup>3</sup> Se entiende por nuevo explotador el explotador de aviones que inicia actividades en un rubro de la aviación que, en la fecha de entrada en vigor o después de esa fecha, está dentro del alcance del Anexo 16, Volumen IV, y cuya actividad no es ni total ni parcialmente la continuación de una actividad de aviación previamente desarrollada por otro explotador de aviones.

13. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, sin perjuicio de las disposiciones precedentes, el CORSIA no se aplique a niveles bajos de actividad de aviación civil a fin de evitar costos administrativos excesivos: explotadores de aviones cuya actividad de aviación internacional genere anualmente menos de 10 000 toneladas métricas de emisiones de CO<sub>2</sub> atribuibles a la aviación internacional; aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a los 5 700 kg; u operaciones humanitarias, sanitarias y de extinción de incendios;

14. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las emisiones no incluidas en el plan como resultado de la implementación progresiva y las exenciones no se asignen como requisitos de compensación a ningún explotador de aviones incluido en el plan;

15. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de establecer un ciclo de cumplimiento de tres años, siendo el primer ciclo de 2021 a 2023, en el que los explotadores de aviones concilien sus requisitos de compensación en virtud del plan, a la vez que notifican anualmente los datos requeridos a la autoridad que cada año designe el Estado de matrícula del explotador de aviones;

16. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que es necesario incluir salvaguardas en el CORSIA que garanticen el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional e impidan que la aviación internacional deba soportar una carga financiera desproporcionada, y *pide* al Consejo que defina los fundamentos y criterios de activación de esas medidas y defina de qué formas se puede atender a estas cuestiones;

17. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, proceda al examen periódico del CORSIA a intervalos de tres años, a partir de 2022, y someta los resultados de la misma a la consideración de la Asamblea con el propósito indicado en el párrafo 9 g) y a fin de contribuir al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la efectividad del plan. Dicho examen comprenderá, entre otras cosas:

- a) una evaluación de los avances hacia el logro de la meta de la OACI a la que se aspira a nivel mundial; de los efectos del plan en los mercados y en los costos de los Estados, de los explotadores de aviones y de la aviación internacional, y del funcionamiento de los elementos de diseño del plan;
- b) la consideración de las mejoras que podrían introducirse en el plan para contribuir a los fines del Acuerdo de París, particularmente las metas de temperatura para el largo plazo, y actualización de los elementos de diseño del plan para mejorar su implementación, aumentar su efectividad y minimizar la distorsión del mercado, teniendo en cuenta los efectos indirectos de toda modificación de tales elementos de diseño, p. ej., los requisitos de MRV; y
- c) un examen especial a finales de 2032 para considerar la posibilidad de poner fin al plan, de prorrogarlo más allá de 2035 o introducirle cualquier mejora, teniendo en cuenta la contribución de las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles al logro de los objetivos ambientales de la OACI;

18. *Determina* que el CORSIA sea la única medida de mercado mundial que se aplicará a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, a fin de evitar un posible mosaico de MBM estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional se contabilicen una sola vez;

19. *Pide* que se adopten las medidas siguientes para la implementación del CORSIA:

- a) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, actualice el Anexo 16, Volumen IV, y el Manual técnico-ambiental, Volumen IV, según proceda;
- b) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, siga elaborando y actualizando los documentos del CORSIA de la OACI a los cuales se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionados con: la

herramienta OACI de estimación y notificación de CO<sub>2</sub>; los combustibles admisibles en el marco del CORSIA; los criterios de unidades de emisión del CORSIA y el Registro central del CORSIA, según proceda;

- c) que el Consejo elabore y actualice el documento del CORSIA de la OACI al que se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionado con las unidades de emisión admisibles para su uso en el CORSIA, teniendo en cuenta las recomendaciones del TAB.
- d) que para principios de 2020 el Consejo ponga en funcionamiento y lleve el Registro central del CORSIA bajo los auspicios de la OACI para que los Estados miembros de la OACI puedan notificar la información que corresponda;
- e) que el Consejo siga supervisando la implementación del CORSIA con el apoyo de la AGC y el CAEP, según sea necesario; y
- f) que los Estados miembros tomen las medidas necesarias para que se establezcan las políticas y los marcos reglamentarios nacionales para el cumplimiento y la aplicación del CORSIA de acuerdo con los plazos que figuran en el Volumen IV del Anexo 16.

20. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y del Acuerdo de París son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del TAB y el CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;

21. *Decide* que la OACI y los Estados miembros tomen todas las medidas necesarias a fin de facilitar la creación de capacidad, prestar asistencia y conformar alianzas o asociaciones para la implementación del CORSIA, de conformidad con el cronograma establecido en el Anexo 16, Volumen IV, por conducto, entre otros, del Programa de asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones entre los Estados en el marco del CORSIA, a la vez que pone de relieve la importancia de un enfoque coordinado bajo la égida de la OACI para emprender actividades de creación de capacidad y asistencia.

22. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones de que el CORSIA utilice unidades de emisión que reúnan los Criterios de unidades de emisión (EUC) del párrafo 19 precedente;

23. *Pide* al Consejo que fomente la utilización de unidades de emisiones generadas en programas que beneficien a los Estados en desarrollo y *alienta* a los Estados a desarrollar proyectos relacionados con la aviación interior; y

24. *Pide* al Consejo que analice seguir desarrollando las metodologías relacionadas con la aviación para su utilización en programas de compensación, incluidos los mecanismos u otros programas en el marco de la CMNUCC, y *alienta* a los Estados a utilizar esas metodologías al tomar medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación, lo que podría permitir ulteriormente la utilización de créditos generados por dichos programas en el CORSIA, evitando la doble contabilización de la reducción de emisiones.

#### **A40-20: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI**

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

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



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

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

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

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

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

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

*La Asamblea:*

1. *Expresa su agradecimiento* al Consejo y a la Secretaria General por los progresos efectuados al elaborar el Plan de actividades de la OACI;
2. *Hace suyas* las decisiones ya adoptadas por el Consejo de elaborar un Plan de actividades trienal, seguir trabajando en la transición de la OACI para convertirla en una organización de gestión centrada en los resultados (RBM), y establecer un mecanismo de supervisión que incluya un examen anual del progreso realizado utilizando la herramienta institucional de gestión y presentación de informes (CMRT);
3. *Encarga* al Consejo y a la Secretaria General, en el marco de sus respectivas competencias, que:
  - a) elaboren un Plan de actividades para cada trienio con un proceso de planificación sistemática y un enfoque de gestión centrada en los resultados que conlleve mayor eficacia, transparencia y rendición de cuentas e impulse el desarrollo del Presupuesto del Programa regular;
  - b) pongan el Plan de actividades a disposición de los Estados contratantes y presenten una versión actualizada del mismo durante el trienio correspondiente a cada período de sesiones ordinario de la Asamblea;
  - c) tomen las medidas ulteriores necesarias para aumentar la transparencia, mejorar el ambiente de trabajo, forjar alianzas nuevas e innovadoras con partes interesadas externas, aumentar la eficacia institucional y asegurarse de que los resultados basados en el consenso sigan siendo un valor y un objetivo fundamentales de la OACI y sus órganos de expertos, así como para movilizar recursos adicionales para producir mejores resultados; y
  - d) eviten todo posible conflicto de intereses al establecer asociaciones y acceder a financiación voluntaria.
4. *Encarga* al Consejo que:
  - a) siga simplificando los métodos de trabajo y procedimientos de la Asamblea con miras a alcanzar una mayor transparencia y eficiencia;
  - b) lleve a cabo un examen intensivo de los procesos de toma de decisiones, métodos de trabajo y procedimientos del Consejo y sus órganos subordinados con miras a agilizar las tareas, delegar poderes y mejorar la relación costo-eficacia en la Organización; y

- c) se cerciore de que el mecanismo de supervisión sea eficiente y con un procedimiento independiente para informar al Consejo, a fin de dotar a los programas de eficacia, transparencia y rendición de cuentas.
5. *Invita* a la Secretaría General a que, en el ámbito de su competencia, siga tomando iniciativas para mejorar la eficacia y eficiencia de la Organización mediante reformas de procedimiento, de gestión y administrativas, y dé cuenta de las mismas al Consejo;
6. *Invita* al Consejo y a la Secretaría General a que, al aplicar las cláusulas 3 a 5 anteriores, tengan debidamente en cuenta la lista de consideraciones, que no es exhaustiva, del **apéndice** de esta resolución; y
7. *Declara* que esta Resolución sustituye a la A31-2 sobre acrecentamiento de la eficacia de la OACI.

## APÉNDICE

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

*Proceso de planificación sistemática* [cláusula 3 a), de la resolución]

- a) establecer vinculación directa y transparente entre el Plan de actividades y el Presupuesto del Programa regular;
- b) establecer procedimientos de elaboración del Presupuesto del Programa regular que se centren en la asignación de recursos con criterio estratégico y según los resultados buscados, más que por los detalles administrativos (“de arriba a abajo” y no “de abajo a arriba”);
- c) establecer procedimientos para fijar objetivos estratégicos, resultados esperados, actividades clave, resultados concretos y metas, junto con la aplicación de índices de rendimiento;
- d) elaborar, dentro del marco del Plan de actividades, otros planes más detallados para cada objetivo estratégico;
- e) examinar con cierta frecuencia en el seno de la Secretaría los progresos realizados en la aplicación del Plan de actividades, y periódicamente en el Consejo y los órganos subordinados; y
- f) actualizar y extender el Plan de actividades por lo menos cada tres años.

*Métodos de trabajo y procedimientos de la Asamblea* [cláusula 4 a), de la resolución]

- a) simplificar el orden del día y reducir la documentación, centrándose en los aspectos de estrategia y política de alto nivel, áreas prioritarias principales y asignación de recursos;
- b) respetar las fechas fijadas para preparar y distribuir la documentación;
- c) informar más extensamente a las autoridades elegidas;
- d) simplificar los procedimientos para presentar informes, particularmente evitando las duplicaciones innecesarias de presentar y examinar los mismos documentos en distintos órganos;
- e) eliminar el requisito de que se levanten actas de las sesiones de las Comisiones (tal como se ha hecho en este período de sesiones de la Asamblea);
- f) mejorar los procedimientos para presentar declaraciones generales y atenerse a los horarios indicados para las sesiones; y
- g) introducir procedimientos de votación más modernos y eficientes, especialmente para la elección del Consejo.

*Nota.— Si fuera preciso enmendar el Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600), los Estados necesitan saberlo con suficiente antelación respecto al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea, a fin de poder adoptar las enmiendas al comienzo del período de sesiones con efecto inmediato.*

*Procesos de toma de decisiones, métodos de trabajo y procedimientos del Consejo* [cláusula 4 b), de la resolución]

En el examen de estos aspectos deberían considerarse temas fundamentales los siguientes:

- a) el concepto de que el Consejo siga desempeñando sus funciones y mandato conforme a lo estipulado en el Convenio de Chicago y se concentre particularmente en las cuestiones de política de alto nivel; y
- b) que la Secretaría General ejerza sus responsabilidades tomando las medidas administrativas y decisiones que le incumben en su carácter de funcionario ejecutivo principal de la Organización, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 54 h) del Convenio de Chicago.

*Mecanismo de supervisión* [cláusula 4 c), de la resolución]

En cuanto a esto, se insiste en un **procedimiento** firme para informar **independiente y directamente** al Consejo sobre la eficacia, transparencia e imputabilidad en todos los programas de la OACI. De acuerdo con las prácticas ordinarias de auditoría, la Secretaría General tendría la oportunidad de formular comentarios sobre los informes independientes, pero no de modificarlos.

*Otras medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de la Organización* (Cláusula 5 de la resolución)

- a) introducir procedimientos para elaborar o enmendar, según corresponda, más oportunamente los instrumentos de derecho aeronáutico, y las normas y métodos recomendados y planes regionales de navegación aérea de la OACI;
- b) alentar más la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico en el ámbito nacional así como la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI en todo el mundo y en la mayor medida posible;
- c) mejorar y acelerar las comunicaciones con los Estados contratantes, particularmente en lo que atañe a las normas y métodos recomendados, incluso con una utilización más generalizada de las transmisiones electrónicas;
- d) reforzar el grado de autonomía que se otorga al proceso de planificación regional y a la autoridad y recursos correspondientes que reciben las Oficinas regionales de la OACI, asegurando al mismo tiempo una coordinación adecuada a escala mundial;
- e) examinar la relación que existe entre la OACI y otros organismos (tanto en la esfera de la aviación como en otros sectores pertinentes ajenos a la aviación, a escala mundial y regional), con miras a definir las respectivas áreas de responsabilidad, eliminar redundancias y establecer programas mixtos cuando corresponda;
- f) lograr que todas las partes interesadas de la comunidad aeronáutica, incluidos los proveedores de servicios y la industria, participen adecuadamente en las actividades de la OACI;
- g) simplificar el calendario y la documentación y reducir la duración de las reuniones de la OACI en general; y
- h) considerar la conveniencia y posibilidad de recurrir a expertos externos, cuando sea necesario para prestar asistencia respecto a cualquiera de las medidas precedentes.

#### **A40-21: Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible**

*Reconociendo* que el transporte aéreo actúa como catalizador del desarrollo sostenible y constituye un enlace vital imprescindible para los países menos adelantados (PMA), y en especial para que los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) se conecten con el resto del mundo;

*Reconociendo* que la conectividad aérea reviste la más alta importancia para la cohesión económica, social y territorial de los Estados miembros y sus habitantes;

*Reconociendo* que los beneficios que posibilita el transporte aéreo sólo pueden materializarse si los Estados disponen de un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, protegido, económicamente viable y ambientalmente racional;

*Considerando* que la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) apunta a ayudar a los Estados en la aplicación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los planes, políticas y programas de la OACI, así como solucionar las preocupaciones significativas de seguridad operacional y de seguridad de la aviación para garantizar que todos los Estados tengan acceso a los importantes beneficios socioeconómicos del transporte aéreo;

*Considerando* que la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (*Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*), que incluye 17 objetivos universales y transformativos y 169 metas conexas que equilibran las dimensiones económica, social y ambiental del desarrollo sostenible;

*Recordando* que, por su alcance y ambición, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible requiere de una alianza mundial que reúna a gobiernos, el sector privado, la sociedad civil, el sistema de las Naciones Unidas y otras instancias para movilizar todos los recursos disponibles para su consecución;

*Considerando* que la consecución de los objetivos estratégicos de seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la navegación aérea, seguridad y facilitación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección del medio ambiente que se ha fijado la OACI contribuyen al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ODS);

*Reconociendo* que el Foro Político de Alto Nivel sobre el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas es el principal escenario donde los Estados, mediante los exámenes nacionales voluntarios (VNR), proporcionan una actualización sobre el avance anual y los desafíos que plantea la implementación para la consecución de los ODS a escala nacional;

*Reconociendo* la importancia de contar con marcos mundiales en respaldo de los Objetivos estratégicos de la OACI;

*Reconociendo* la importancia de la ejecución eficaz de los planes e iniciativas regionales y nacionales basados en los marcos mundiales;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a reconocer las significativas contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible, que se traducen en la estimulación del empleo, el comercio, el turismo y otros ámbitos de desarrollo económico a escala nacional, regional y mundial, así como en la facilitación de la prestación de socorro humanitario y las respuestas en casos de desastre, crisis y emergencias de salud pública;
2. *Encarga* al Consejo y a la Secretaría General, en el ámbito de sus respectivas competencias, a demostrar que la OACI continúa abogando por la aviación concientizando a los Estados miembros, incluyendo a las autoridades pertinentes que no pertenecen al sector del transporte aéreo, el sistema de las Naciones Unidas, la comunidad de donantes y todas las instancias pertinentes acerca de las contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible y al logro de los ODS;
3. *Insta* a los Estados miembros a informar acerca de la aviación, como habilitador del desarrollo sostenible, en sus VNR estableciendo los vínculos con los otros ODS pertinentes;
4. *Alienta* a los Estados miembros a incluir en sus planes nacionales referencias claras a los ODS de las Naciones Unidas, con el propósito de poner de relieve la contribución de la aviación a los ODS de las Naciones Unidas y las economías nacionales;
5. *Insta* a los Estados miembros a mejorar sus sistemas de transporte aéreo mediante la efectiva aplicación de los SARPS y de las políticas y a la vez incorporar al sector de la aviación en sus planes nacionales de desarrollo dándole más prioridad, con el apoyo de sólidos planes estratégicos para el sector del transporte aéreo y planes maestros de la aviación civil a fin de concretar los ODS;
6. *Encarga* a la Secretaría General que considere las necesidades especiales y las características de los PMA, los PDSL, y los PEID que se identifican en el marco de las Naciones Unidas en la coordinación, priorización, facilitación e implementación de programas de asistencia dirigidos a mejorar los sistemas de transporte aéreo;
7. *Encarga* a la Secretaría General que mantenga el seguimiento y análisis, cuando corresponda, de las contribuciones al logro de los ODS mediante la ejecución de los Objetivos estratégicos y programas de trabajo de la OACI;
8. *Encarga* a la Secretaría General que se asegure de que la OACI participe, cuando corresponda y de acuerdo con sus Objetivos estratégicos, en mecanismos apropiados creados para respaldar la implementación de la Agenda 2030 para

el Desarrollo Sostenible de modo que los Estados miembros reconozcan y le den la prioridad correspondiente a la aviación en sus planes de desarrollo;

9. *Pide* a la Secretaría General que refuerce las alianzas existentes y cree otras nuevas con los Estados miembros, la industria de la aviación, el sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales y regionales, las entidades financieras los donantes y otras instancias para asistir a los Estados miembros en el mejoramiento de sus sistemas de transporte aéreo con miras a contribuir, por consiguiente a la consecución de los ODS; y
10. *Declara* que esta Resolución sustituye a la Resolución A39-25 sobre la Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de Desarrollo Sostenible.

#### **A40-22: Movilización de recursos**

*Reconociendo* que el transporte aéreo es un catalizador del desarrollo sostenible, y que a pesar de su importancia socioeconómica recibe fondos limitados de los mecanismos de financiación existentes para impulsar su desarrollo;

*Reconociendo* que la ejecución exitosa de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) dependerá de un mayor nivel de financiación e inversiones respaldadas por todos los Estados miembros;

*Considerando* que, en algunos casos, los Estados miembros pueden no tener acceso a los recursos necesarios para corregir las deficiencias detectadas a través de los programas de auditoría de la OACI y para mejorar sus sistemas de transporte aéreo;

*Considerando* que la mayoría de los Estados en desarrollo tienen dificultades para acceder a muchas fuentes de los mercados financieros, en particular a los mercados de capitales extranjeros, para financiar el desarrollo sostenible de la aviación civil;

*Considerando* que, basándose en los objetivos estratégicos de la OACI, el Consejo ha creado fondos fiduciarios temáticos de múltiples donantes con el objetivo de asistir a los Estados miembros a fortalecer la aviación civil;

*Recordando* que varias resoluciones de la Asamblea, entre ellas las Resoluciones A39-12, A39-14, A39-16, A39-18, A38-7, A37-16, A36-18, A35-15, A33-1, A33-9, A29-13 y A22-19, instan a los Estados, las organizaciones internacionales y las instituciones financieras a asociarse, a movilizar recursos para la asistencia técnica y hacer contribuciones voluntarias a los fondos de la OACI;

*Reconociendo* las importantes contribuciones a los fondos de la OACI vinculados con el logro de los objetivos de la Organización que realizan los Estados miembros, las organizaciones internacionales y regionales y otros donantes;

*Reconociendo* que una capacidad holística y definida de movilización de recursos tiene el potencial de incrementar el apoyo de la OACI a los Estados que facilite el acceso a fondos para mejorar sus sistemas de aviación civil;

*Considerando* que la OACI cuenta con una Política de movilización de recursos destinada a obtener contribuciones voluntarias adecuadas, más previsibles y sostenibles que permitan realizar la misión de la Organización, complementar el presupuesto del Programa regular de la OACI y facilitar el acceso de los Estados a fondos para el desarrollo seguro, eficiente, protegido, económicamente viable y respetuoso del medio ambiente de sus sistemas de transporte aéreo;

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo y a la Secretaría General, dentro de sus respectivas competencias, que aseguren que la OACI siga actuando como adalid de la aviación creando conciencia entre los Estados miembros, el sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras, el sector privado y la comunidad de donantes sobre los beneficios de movilizar recursos e invertir en el desarrollo sostenible de los sistemas de transporte aéreo de todos los Estados miembros;

2. *Insta* a los Estados miembros, la industria, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras, los donantes y otras partes interesadas a apoyar la ejecución de actividades de asistencia de conformidad con los planes mundiales y regionales de la aviación y las prioridades establecidas por la OACI, evitando al mismo tiempo la duplicación de esfuerzos;
3. *Pide* a la Secretaría General que elabore textos de orientación para ayudar a los Estados a integrar al sector de la aviación en sus planes nacionales de desarrollo dándole una prioridad más alta y formular sólidos planes estratégicos de transporte aéreo y planes maestros de aviación civil;
4. *Insta* a los Estados miembros a trabajar con las instituciones financieras para otorgar prioridad al sector de la aviación en el acceso a fondos para ejecutar actividades de asistencia y proyectos nacionales en apoyo de la iniciativa NCLB;
5. *Insta* a los Estados miembros a obtener financiación nacional para el desarrollo sostenible del transporte aéreo y los *alienta* a solicitar la asistencia de la OACI cuando sea apropiado;
6. *Insta* a los Estados miembros que prestan asistencia oficial para el desarrollo (AOD) a reconocer las importantes contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible considerando la conveniencia de comprometer y efectuar desembolsos de fondos para el fortalecimiento del transporte aéreo de los Estados necesitados y *alienta* a la Secretaría General a dar su asistencia para concretar tal empresa;
7. *Insta* a todos los Estados miembros, a la industria, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras, los donantes y demás partes interesadas que estén en capacidad de hacerlo a continuar haciendo contribuciones voluntarias a los fondos de la OACI, y a asociarse con Estados que lo necesiten con miras a proporcionar recursos financieros y técnicos para asistir en el desarrollo de sus sistemas de aviación civil y capacidades de supervisión;
8. *Encarga* al Consejo y a la Secretaría General que, en el marco de sus respectivas competencias, sigan impulsando la acción concertada de la OACI con instituciones financieras para que den prioridad o incorporen a la aviación en sus agendas y programas de trabajo a fin de facilitar el acceso de los Estados a fondos o financiación para sus proyectos de desarrollo de la aviación;
9. *Encarga* a la Secretaría General a desarrollar estrategias y medios para movilizar recursos entre los Estados miembros, el sistema de la ONU, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras, el sector privado y los mecanismos conexos para asistir a los Estados que lo requieran, en especial a los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PEDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), a fortalecer sus sistemas de transporte aéreo como corresponda y conforme a la iniciativa NCLB;
10. *Encarga* a la Secretaría General que trabaje con las organizaciones internacionales para que las prioridades y oportunidades de la aviación estén debidamente representadas en las iniciativas mundiales y regionales relacionadas con la movilización de recursos para el desarrollo del transporte aéreo;
11. *Encarga* a la Secretaría General que trabaje con las organizaciones internacionales para que las iniciativas de movilización de recursos de la OACI se armonicen y se integren en los marcos de financiación y desarrollo relevantes; y
12. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A39-26 sobre Movilización de recursos.

**A40-23: Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África**

*Considerando* que es esencial que se redoblen los esfuerzos coordinados bajo el liderazgo de la OACI para paliar las deficiencias graves de seguridad de la aviación y facilitación en la Región África-Océano Índico que vayan en detrimento del funcionamiento y el desarrollo ulterior de la aviación civil internacional;

*Considerando* que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la Resolución 2396 (2017), tras acoger con beneplácito la decisión de la OACI de establecer una norma en el Anexo 9 — *Facilitación* relativa al uso de sistemas de información anticipada sobre los pasajeros (API) por sus Estados miembros, y reconocer que muchos Estados miembros de la OACI aún no la han aplicado, decidió en el párrafo 11 que, de conformidad con el párrafo 9 de su resolución 2178 (2014) y de la norma de la OACI, sus Estados miembros deben establecer sistemas API y exigir a las líneas aéreas que operen en sus territorios que proporcionen API a las autoridades nacionales correspondientes;

*Considerando* que en el párrafo 12 de la misma Resolución 2396 el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas decidió que los Estados miembros, de conformidad con las normas y métodos recomendados de la OACI, deben desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) y asegurar que todas sus autoridades competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos, y exhortó a los Estados miembros, las Naciones Unidas y otras entidades internacionales, regionales y subregionales a que proporcionen asistencia técnica, recursos y creación de capacidad a los Estados miembros a fin de poner en práctica esa capacidad y, según proceda, alienta a los Estados miembros a que compartan los datos PNR con los Estados miembros pertinentes o afectados para detectar combatientes terroristas extranjeros que regresen a sus países de origen o de nacionalidad o que viajen o se trasladen a un tercer país, con especial atención a todas las personas designadas por el Comité establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011), y 2253 (2015), e insta asimismo a la OACI a que colabore con sus Estados miembros con miras a establecer una norma para la recopilación, el uso, el procesamiento y la protección de los datos PNR;

*Observando* que el Consejo de la OACI ha adoptado medidas para abordar las cuestiones de seguridad de la aviación y facilitación mediante la elaboración de un Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (el Plan AFI SECFAL) como programa de la Organización;

*Observando* que se han hecho esfuerzos considerables para reafirmar el compromiso político en África, en colaboración con la Comisión de la Unión Africana (CUA) y la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), y que en la Conferencia Ministerial sobre la Seguridad de la Aviación y la Facilitación en África, celebrada en abril de 2016 en Windhoek, Namibia, se aprobaron la Declaración de Windhoek y sus objetivos concretos, que fueron respaldados por la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Africana (UA) el 1 de julio de 2017 en Addis Ababa, Etiopía;

*Reconociendo* que muchos Estados contratantes de la Región África-Océano Índico tal vez no cuenten con recursos técnicos o financieros suficientes para cumplir con los requisitos del Convenio de Chicago y sus anexos y, por tanto, dependen de la OACI, los asociados en el desarrollo, el sector y otros interesados directos para obtener conocimientos especializados y asistencia;

*Reconociendo* la necesidad de coordinar, en el marco de la OACI, las actividades de los interesados directos que prestan asistencia a los Estados de la Región África-Océano Índico;

*Reconociendo* que la OACI tal vez necesite recursos adicionales para desempeñar su función de coordinación satisfactoriamente; y

*Considerando* la voluntad de la comunidad internacional de ayudar a la Región África-Océano Índico a comprometerse lo antes posible con el Plan AFI SECFAL de forma concreta y sustancial;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros de la Región África-Océano Índico a comprometerse a cumplir las metas y objetivos del Plan AFI SECFAL;
2. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves que presten servicios de transporte aéreo internacional a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos proporcionando información anticipada sobre los pasajeros a fin de alcanzar niveles óptimos de eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros en las terminales internacionales;

3. *Pide* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho, que desarrollen la capacidad de recopilar, procesar y analizar los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) y que se aseguren de que sus autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos;
4. *Alienta* a los Estados miembros de la Región África-Océano Índico a que refuercen la cooperación en la región con el fin de optimizar el uso e intercambio de los recursos disponibles mediante proyectos regionales y subregionales y los planes de expertos en colaboración (CES) de la región AFI en todos los aspectos relacionados con la vigilancia de la seguridad de la aviación y la facilitación;
5. *Alienta* a todos los Estados miembros, organizaciones de las Naciones Unidas (especialmente el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y el Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad), el sector de la aviación y los donantes de fondos y de otra índole a que apoyen el Plan AFI SECFAL y colaboren con la OACI con miras a su ejecución;
6. *Encarga* al Consejo que garantice una función de liderazgo decidida de la OACI en la coordinación de actividades, iniciativas y estrategias de ejecución encaminadas específicamente al cumplimiento de las metas y objetivos del Plan, con el fin de lograr una mejora duradera de la seguridad de la aviación y la facilitación en la Región AFI y asignar los recursos en el marco del presupuesto regular al Plan y a las Oficinas regionales correspondientes que a tal efecto se requieran;
7. *Encarga* al Consejo que ejecute el Plan AFI SECFAL de acuerdo con los principios del plan de actividades, las prácticas de gestión de programas y los recursos disponibles; y
8. *Encarga* al Consejo que vigile y mida el nivel de ejecución en la Región África-Océano Índico durante el trienio y que informe de los avances logrados en el próximo período de sesiones de la Asamblea; y
9. Declara que la presente resolución sustituye a la Resolución A39-38.

**A40-24: Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI**

*Considerando* que el Consejo aprobó nuevas políticas de apoyo técnico en forma de asistencia técnica y cooperación técnica que fueron refrendadas en el 38º período de sesiones de la Asamblea;

*Considerando* que “asistencia técnica” es toda asistencia que la OACI proporciona a los Estados, financiada por el Presupuesto regular o también por fondos voluntarios, por intermedio de cualquier Dirección/Oficina, según la naturaleza y duración del proyecto;

*Considerando* que “cooperación técnica” es todo proyecto solicitado y financiado por Estados u organizaciones y que se ejecuta por intermedio de la Dirección de cooperación técnica sobre la base de la recuperación de costos, en el que se recuperan todos los costos directos e indirectos relacionados con el mismo;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de las políticas de la OACI sobre cooperación técnica y asistencia técnica existentes al concluir el 40º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Declara que* esta resolución sustituye a la Resolución A39-16.



## APÉNDICE A

### Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI

*Considerando* que el crecimiento y mejora de la aviación civil puede constituir una importante aportación al desarrollo económico de los Estados;

*Considerando* que la aviación civil es importante para el desarrollo tecnológico, económico, social y cultural de todos los países y especialmente de los países en desarrollo, así como para su cooperación subregional, regional y mundial;

*Considerando* que la OACI puede ayudar a los Estados a mejorar su aviación civil y, al mismo tiempo, facilitar la realización de sus Objetivos estratégicos;

*Considerando* que la Resolución 222 (IX)A del 15 de agosto de 1949 del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, aprobada por la Asamblea General en su Resolución del 16 de noviembre de 1949 y ratificada por la Asamblea de la OACI en su Resolución A4-20, confió a todas las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas a participar plenamente en el Programa ampliado de asistencia técnica para el desarrollo económico, y que la OACI, como organismo especializado de las Naciones Unidas para la aviación civil, inició la ejecución de proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica en 1951 con fondos de la Cuenta especial de las Naciones Unidas destinada a la asistencia técnica creada de conformidad con la resolución mencionada;

*Considerando* que el elevado déficit experimentado de 1983 a 1995 exigió la definición de una nueva política sobre cooperación técnica y asistencia técnica y una nueva estructura orgánica para la Dirección de cooperación técnica;

*Considerando* que la implantación de la nueva política de cooperación técnica y asistencia técnica, ratificada por el 31º período de sesiones de la Asamblea, que se basa en la implantación gradual del concepto de plantilla básica, la integración de la Dirección de cooperación técnica en la estructura de la Organización y el establecimiento de un mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI, así como la nueva estructura orgánica de la Dirección de cooperación técnica implantada en la década de los noventa, redujo significativamente los costos y mejoró considerablemente la situación financiera de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica;

*Considerando* que en los objetivos de la nueva política se destacaba la importancia de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica en la aplicación mundial de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los planes de navegación aérea (ANP) de la OACI, así como en el desarrollo de la infraestructura y los recursos humanos de la aviación civil de los Estados en desarrollo que necesitan la cooperación técnica o la asistencia técnica de la OACI;

*Considerando* que la normalización y vigilancia del cumplimiento de los SARPS siguen siendo funciones importantes de la Organización y que se ha dado énfasis a la función de la OACI en cuanto a la implantación y el apoyo a los Estados contratantes;

*Considerando* que en la Resolución A35-21 se alentaba al Consejo y a la Secretaría General a adoptar una estructura y un mecanismo que emplearan métodos de tipo comercial a fin de permitir asociaciones fructíferas con instituciones de financiación y los Estados beneficiarios;

*Considerando* que en la Resolución A39-23 se instaba a los Estados miembros, la industria, las entidades financieras, donantes y otras partes interesadas a cooperar entre sí en forma coordinada, y a apoyar la realización de actividades de asistencia, de acuerdo con las prioridades mundiales y regionales fijadas por la OACI, para evitar así la duplicación de esfuerzos;

*Considerando* que el Consejo convino en que debería otorgarse mayor flexibilidad operacional a la Dirección de cooperación técnica con la vigilancia y el control apropiados de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica;

*Considerando* que todas las actividades de cooperación técnica de la Organización continúan basándose en el principio de recuperación de costos y que se siguen tomando medidas para minimizar los costos administrativos y operacionales en la medida de lo posible;

*Considerando* que los ingresos relativos a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica y del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) conexo durante el trienio, y después del mismo, no pueden estimarse con precisión y pueden variar notablemente con arreglo a diversos factores ajenos al control de la OACI;

*Considerando* que el Consejo adoptó una política de recuperación de costos en lo concerniente a la distribución de los costos entre el Presupuesto regular y el Fondo AOSC para los servicios prestados por el Programa regular a la Dirección de cooperación técnica y los servicios prestados por la Dirección de cooperación técnica al programa regular.

*La Asamblea:*

*Programas de cooperación técnica y asistencia técnica*

1. *Reconoce* la importancia de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica para promover el logro de los objetivos estratégicos de la Organización;
2. *Reafirma* que los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica ejecutados conforme a las normas, reglamentos y procedimientos de la OACI son una actividad prioritaria permanente de la OACI que complementa las funciones del Programa regular al proporcionar apoyo a los Estados para que apliquen efectivamente los SARPS y los ANP y desarrollen la infraestructura y los recursos humanos de su administración de aviación civil;
3. *Reafirma* que, dentro de los recursos financieros existentes, deberían reforzarse los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI, a nivel de las oficinas regionales y las misiones, a fin de que la Dirección de cooperación técnica pueda desempeñar su función de manera más eficaz y eficiente en la inteligencia de que no se producirá ningún aumento en los costos de los proyectos;
4. *Reafirma* que la Dirección de cooperación técnica es uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar a los Estados a remediar sus deficiencias en el campo de la aviación civil para beneficio de toda la comunidad de la aviación civil internacional;
5. *Afirma* que deberían mejorarse la cooperación y la coordinación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI delimitando claramente las atribuciones y actividades de cada dirección para evitar la duplicación y la redundancia;
6. *Reafirma* que, en caso de que las operaciones de los AOSC en determinado ejercicio financiero cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso se acudiría al presupuesto del Programa regular;
7. *Pide* a la Secretaría General que implante medidas destinadas al logro de mayor eficiencia que conduzcan a una reducción gradual de los costos de apoyo administrativo que se cargan a los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica;
8. *Reafirma* que los costos recuperados por la Organización para los servicios de apoyo prestados a la Dirección de cooperación técnica deberán guardar relación directa y exclusiva con las operaciones de los proyectos, con objeto de mantener en el nivel más bajo posible los costos de apoyo administrativo;

*La OACI, como organismo reconocido para la aviación civil*

9. *Recomienda* a los Estados donantes, las instituciones de financiación y otros asociados en el desarrollo, incluyendo el sector aeronáutico y el sector privado que, según sea el caso, den preferencia a la OACI para la identificación, preparación, análisis, ejecución y evaluación de proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica en el campo de la aviación civil, y *pide* a la Secretaría General que se mantenga en comunicación con dichas entidades y los posibles Estados beneficiarios, con miras a asignar fondos para el desarrollo de la aviación civil, recurriendo a la OACI como organismo de ejecución;

10. *Recomienda* a los Estados que reciban ayuda bilateral, u otro tipo de ayuda patrocinada a nivel gubernamental, que consideren la conveniencia de utilizar los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI para en apoyar la implantación de sus programas relativos a la aviación civil;

*Ampliación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI*

11. *Reafirma* que al adoptar métodos de tipo comercial para la Dirección de cooperación técnica, es necesario asegurarse de que se mantenga la buena reputación de la OACI;

12. *Reafirma* la necesidad de ampliar el suministro de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI a las entidades no estatales (públicas o privadas) que se ocupan directamente de la aviación civil, en cumplimiento de los objetivos estratégicos de la OACI, para que la asistencia y la cooperación abarquen, entre otras cosas, las actividades de las que tradicionalmente se encargaban las administraciones nacionales de aviación civil y que se están privatizando hasta cierto punto, mientras que el Estado, no obstante, siga asumiendo, en virtud del Convenio de Chicago, la responsabilidad respecto a la calidad de los servicios proporcionados y la aplicación por los mismos de los SARPS de la OACI, y *pide* a la Secretaria General que informe a las autoridades de aviación civil correspondientes sobre los aspectos técnicos del proyecto en forma inmediata cuando se inicien las negociaciones con entidades no estatales;

13. *Reafirma* que la OACI debería ampliar el suministro de servicios de cooperación técnica y asistencia técnica, a petición, a las entidades no estatales (públicas y privadas) que ejecutan proyectos en los Estados contratantes en el campo de la aviación civil con miras a mejorar la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, la protección del medio ambiente y el desarrollo económico del transporte aéreo internacional y *encarga* a la Secretaria General que considere, caso por caso, las solicitudes formuladas por dichas entidades para obtener cooperación y asistencia de la OACI en los ámbitos tradicionales de la cooperación técnica y la asistencia técnica, prestando especial atención al cumplimiento de los SARPS de la OACI en los proyectos y, según corresponda, a las políticas y la reglamentación nacionales pertinentes promulgadas por el Estado beneficiario;

*Acuerdos de cooperación técnica y asistencia técnica*

14. *Reafirma* que la OACI, en el marco de sus Programas de cooperación técnica y asistencia técnica, utilice arreglo con fondos fiduciarios (FF), Acuerdos de servicios administrativos (MSA), el Servicio de compras de aviación civil (CAPS) y otros acuerdos marco y arreglos de financiación que sean necesarios para prestar el máximo de cooperación y asistencia a las partes interesadas que ejecutan proyectos de aviación civil; y

15. *Observa con satisfacción* la iniciativa de los Estados de recurrir en mayor grado a estos arreglos para obtener cooperación técnica y asistencia técnica y en el campo de la aviación civil.

## **APÉNDICE B**

### **Financiación de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica**

*Considerando* que los fondos disponibles para cooperación técnica y asistencia técnica en el campo de la aviación civil son insuficientes para responder a las necesidades de la aviación civil, especialmente en los países en desarrollo;

*Considerando* que, salvo contadas excepciones, el Programa de cooperación técnica es financiado por países en desarrollo que proporcionan fondos para sus propios proyectos;

*Considerando* que el Programa de asistencia técnica se financia con los fondos voluntarios de la OACI y el presupuesto del Programa regular de la Organización;

*Considerando* que las administraciones de aviación civil de los países menos adelantados (PMA) son las que, en particular, necesitan más apoyo y, al mismo tiempo, dependen principalmente de las instituciones financieras y del sector aeronáutico para financiar sus proyectos de cooperación técnica;

*Considerando* que la financiación del PNUD está orientada principalmente a sectores de desarrollo ajenos a la aviación civil y que su contribución financiera a las actividades de aviación ha disminuido considerablemente a un nivel que representa menos del 1% de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI, pero que el PNUD sigue proporcionando apoyo administrativo a la OACI a nivel de los países;

*Considerando* que el rápido desarrollo técnico de la aviación civil impone a los Estados en desarrollo ingentes gastos en infraestructura aeronáutica para que la misma esté acorde con ese desarrollo, y sigue aumentando la necesidad de formación del personal aeronáutico nacional, lo cual constituye un esfuerzo superior a las posibilidades de sus recursos financieros y de sus entidades de formación profesional;

*Considerando* que la Asamblea introdujo el Mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI con miras a movilizar recursos adicionales para los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica considerados necesarios para apoyar la aplicación de los SARPS y las instalaciones y servicios enumerados en los ANP, así como la aplicación de las recomendaciones relacionadas con las auditorías de la OACI y la rectificación de las deficiencias detectadas;

*Considerando* que las instituciones de financiación esperan que quienes ejecuten los proyectos que financian lo hagan de manera rápida y eficaz y proporcionen información detallada en tiempo real sobre las actividades y la situación financiera de los proyectos;

*La Asamblea:*

1. *Pide* que las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados, incluyendo la industria y el sector privado, den más prioridad al desarrollo del subsector del transporte aéreo en los países en desarrollo y *pide* al Presidente del Consejo, a la Secretaría General y a la Secretaría que intensifiquen sus contactos con las Naciones Unidas, incluido el PNUD, para que aumente su contribución a los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI;
2. *Señala a la atención* de las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo el hecho de que la OACI es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la aviación civil y, como tal, está aceptado por las Naciones Unidas como la autoridad especializada en el suministro de cooperación técnica y asistencia técnica para los países en desarrollo en sus proyectos de aviación civil;
3. *Insta* a los Estados contratantes que están relacionados con fuentes de financiación a señalar a la atención de sus representantes en dichas organizaciones el valor del suministro de cooperación y asistencia a proyectos de aviación civil, especialmente cuando son necesarios para la vital infraestructura del transporte aéreo o el desarrollo económico de un país;
4. *Insta* a los Estados contratantes a dar prioridad al desarrollo de la aviación civil y, al tratar de obtener cooperación y ayuda externa con este fin, a indicar expresamente a las instituciones de financiación por conducto de las autoridades gubernamentales competentes que desean que la OACI participe como organismo de ejecución en los proyectos de aviación civil que puedan financiarse;
5. *Alienta* a los países en desarrollo en su búsqueda de fondos para el desarrollo de su aviación civil provenientes de todas las fuentes apropiadas para complementar los fondos suministrados por el presupuesto nacional, instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo, de tal manera que la aviación civil alcance el máximo desarrollo posible;
6. *Reconoce* que las contribuciones extrapresupuestarias de los donantes permitirán a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica ampliar sus servicios a los Estados en relación con la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente, contribuyendo así aún más al logro de los Objetivos estratégicos, en particular a la aplicación de los SARPS y la rectificación de las deficiencias detectadas mediante las auditorías;
7. *Autoriza* a la Secretaría General a recibir, en nombre de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI, contribuciones financieras y en especie para los proyectos de cooperación técnica y asistencia

técnica, incluyendo contribuciones voluntarias en forma de becas, equipo de instrucción y fondos para la formación del personal, por parte de los Estados, instituciones financieras y de otras fuentes públicas y privadas, y a actuar de intermediario entre los Estados con respecto al otorgamiento de becas y la provisión de equipos de instrucción;

8. *Insta* a los Estados que puedan hacerlo a que proporcionen fondos adicionales a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI mediante aportes a sus fondos voluntarios para la ejecución de proyectos de aviación civil;

9. *Alienta* a los Estados y a otros asociados en el desarrollo, incluyendo el sector aeronáutico y el sector privado, a contribuir al Mecanismo de financiación de los objetivos de la OACI que les permite participar en la ejecución de los proyectos de desarrollo de la aviación civil de la OACI; y

10. *Solicita* al Consejo que asesore y ayude a los países en desarrollo a obtener el apoyo de las instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo para llevar a cabo los programas regionales y subregionales de seguridad operacional y seguridad de la aviación de la OACI, tales como el Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y el Programa cooperativo de seguridad de la aviación (CASP).

## APÉNDICE C

### Ejecución de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica

*Considerando* que la finalidad de la OACI es la de asegurar el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;

*Considerando* que la ejecución de los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica complementa las actividades del Programa regular destinadas al logro de los Objetivos estratégicos de la OACI;

*Considerando* que los Estados contratantes solicitan cada vez más asesoramiento, cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI para aplicar los SARPS y desarrollar su aviación civil mediante el refuerzo de su administración, la modernización de su infraestructura y el desarrollo de sus recursos humanos;

*Considerando* que, con carácter urgente, existe la necesidad de medidas eficaces de seguimiento y correctivas como resultado de las auditorías del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP) y del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) para proporcionar apoyo a los Estados al tratar las deficiencias detectadas, incluidos los problemas significativos de seguridad operacional y seguridad de la aviación;

*Considerando* que los fondos extrapresupuestarios proporcionados a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica permiten a la OACI, por intermedio de su Dirección de cooperación técnica, proporcionar apoyo inicial a los Estados que requieren asistencia para resolver las deficiencias detectadas mediante las auditorías del USOAP CMA, las Misiones de validación coordinada de la OACI (ICVM) y del USAP;

*Considerando* que la ejecución de proyectos, en cumplimiento de los SARPS de la OACI, por la Dirección de cooperación técnica o de terceros externos a la OACI mejora considerablemente la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de la aviación civil en todo el mundo;

*Considerando* que las evaluaciones ex post facto podrían constituir un instrumento valioso para establecer el efecto en la aviación de los proyectos ya ejecutados y para la planificación de proyectos futuros;

*Considerando* que las entidades no estatales (públicas y privadas) que llevan a cabo la ejecución de proyectos para los Estados contratantes en el campo de la aviación civil recurren cada vez más a la OACI, por intermedio de su Dirección de cooperación técnica, solicitando asesoramiento, cooperación técnica y asistencia técnica en los campos tradicionales de la cooperación técnica y asegurarse de que los proyectos cumplan con los SARPS de la OACI;

*La Asamblea:*

1. *Señala a la atención* de los Estados contratantes que solicitan cooperación técnica y asistencia técnica las ventajas que pueden derivarse de proyectos bien definidos que se fundamenten en los planes maestros de aviación civil;
2. *Señala a la atención* de los Estados contratantes la cooperación y la asistencia suministradas mediante proyectos subregionales y regionales ejecutados por la OACI, tales como los COSCAP y CASP; e *insta* al Consejo a que continúe otorgando alta prioridad a la gestión y ejecución de tales proyectos por medio de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica, teniendo en cuenta el gran beneficio que dichos proyectos representan;
3. *Solicita* a la Secretaría General que refuerce la aplicación de un enfoque sistémico en la Organización para la realización de actividades de apoyo técnico específicas, con el objetivo de establecer sistemas estatales de vigilancia sólidos y sostenibles;
4. *Insta* a los Estados a que concedan alta prioridad a la capacitación de su personal nacional de aviación civil en los aspectos técnicos, operacionales y de gestión mediante la elaboración de un programa general de instrucción y recuerda a los Estados la importancia que reviste disponer de fondos adecuados para dicha instrucción y la necesidad de ofrecer incentivos adecuados para retener los servicios, en sus respectivos ámbitos, de dicho personal una vez que haya concluido su instrucción;
5. *Alienta* a los Estados a que centren sus esfuerzos en desarrollar más los centros de instrucción existentes y presten su apoyo a los centros regionales de instrucción que estén situados en su región para la capacitación superior de su personal de aviación civil nacional en los lugares en que no se dispone de dicha instrucción a nivel nacional, a fin de promover la autosuficiencia dentro de esa región;
6. *Insta* a los Estados que reciben cooperación técnica y asistencia técnica por intermedio de la OACI a que eviten las demoras en la ejecución de los proyectos asegurando decisiones oportunas con respecto a los componentes de expertos, instrucción y adquisiciones de conformidad con las condiciones de los acuerdos de proyectos;
7. *Señala a la atención* de los Estados contratantes el Servicio de compras de aviación civil (CAPS), que es un servicio que presta la OACI a los países en desarrollo para que puedan adquirir equipos costosos destinados a la aviación civil y contratar servicios técnicos, ofreciendo así un proceso completo de adquisición;
8. *Solicita* a los Estados contratantes, en especial a los países en desarrollo, que alienten a los expertos técnicos plenamente calificados a que presenten solicitudes para que se les incluya en la lista de expertos de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI;
9. *Solicita* a la Secretaría General que promueva el uso generalizado de indicadores de rendimiento para evaluar objetivamente el impacto de las actividades de cooperación técnica y de asistencia técnica en el cumplimiento de los SARPS de la OACI;
10. *Alienta* a los Estados a utilizar los servicios de garantía de calidad ofrecidos por la Dirección de cooperación técnica de acuerdo con el principio de recuperación de costos para la supervisión de proyectos ejecutados por terceros ajenos a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI incluyendo el examen de su cumplimiento de los SARPS de la OACI; y
11. *Alienta* a los Estados y donantes a incluir las evaluaciones ex post facto de sus proyectos de aviación civil como parte integrante de la planificación y ejecución de proyectos, y a proporcionar financiación para las mismas.

**A40-25: Implementación de estrategias de instrucción y creación de capacidad en la aviación**

*Considerando* que para que la aviación mundial se desarrolle en forma sostenible, operacionalmente segura y protegida se necesitan empleados, supervisores y administradores cualificados y competentes para ejecutar, mantener, planificar,

coordinar, administrar y supervisar todas las operaciones complejas de diversos aeropuertos, espacios aéreos, aeronaves, instalaciones de mantenimiento, etc.;

*Considerando* que el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha aprobado su *Política en materia de instrucción en aviación civil* en la que se indica que el objetivo y la función de la OACI en cuanto a la instrucción es “apoyar las estrategias de desarrollo de recursos humanos establecidas por los Estados miembros y la comunidad de la aviación a fin de garantizar que éstos tengan acceso a un número suficiente de personal cualificado y competente para explotar, administrar y mantener el sistema de transporte aéreo actual y futuro, conforme a las normas internacionales prescritas en materia de seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la navegación aérea, seguridad y facilitación de la aviación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección del medio ambiente”;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve que* la OACI prestará asistencia a los Estados miembros para que logren alcanzar y mantener la competencia de su personal de aviación por medio de las actividades de instrucción de la OACI, con el fin de garantizar que los Estados miembros de la OACI cuenten con la capacidad y los recursos humanos suficientes para la aplicación de las disposiciones y programas de la OACI.

2. *Resuelve que* las actividades de instrucción de la OACI se regirán por los siguientes principios:

- a) la cualificación de los profesionales de la aviación es responsabilidad de los Estados miembros;
- b) se debería otorgar la más alta prioridad a las actividades de aprendizaje que contribuyen a la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) y programas de la OACI mediante la instrucción basada en competencias y la metodología de diseño de sistemas de instrucción (ISD);
- c) la OACI debería asesorar a quienes dirigen las entidades de instrucción pero no participar en la dirección de dichas entidades;
- d) se otorgará alta prioridad al apoyo al Programa sobre la nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP) de la OACI y a la implementación de marcos y estrategias de gestión de talentos y de la actuación humana que incluyan los aspectos que permiten atraer, formar, cultivar, educar y retener a la nueva generación;
- e) las actividades de instrucción mundial en aviación (GAT) deberían guiar y apoyar las oportunidades de instrucción y aprendizaje ofrecidas por la OACI a los Estados para garantizar la calidad, normalización, efectividad y eficiencia de los resultados; y
- f) la Secretaría General de la OACI debería fomentar que las actividades de GAT sean autosostenibles, con una estructura de gobernanza clara que incluya mecanismos para el cumplimiento de sus mandatos financieros, técnicos y de gestión e indicadores clave de rendimiento para satisfacer las necesidades de aprendizaje y desarrollo de los Estados.

3. *Insta* a los Estados a compartir sus planes estratégicos para el aprendizaje y el desarrollo de la aviación, incluida la aplicación práctica de la *Hoja de ruta de la OACI para la instrucción y creación de capacidad en la aviación*, y a prestarse asistencia recíproca para optimizar el acceso de sus profesionales de la aviación a las actividades de aprendizaje.

4. *Exhorta a los Estados a que:*

- a) alienten la creación de asociaciones para el aprendizaje y desarrollo en la aviación; y
- b) creen alianzas para atender cuestiones relacionadas con la instrucción y el aprendizaje mediante la cooperación regional y el intercambio de conocimientos, que incluya, entre otras posibilidades, el uso compartido de recursos disponibles para instrucción, instructores, diseñadores de programas y cursos y el mantenimiento de una lista de expertos en instrucción en materia de aviación.

5. *Encarga* al Consejo que establezca un mecanismo de supervisión y evaluación de la calidad, eficiencia y eficacia de las actividades de GAT de la OACI y a que mantenga informados a los Estados miembros al respecto.

### **Prácticas correspondientes**

1. El Consejo debería reforzar la asistencia a los Estados miembros para que armonicen los niveles de competencia de sus profesionales de la aviación, incluso mediante el establecimiento de marcos de competencias para todos los empleos relacionados con la aviación. Esas iniciativas deberían basarse en lo siguiente:

- a) análisis de datos para determinar los requisitos de los empleos, la actuación humana esperada, las prioridades y necesidades;
- b) las necesidades de capacitación identificadas para la aplicación de las disposiciones de la OACI; y
- c) un enfoque basado en las competencias.

### **A40-26: Transporte espacial comercial (CST)**

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

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

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

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

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

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

*La Asamblea:*

1. *Reafirma* el papel de la OACI en el desarrollo de orientaciones sobre políticas para las áreas en las que las operaciones internacionales del CST se intersectan con la aviación civil internacional;

2. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaría General para que consulte a los Estados sobre el papel de la OACI y para que profundice la coordinación con los Estados, los organismos gubernamentales y no gubernamentales, el sector privado, el ámbito académico y las entidades pertinentes del sistema de las Naciones Unidas



para vigilar el avance y la evolución del transporte espacial comercial y dar respuesta a las dificultades que vayan surgiendo, incluido el impacto en las operaciones de la aviación civil internacional.

El Comité examinó la nota A40-WP/126, presentada por la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), en la que expresaban preocupación ante el persistente impacto sobre el acceso al espacio aéreo de las actividades llevadas a cabo dentro del espacio comercial, y se solicitaba que se formalice la formulación de disposiciones para integrar las operaciones en el espacio comercial dentro de un espacio aéreo controlado. El Comité observó que esto ya se había tratado durante la 13ª Conferencia de navegación aérea, en la que se concluyó que no había actualmente ningún Estado de la OACI que contara con disposiciones maduras que pudieran formar la base para las disposiciones solicitadas. Sin embargo, la ANConf/13 alentó a los Estados a compartir toda práctica pertinente relacionada con la superposición entre las operaciones en el espacio y de la aviación a fin de mantener la seguridad operacional al más alto nivel posible. El Comité concordó con la posición de la 13ª Conferencia de navegación aérea.

### *Innovación*

En la nota A40-WP/14, presentada por el Consejo, se reconoció que estaban surgiendo rápidamente nuevas tecnologías y nuevos conceptos operacionales en el sector de la aviación. Estas innovaciones tienen un gran potencial para reforzar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la sostenibilidad, la accesibilidad y la asequibilidad de la aviación en todo el mundo. También pueden facilitar procesos de reglamentación más eficientes y simplificados. Resulta entonces vital que en el sector de la aviación civil internacional se adopten de forma oportuna medidas para supervisar y evaluar esos avances y aprovechar sus ventajas, y que la OACI lo haga de modo que, desde el principio, ningún país se quede atrás. El Comité estuvo de acuerdo con la evaluación presentada en la nota A40-WP/14, y tomó nota de que el presupuesto de la Organización era limitado y mostraba serias limitaciones en cuanto a su capacidad para seguir el ritmo de las innovaciones. El Comité coincidió en que era necesario hacer una evaluación del proceso que sigue la OACI para adoptar innovaciones.

El Comité examinó la nota A40-WP/113, presentada por Francia, Italia y Suecia, en la que se reconoce que la aviación está experimentando cambios cada vez más rápidos en materia de tecnología, amenazas y expectativas del público, y que los Estados y la Organización consideran cada vez más difícil mantenerse a la par de estos adelantos. Se recomendó que una asociación más estrecha con la industria aeronáutica, no sólo a nivel de expertos sino también a nivel estratégico, podría permitir a los Estados y la OACI reaccionar con más rapidez.

El Comité compartió el espíritu de la nota en cuanto a que una asociación más estrecha con la industria aeronáutica a nivel ejecutivo podría, efectivamente, arrojar posibles ventajas para la Organización; no obstante, observó que sería necesario contar con atribuciones claras para este tipo de participación y que se requeriría más estudio y reflexión. Debido a ello, el Comité no respaldó el proyecto de Resolución de la Asamblea como estaba redactado. No obstante, convino en que debía intensificarse el diálogo entre la industria y la OACI y encargarse al Consejo que trate este asunto. A tal efecto, el Comité acordó agregar una cláusula resolutive al proyecto de resolución de la nota A40-WP/14.

### **A40-27: Innovación en la aviación**

*Considerando* que el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* señala que uno de los fines y objetivos de la OACI es desarrollar los principios y las técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desarrollo del transporte aéreo internacional para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo de contar con un transporte aéreo operacionalmente seguro, regular y económico;

*Considerando* que el Artículo 37 del Convenio estipula que la OACI adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de [...] y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas;

*Considerando* que diversas conferencias de la OACI han reconocido tanto los beneficios como las dificultades reales y potenciales que puede aportar la innovación a la seguridad operacional, seguridad de la aviación, eficiencia y facilitación del transporte aéreo y a su sostenibilidad económica y medioambiental, y que los Estados miembros deberían tener la oportunidad de acceder a esos beneficios de forma que ninguno de ellos se quede atrás;

*Reconociendo* que las disposiciones de la OACI se aplican a todos los usuarios del espacio aéreo civil, y que la falta de actividad normativa a escala mundial puede obstaculizar la concreción de soluciones tecnológicas innovadoras y evitar que se materialicen sus beneficios en la aviación, y que a tales efectos la OACI puede beneficiarse de interactuar en forma permanente con la industria para individualizar los últimos adelantos tecnológicos e integrarlos oportunamente;

*Reconociendo* que, por su naturaleza y ritmo, las innovaciones exigen que los órganos regulatorios nacionales, regionales y mundiales se sirvan de nuevas metodologías que les permitan estudiar y evaluar a tiempo los nuevos adelantos tecnológicos;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a todos los Estados contratantes que tengan experiencia en facilitar la introducción de innovaciones en la aviación civil y que hayan desarrollado sus métodos regulatorios para estudiar y evaluar mejor la aplicación de esas innovaciones, a compartir sus experiencias con otros Estados por intermedio de la OACI;
2. *Encarga* al Consejo que evalúe la necesidad de mejorar los procesos de la Organización, incluidos sus métodos de trabajo con la industria, para que pueda mantenerse a la par de las innovaciones que afectan al desarrollo sostenible de la aviación civil, evaluando asimismo los recursos que necesitará para ello;
3. *Encarga* al Consejo que, basándose en las conclusiones derivadas de la evaluación que se llevará a cabo con arreglo a la cláusula dispositiva 2, y si lo considerara apropiado y necesario, formule políticas de alto nivel en respuesta a los resultados de la evaluación antes citada, y que posteriormente defina un marco que contribuya al desarrollo oportuno de políticas y normas mundiales que fomenten la mejora continua de la seguridad operacional, la eficiencia, la seguridad de la aviación, la facilitación y el desempeño económico y medioambiental;
4. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaría General para que siga trabajando con los Estados, los organismos gubernamentales y no gubernamentales, el sector privado, el ámbito académico y las entidades correspondientes del sistema de las Naciones Unidas para propiciar un diálogo inclusivo a nivel estratégico que aliente una mayor colaboración e intercambio de experiencia en relación con la innovación; y
5. *Encarga* al Consejo que considere, con carácter de urgencia, el establecimiento de un órgano de alto nivel con la industria para ofrecer de manera regular asesoramiento técnico al Consejo en materia de innovación en la aviación.

#### **A40-28: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica**

*Considerando* que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios de la Organización en la esfera jurídica, a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica, según están formulados al clausurarse el 40º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica; y
3. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A39-11.

## APÉNDICE A

### Criterio general

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

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

*La Asamblea:*

*Reafirma* la importancia de la función de las leyes para evitar y solucionar conflictos y disputas entre las naciones y pueblos del mundo y, en particular, para que la Organización pueda alcanzar sus metas y objetivos.

## APÉNDICE B

### Procedimiento para aprobar proyectos de convenios de derecho aeronáutico internacional

*La Asamblea resuelve:*

Que lo siguiente constituye el procedimiento para aprobar proyectos de convenio:

1. Todo proyecto de convenio que el Comité Jurídico considere terminado para su presentación a los Estados como proyecto definitivo se transmitirá al Consejo, junto con el informe correspondiente.
2. El Consejo podrá tomar las medidas que estime oportunas, incluida la distribución del proyecto a los Estados contratantes y a otros Estados y a las organizaciones internacionales que determine.
3. Al distribuir el proyecto de convenio, el Consejo podrá añadir observaciones y proporcionar a los Estados y a las organizaciones la oportunidad de que presenten a la Organización los comentarios que deseen hacer, dentro de un plazo no inferior a cuatro meses.
4. Tal proyecto de convenio será examinado, para los fines de aprobación, por una conferencia que podrá convocarse juntamente con un período de sesiones de la Asamblea. La conferencia se reunirá por lo menos seis meses después de la fecha de transmisión del proyecto, según se indica en los párrafos 2 y 3 anteriores. El Consejo podrá invitar a dicha conferencia a todo Estado no contratante cuya participación estime conveniente, y decidirá si tal participación lleva aparejado el derecho de voto. El Consejo podrá también invitar a las organizaciones internacionales a estar representadas por observadores en la conferencia.

## APÉNDICE C

### Ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI

*La Asamblea:*

*Recordando* su Resolución A39-11, Apéndice C relativa a la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago y demás instrumentos de derecho aeronáutico privado y otros instrumentos que se han elaborado y adoptado bajo los auspicios de la Organización;

*Tomando nota* con preocupación de que se sigue progresando lentamente en la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago antedichos, incluidos en particular los que enmiendan los Artículos 50 (a) y 56 adoptados en 2016, y los párrafos finales relativos a los textos en árabe y en chino;

*Tomando nota asimismo* de que, si bien un número considerable de Estados son partes en los Protocolos que introducen los Artículos 3 *bis* y 83 *bis* del Convenio de Chicago, es necesario seguir avanzando en la ratificación de dichos Protocolos;

*Reconociendo* la importancia de estas enmiendas para la aviación civil internacional, en particular para la viabilidad del Convenio de Chicago y la consiguiente y urgente necesidad de acelerar la entrada en vigor de las enmiendas que aún no están en vigor;

*Reconociendo* la necesidad de acelerar la ratificación y entrada en vigor de los instrumentos de derecho aeronáutico elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización;

*Consciente* de que sólo la participación universal en dichos Protocolos de enmienda y en otros instrumentos permitiría alcanzar e incrementar los beneficios de la unificación de las reglas internacionales que contienen;

*Insta* a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible las enmiendas del Convenio de Chicago que aún no estén en vigor, es decir, las que enmiendan el párrafo final para agregar los textos en árabe y en chino a los textos auténticos del Convenio, y las enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 adoptadas en 2016;

*Insta* a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen los Protocolos que introducen los Artículos 3 *bis*, 83 *bis* del Convenio de Chicago;

*Insta* a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible los otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional, especialmente el Convenio de Montreal de 1999, el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo aeronáutico de Ciudad del Cabo de 2001, los dos Convenios de Montreal del 2 de mayo de 2009, el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010, el Protocolo de Montreal de 2014 y los Protocolos sobre el texto auténtico quinquelingüe (1995) y el Protocolo relativo al texto auténtico en seis idiomas (1998) del Convenio de Chicago;

*Insta* a los Estados que hayan ratificado dichos instrumentos a proporcionar a la Secretaría General las copias del texto y los documentos que hayan utilizado en el procedimiento de ratificación y aplicación de dichos instrumentos y que puedan servir como ejemplo para asistir a otros Estados en el mismo procedimiento; y

*Encarga* a la Secretaría General que adopte, en colaboración con los Estados, todas las medidas prácticas al alcance de la Organización para prestar asistencia, en caso de que la soliciten, a los Estados que se enfrentan con dificultades en el procedimiento de ratificación y aplicación de los instrumentos de derecho aeronáutico, incluidas la organización de seminarios teóricos o prácticos y la participación en los mismos para acelerar el proceso de ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

## **APÉNDICE D**

### **Enseñanza del Derecho Aeronáutico**

*La Asamblea:*

*Comprendiendo* la indudable importancia que tiene para la Organización y los Estados la enseñanza especializada del Derecho Aeronáutico, de tal manera que estimule el conocimiento de una materia tan importante; y

*Acogiendo con beneplácito* la introducción, en 2017, del curso de Derecho Aeronáutico internacional de la OACI para que los representantes de las administraciones de aviación civil, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea puedan apoyar a sus organizaciones en la aplicación del derecho aeronáutico internacional;

*Invita* al Consejo a que tome todas las medidas posibles para fomentar la enseñanza del Derecho Aeronáutico en aquellos Estados donde aún no se pueda obtener dicha enseñanza;

*Insta* a los Estados a que adopten las medidas apropiadas para alcanzar el fin anteriormente expuesto; y

*Exhorta* a los Estados contratantes y demás interesados a realizar contribuciones al Fondo Assad Kotaite de becas para estudios de posgrado y posdoctorado.

## APÉNDICE E

### **Adopción de legislación interna sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves (pasajeros insubordinados y perturbadores)**

*La Asamblea:*

*Reconociendo* que, en virtud del Preámbulo y del Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, uno de los fines y objetivos de la Organización es fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional a fin de satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

*Observando* el aumento del número y de la gravedad de incidentes notificados en que están involucrados pasajeros insubordinados y perturbadores a bordo de aeronaves;

*Considerando* las repercusiones de estos incidentes para la seguridad de las aeronaves y de los pasajeros y la tripulación a bordo de estas aeronaves;

*Consciente* del hecho de que las leyes y reglamentos vigentes de derecho interno e internacional en muchos Estados no son totalmente adecuados para enfrentar eficazmente este problema;

*Reconociendo* el entorno especial de las aeronaves en vuelo y los riesgos inherentes al mismo, así como también la necesidad de adoptar medidas de derecho interno adecuadas con la finalidad de que los Estados puedan perseguir los delitos que constituyen un comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves;

*Alentando* la adopción de normas jurídicas de derecho interno que permitan a los Estados ejercer su jurisdicción en los casos que corresponda para perseguir los delitos que constituyen un comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves matriculadas en otros Estados;

*Tomando nota* de que el 4 de abril de 2014 los Estados reunidos en la Conferencia internacional de derecho aeronáutico celebrada en Montreal adoptaron el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, y que la Conferencia decidió no enumerar en el mismo las infracciones y otros actos sino recomendar la actualización de la Circular 288 – *Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores* publicada por la OACI en 2002; y

*Tomando nota además* de la publicación del Doc. 10117 – *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores*, que incorpora cambios derivados de la adopción del Protocolo de Montreal de 2014 y contiene una lista de infracciones y actos más susceptibles de ser cometidos a bordo de las aeronaves por pasajeros insubordinados y perturbadores;

*Por consiguiente:*

*Insta* a todos los Estados contratantes a sancionar lo antes posible leyes y reglamentos de derecho interno para afrontar eficazmente el problema de los pasajeros insubordinados y perturbadores, siguiendo la orientación del *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores* (Doc 10117) de la OACI e incorporando, en la medida de lo posible, las disposiciones de la legislación modelo expuestas a continuación;

*Exhorta* a todos los Estados contratantes a que sometan a las autoridades correspondientes, para que consideren su procesamiento o la instauración de procedimiento administrativo o cualquier otra forma de acción legal, a todas las personas de las cuales tengan razones fundadas para considerar que han cometido cualquiera de los delitos y actos previstos en las leyes y los reglamentos de derecho interno sancionados y para lo cual tienen jurisdicción de conformidad con dichas leyes y dichos reglamentos; y

*Alienta* a los Estados que aún no lo hayan hecho a considerar la introducción de sanciones civiles y administrativas en respuesta a los actos o infracciones menos graves vinculados al comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves de manera expeditiva y efectiva.

### **Legislación modelo sobre ciertos delitos cometidos a bordo de aeronaves**

#### **Artículo 1: Agresión y otros actos de interferencia contra un miembro de la tripulación a bordo de una aeronave**

Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave cometa cualquiera de los siguientes actos:

- 1) agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación;
- 2) intimidación o amenaza verbal contra un miembro de la tripulación, cuando dicho acto interfiere en el desempeño de las funciones del miembro de la tripulación o disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;
- 3) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de:
  - a) proteger la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes dentro de la misma; o
  - b) mantener el orden y la disciplina a bordo.

#### **Artículo 2: Agresión y otros actos que ponen en peligro la seguridad operacional o comprometen el orden y la disciplina a bordo de una aeronave**

- 1) Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave cometa un acto de violencia física contra una persona o de agresión sexual o de pedofilia.
- 2) Toda persona que cometa a bordo de una aeronave cualquiera de los siguientes actos comete un delito, si es probable que ese acto ponga en peligro la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de una persona a bordo, o si dicho acto compromete el orden y la disciplina a bordo de la aeronave:
  - a) agresión, intimidación o amenaza, física o verbal, contra otra persona;
  - b) acto intencional que causa daños a los bienes o la destrucción de los mismos;
  - c) consumo de bebidas alcohólicas o de drogas que conduzca a un estado de ebriedad o exaltación.

#### **Artículo 3: Otros actos que constituyen delitos a bordo de una aeronave**

Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave cometa cualquiera de los siguientes actos:

- 1) fumar en un lavabo o en otro lugar cuando dicho acto esté prohibido;
- 2) desactivar un detector de humo u otro dispositivo de seguridad a bordo de la aeronave;
- 3) hacer funcionar un artículo electrónico portátil cuando dicho acto esté prohibido.

## APÉNDICE F

### **Modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)**

*Considerando* que la implementación mundial de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), uno de cuyos objetivos es proporcionar servicios críticos para la seguridad operacional, ha progresado notablemente desde su introducción en la 10ª Conferencia de navegación aérea, celebrada en 1991, y fue respaldada con entusiasmo en la 11ª Conferencia de navegación aérea, en 2003;

*Considerando* que el marco jurídico existente para los sistemas CNS/ATM, constituido por el Convenio de Chicago, sus Anexos, las Resoluciones de la Asamblea (incluida, especialmente, la Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS), los textos de orientación pertinentes de la OACI (incluida, especialmente, la Declaración sobre la política general de la OACI para la implementación y explotación de los sistemas CNS/ATM), los planes regionales de navegación aérea y los intercambios de correspondencia entre la OACI y los Estados que explotan constelaciones de satélites de navegación, ha permitido la implementación técnica lograda hasta el presente;

*Considerando* que la OACI ha dedicado recursos considerables al estudio de los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas CNS/ATM en la Asamblea de la OACI, el Consejo, el Comité Jurídico, un grupo formado por expertos jurídicos y técnicos y un grupo de estudio, habiendo permitido comprender y registrar de forma detallada los desafíos, cuestiones y problemas que enfrenta la comunidad mundial;

*Considerando* que deben tenerse en cuenta también las iniciativas regionales a fin de elaborar medidas que aborden las cuestiones jurídicas o institucionales que podrían obstaculizar la implementación de los sistemas CNS/ATM en una región, asegurándose de que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago; y

*Considerando* que la decimotercera Conferencia de navegación aérea examinó el estado de las tecnologías existentes y futuras que habilitan el sistema mundial de navegación aérea:

*La Asamblea:*

1. *Reconoce* la importancia de la cuestión 8 del programa general de trabajo del Comité Jurídico, “Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas mundiales de navegación por satélite y los servicios de apoyo de los servicios de la navegación aérea internacional” y de las resoluciones o decisiones de la Asamblea y el Consejo relacionadas con este asunto;
2. *Reafirma* que no es necesario enmendar el Convenio de Chicago para la implementación de los sistemas CNS/ATM;
3. *Invita* a los Estados contratantes a considerar también la posibilidad de recurrir a las organizaciones regionales a fin de que elaboren los mecanismos necesarios para abordar cuestiones jurídicas o institucionales que puedan obstaculizar la implementación de los sistemas CNS/ATM en una región, asegurándose de que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago y con el derecho público internacional;
4. *Alienta* la facilitación de asistencia técnica para la implementación de los sistemas CNS/ATM por la OACI, las organizaciones regionales y las empresas del sector;
5. *Invita* a los Estados contratantes, a otros organismos multilaterales y a las entidades financieras del sector privado a que consideren la creación de fuentes de financiación adicionales para prestar asistencia a los Estados y a los grupos regionales en la implementación de los sistemas CNS/ATM;
6. *Encarga* a la Secretaría General que supervise y, cuando corresponda, asista en la elaboración de marcos contractuales a los que las partes puedan acceder basándose, entre otras cosas, en la estructura y el modelo propuestos por los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y las otras comisiones regionales de aviación civil, así como en el derecho internacional;
7. *Invita* a los Estados contratantes a que transmitan las iniciativas regionales al Consejo; y

8. *Encarga* al Consejo que registre tales iniciativas regionales, considere su valor y las haga públicas lo más pronto posible (de conformidad con los Artículos 54, 55 y 83 del Convenio de Chicago).

## APÉNDICE G

### **Fortalecimiento de la capacidad y efectividad de los Estados para aplicar los tratados de derecho aeronáutico y actualizar sus leyes y reglamentos nacionales**

*Recordando* la importante función que desempeña el derecho (especialmente el derecho aeronáutico) para la consecución de los fines y objetivos de la OACI y para que esta última, los Estados miembros y la industria de la aviación puedan dar una respuesta eficaz a las nuevas oportunidades, desafíos y amenazas que se plantean para el desarrollo de la aviación civil internacional;

*Reconociendo* que los Estados miembros deben velar por que se formulen leyes y reglamentos adecuados para la implementación de los instrumentos y las disposiciones de la OACI pertinentes en materia de derecho aeronáutico, y que dichas leyes y reglamentos se apliquen de conformidad con el Convenio de Chicago;

*Afirmando* el importante papel que desempeñan los asesores jurídicos de la aviación civil y los profesionales del derecho aeronáutico asistiendo a sus Estados y organizaciones en la aplicación de los tratados de derecho aeronáutico y la formulación y actualización de leyes y reglamentos nacionales para dar cumplimiento a las políticas y requisitos de reglamentación nacionales y contribuir al respeto del estado de derecho;

*Considerando* que los asesores jurídicos deben actualizar y mejorar continuamente sus competencias, aptitudes y capacidades para desempeñar con eficacia sus funciones; y

*Acogiendo con beneplácito* la iniciativa del primer Foro de asesores jurídicos de la aviación civil organizado por la OACI y celebrado en Singapur en mayo de 2019, que permitió a los asesores jurídicos, en especial aquellos que prestan servicios en organizaciones encargadas de la reglamentación de la aviación civil, compartir e intercambiar opiniones sobre cuestiones actuales de interés para la comunidad de la aviación internacional y sobre el fortalecimiento de la asistencia que prestan a sus organizaciones y Estados;

*La Asamblea:*

1. *Alienta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que establezcan puestos de asesores jurídicos internos especializados en sus administraciones de la aviación civil;
2. *Alienta* a los Estados miembros a que utilicen los seminarios teóricos y prácticos de la OACI, el curso de derecho aéreo internacional y otros eventos similares para la capacitación y el perfeccionamiento continuos de sus asesores jurídicos, y a que consideren la posibilidad de organizar ocasionalmente tales eventos en sus Estados y regiones;
3. *Invita* a los Estados miembros a que apoyen la iniciativa del Foro de asesores jurídicos de la aviación civil y a que consideren la posibilidad de acoger nuevas ediciones del Foro, así como a que fomenten y faciliten la participación de sus asesores jurídicos en el Foro y la presentación de contribuciones por parte de estos;
4. *Pide* a la Secretaria General que brinde asistencia a los Estados miembros en la consecución y el mantenimiento de la debida competencia de sus asesores jurídicos de aviación civil, en particular mediante la elaboración de un marco de competencias para consolidar su función; y
5. *Insta* a los Estados miembros a que apoyen la labor de la OACI en la esfera jurídica fomentando la participación activa de sus asesores jurídicos en la labor del Comité Jurídico, los subcomités y equipos especiales, los grupos de expertos, los grupos de trabajo y demás órganos similares creados para examinar cuestiones de derecho aeronáutico y proponer soluciones jurídicas.



**A40-29: Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el Fondo general y los anticipos al Fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio**

*La Asamblea:*

1. *Toma nota* de que:

- a) en los párrafos 6.9 y 7.5 del Reglamento financiero se dispone que el Consejo, cuando la Asamblea no esté en sesión, fijará la cuota y el anticipo al Fondo de capital circulante de un nuevo Estado miembro, con sujeción a que se apruebe o ajuste en el siguiente periodo de sesiones ordinario de la Asamblea; y
- b) el Consejo ha procedido en consecuencia con respecto a los Estados que pasaron a ser miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional después del 39º periodo de sesiones de la Asamblea y determinó las cuotas como se indica más adelante;

2. *Confirma* la decisión del Consejo de fijar las cuotas y el anticipo al Fondo de capital circulante de los siguientes Estados, en el porcentaje indicado, aplicándose las contribuciones a partir de las fechas indicadas:

<b>Nombre del nuevo Estado miembro</b>	<b>Fecha en la que pasó a ser miembro</b>	<b>Fecha de aplicación de la cuota</b>	<b>Porcentaje de la cuota</b>
Tuvalu	18 de noviembre de 2017	1 de diciembre de 2017	0,06%
Dominica	13 de abril de 2019	1 de mayo de 2019	0,06%

**A40-30: Contribuciones al Fondo general para 2020, 2021 y 2022**

*La Asamblea:*

1. *resuelve* que las cuotas de los Estados miembros para 2020, 2021 y 2022 en virtud del Artículo 61, Capítulo XII, del Convenio se determinarán de conformidad con las escalas presentadas a continuación:

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2020, 2021, 2022
	%
<b>Afganistán</b>	0,06
<b>Albania</b>	0,06
<b>Alemania</b>	5,08
<b>Andorra</b>	0,06
<b>Angola</b>	0,08
<b>Antigua y Barbuda</b>	0,06
<b>Arabia Saudita</b>	1,04
<b>Argelia</b>	0,11
<b>Argentina</b>	0,70
<b>Armenia</b>	0,06
<b>Australia</b>	1,91
<b>Austria</b>	0,55
<b>Azerbaiyán</b>	0,07
<b>Bahamas</b>	0,06
<b>Bahrein</b>	0,09
<b>Bangladesh</b>	0,09
<b>Barbados</b>	0,06
<b>Belarús</b>	0,06
<b>Bélgica</b>	0,70
<b>Belice</b>	0,06
<b>Benin</b>	0,06
<b>Bhután</b>	0,06
<b>Bolivia (Estado Plurinacional de)</b>	0,06
<b>Bosnia y Herzegovina</b>	0,06
<b>Botswana</b>	0,06
<b>Brasil</b>	2,27
<b>Brunei Darussalam</b>	0,06
<b>Bulgaria</b>	0,06
<b>Burkina Faso</b>	0,06
<b>Burundi</b>	0,06

<b>Estados miembros</b>	<b>Escalas de cuotas propuestas 2020, 2021, 2022</b>
	<b>%</b>
<b>Cabo Verde</b>	0,06
<b>Camboya</b>	0,06
<b>Camerún</b>	0,06
<b>Canadá</b>	2,51
<b>Chad</b>	0,06
<b>Chequia</b>	0,24
<b>Chile</b>	0,41
<b>China</b>	11,39
<b>Chipre</b>	0,06
<b>Colombia</b>	0,32
<b>Comoras</b>	0,06
<b>Congo</b>	0,06
<b>Costa Rica</b>	0,06
<b>Côte d'Ivoire</b>	0,06
<b>Croacia</b>	0,06
<b>Cuba</b>	0,06
<b>Dinamarca</b>	0,42
<b>Djibouti</b>	0,06
<b>Dominica</b>	0,06
<b>Ecuador</b>	0,07
<b>Egipto</b>	0,23
<b>El Salvador</b>	0,06
<b>Emiratos Árabes Unidos</b>	2,17
<b>Eritrea</b>	0,06
<b>Eslovaquia</b>	0,11
<b>Eslovenia</b>	0,06
<b>España</b>	1,78
<b>Estados Unidos</b>	20,50
<b>Estonia</b>	0,06
<b>Eswatini</b>	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2020, 2021, 2022
	%
<b>Etiopía</b>	0,22
<b>Federación de Rusia</b>	2,23
<b>Fiji</b>	0,06
<b>Filipinas</b>	0,35
<b>Finlandia</b>	0,41
<b>Francia</b>	3,66
<b>Gabón</b>	0,06
<b>Gambia</b>	0,06
<b>Georgia</b>	0,06
<b>Ghana</b>	0,06
<b>Granada</b>	0,06
<b>Grecia</b>	0,28
<b>Guatemala</b>	0,06
<b>Guinea</b>	0,06
<b>Guinea-Bissau</b>	0,06
<b>Guinea Ecuatorial</b>	0,06
<b>Guyana</b>	0,06
<b>Haití</b>	0,06
<b>Honduras</b>	0,06
<b>Hungría</b>	0,23
<b>India</b>	0,95
<b>Indonesia</b>	0,59
<b>Irán (República Islámica del)</b>	0,34
<b>Iraq</b>	0,10
<b>Irlanda</b>	0,72
<b>Islandia</b>	0,08
<b>Islas Cook</b>	0,06
<b>Islas Marshall</b>	0,06
<b>Islas Salomón</b>	0,06
<b>Israel</b>	0,43

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2020, 2021, 2022
	%
<b>Italia</b>	2,44
<b>Jamaica</b>	0,06
<b>Japón</b>	6,64
<b>Jordania</b>	0,06
<b>Kazajstán</b>	0,15
<b>Kenya</b>	0,06
<b>Kirguistán</b>	0,06
<b>Kiribati</b>	0,06
<b>Kuwait</b>	0,21
<b>Lesotho</b>	0,06
<b>Letonia</b>	0,06
<b>Líbano</b>	0,06
<b>Liberia</b>	0,06
<b>Libia</b>	0,06
<b>Lituania</b>	0,06
<b>Luxemburgo</b>	0,28
<b>Macedonia del Norte</b>	0,06
<b>Madagascar</b>	0,06
<b>Malasia</b>	0,52
<b>Malawi</b>	0,06
<b>Maldivas</b>	0,06
<b>Mali</b>	0,06
<b>Malta</b>	0,06
<b>Marruecos</b>	0,12
<b>Mauricio</b>	0,06
<b>Mauritania</b>	0,06
<b>México</b>	1,10
<b>Micronesia (Estados Federados de)</b>	0,06
<b>Mónaco</b>	0,06
<b>Mongolia</b>	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2020, 2021, 2022
	%
<b>Montenegro</b>	0,06
<b>Mozambique</b>	0,06
<b>Myanmar</b>	0,06
<b>Namibia</b>	0,06
<b>Nauru</b>	0,06
<b>Nepal</b>	0,06
<b>Nicaragua</b>	0,06
<b>Níger</b>	0,06
<b>Nigeria</b>	0,18
<b>Noruega</b>	0,66
<b>Nueva Zelandia</b>	0,34
<b>Omán</b>	0,15
<b>Países Bajos</b>	1,43
<b>Pakistán</b>	0,16
<b>Palau</b>	0,06
<b>Panamá</b>	0,12
<b>Papua Nueva Guinea</b>	0,06
<b>Paraguay</b>	0,06
<b>Perú</b>	0,19
<b>Polonia</b>	0,60
<b>Portugal</b>	0,37
<b>Qatar</b>	1,05
<b>Reino Unido</b>	4,19
<b>República Árabe Siria</b>	0,06
<b>República Centrafricana</b>	0,06
<b>República de Corea</b>	2,21
<b>República de Moldova</b>	0,06
<b>República Democrática del Congo</b>	0,06
<b>República Democrática Popular Lao</b>	0,06
<b>República Dominicana</b>	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2020, 2021, 2022
	%
<b>República Popular Democrática de Corea</b>	0,06
<b>República Unida de Tanzania</b>	0,06
<b>Rumania</b>	0,15
<b>Rwanda</b>	0,06
<b>Saint Kitts y Nevis</b>	0,06
<b>Samoa</b>	0,06
<b>San Marino</b>	0,06
<b>Santa Lucía</b>	0,06
<b>Santo Tomé y Príncipe</b>	0,06
<b>San Vicente y las Granadinas</b>	0,06
<b>Senegal</b>	0,06
<b>Serbia</b>	0,06
<b>Seychelles</b>	0,06
<b>Sierra Leona</b>	0,06
<b>Singapur</b>	0,93
<b>Somalia</b>	0,06
<b>Sri Lanka</b>	0,08
<b>Sudáfrica</b>	0,29
<b>Sudán</b>	0,06
<b>Sudán del Sur</b>	0,06
<b>Suecia</b>	0,67
<b>Suiza</b>	1,01
<b>Suriname</b>	0,06
<b>Tailandia</b>	0,58
<b>Tayikistán</b>	0,06
<b>Timor-Leste</b>	0,06
<b>Togo</b>	0,06
<b>Tonga</b>	0,06
<b>Trinidad y Tabago</b>	0,06
<b>Túnez</b>	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2020, 2021, 2022
	%
<b>Turkmenistán</b>	0,06
<b>Turquía</b>	1,60
<b>Tuvalu</b>	0,06
<b>Ucrania</b>	0,08
<b>Uganda</b>	0,06
<b>Uruguay</b>	0,06
<b>Uzbekistán</b>	0,06
<b>Vanuatu</b>	0,06
<b>Venezuela (República Bolivariana de)</b>	0,51
<b>Viet Nam</b>	0,18
<b>Yemen</b>	0,06
<b>Zambia</b>	0,06
<b>Zimbabwe</b>	0,06
	<b>100,00</b>

**A40-31: Fondo de capital circulante**

*La Asamblea:*

1. *Toma nota* de que:

- a) de conformidad con la Resolución A39-33, el Consejo ha presentado un informe, que la Asamblea ha examinado, sobre la suficiencia del Fondo de capital circulante y la correspondiente autorización para pedir préstamos;
- b) la acumulación de cuotas atrasadas ha constituido, junto con las demoras en el pago de las cuotas del año en curso, un creciente obstáculo para la ejecución del programa de trabajo, al tiempo que ha creado problemas de incertidumbre financiera;
- c) basándose en las tendencias del pasado, existe únicamente un riesgo limitado de que el nivel del Fondo de capital circulante no resulte suficiente para cubrir las necesidades en el futuro previsible;
- d) la experiencia demuestra que, por lo general, los pagos no se efectúan a principios del ejercicio al que corresponden y que la OACI no puede contar con el pago de todas las cuotas aun a finales del año correspondiente, y que este hecho inaceptable de evitar el pago de sus obligaciones financieras en el marco del Convenio por parte de algunos Estados miembros está conduciendo a una posible crisis financiera en la Organización, que podría tener repercusiones para todos los Estados miembros;
- e) mientras la entrada de fondos continúe siendo incierta, la OACI necesitaría el Fondo de capital circulante como fuente a la cual recurrir para hacer frente a sus ineludibles compromisos financieros; y



- f) el Consejo examinó la situación financiera de la Organización y el nivel del Fondo de capital circulante en febrero de 2019 y tomó nota de que no fue necesario utilizar el Fondo de capital circulante en 2018.

2. *Resuelve* que:

- a) el nivel del Fondo de capital circulante se mantenga en 8,0 millones USD;
- b) el Consejo seguirá vigilando el nivel del Fondo de capital circulante a más tardar en noviembre de 2020, 2021 y 2022, para determinar si se necesita un aumento urgente durante dicho año o para el siguiente;
- c) si el Consejo determina que se justifica, la cuantía del Fondo de capital circulante se establecerá en un nivel que no supere los 10,0 millones USD, dependiendo de los aumentos resultantes de los anticipos pagados por nuevos Estados miembros de la Organización una vez aprobada la escala de cuotas. Dicho ajuste del Fondo de capital circulante se basará en la escala de cuotas en vigor en el año para el que se apruebe el aumento del nivel del Fondo de capital circulante;
- d) se autorice a la Secretaria General, previa aprobación del Comité de Finanzas del Consejo, para cubrir las consignaciones ordinarias y suplementarias que no pueden financiarse con cargo al fondo general ni al Fondo de capital circulante, pidiendo prestadas en el exterior las cantidades necesarias para hacer frente a las obligaciones inmediatas de la Organización, y se exija a la Secretaria General que las rembolse con la mayor rapidez posible; el total de tales deudas pendientes de la Organización no excederá en ningún momento de 3,0 millones CAD durante el trienio;
- e) el Consejo informará al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea:
  - i) si la cuantía del Fondo de capital circulante es suficiente basándose en la experiencia de 2019, 2020 y 2021;
  - ii) si la situación financiera del Fondo general y del Fondo de capital circulante indica la necesidad de aumentar las cuotas a los Estados miembros por los déficits de efectivo ocasionados por los atrasos en el pago de las cuotas; y
  - iii) si el nivel de autorización para pedir préstamos es adecuado; y
- f) la Resolución A39-33 queda anulada y reemplazada por la presente; y

3. *Insta*:

- a) a todos los Estados miembros a liquidar sus cuotas lo antes posible en el año en que vencen a fin de reducir la probabilidad de que la Organización tenga que recurrir al Fondo de capital circulante y a préstamos externos; y
- b) a los Estados miembros atrasados en el pago de sus cuotas a cumplir sus obligaciones para cumplir con la Organización, según lo previsto en la Resolución A39-31.

**A40-32: Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2016, 2017 y 2018 y examen de los respectivos informes de auditoría**

*Considerando* que se han presentado a la Asamblea, previo envío a los Estados miembros, las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2016, 2017 y 2018 y los informes de auditoría de las mismas que, en su calidad de Auditor externo de la OACI, presentó la Corte de Cuentas de Italia — miembro del Grupo Mixto de Auditores Externos de las Naciones Unidas y los organismos especializados;

*Considerando* que el Consejo ha examinado los informes de auditoría y los ha sometido a la consideración de la Asamblea; y

*Considerando* que, de conformidad con el párrafo f) del Artículo 49 del Capítulo VIII del Convenio, se han verificado los gastos;

*La Asamblea:*

1. *Toma nota* de los informes del Auditor externo sobre los estados financieros, así como las observaciones de la Secretaría General respecto al informe del Auditor externo correspondientes al ejercicio económico de 2016;
2. *Toma nota* de los informes del Auditor externo sobre los estados financieros, así como las observaciones de la Secretaría General respecto al informe del Auditor externo correspondientes al ejercicio económico de 2017;
3. *Toma nota* de los informes del Auditor externo sobre los estados financieros, así como las observaciones de la Secretaría General respecto al informe del Auditor externo correspondientes al ejercicio económico de 2018;
4. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2016;
5. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2017; y
6. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2018.

#### **A40-33: Nombramiento del Auditor externo**

*La Asamblea:*

1. *Toma nota* de que:
  - a) el Reglamento financiero prevé que, con sujeción a la confirmación de la Asamblea, el Consejo nombrará al Auditor externo de la Organización; y
  - b) el Consejo examinó las candidaturas presentadas por Estados miembros en 2019 y aprobó la designación del Sr. Michel Huissoud, presidente de la Oficina Federal de Auditoría de Suiza, como Auditor externo de la OACI para los ejercicios económicos de 2020, 2021 y 2022, de conformidad con el párrafo 13.1 del Reglamento financiero.
2. *Expresa* su sincero agradecimiento al Sr. Giuseppe Cogliandro, presidente de la Cámara de Auditoría para Asuntos de la Comunidad y Asuntos Internacionales del Tribunal de Cuentas (Corte dei Conti) de Italia y al Sr. Angelo Buscema, presidente del Tribunal de Cuentas (Corte dei Conti) de Italia por la calidad de sus servicios a la Organización a título de Auditores externos (2014-2019) y por su cooperación y ayuda efectiva durante ese período a los funcionarios y órganos de la OACI; y
3. *Confirma:*

la decisión del Consejo de nombrar al Sr. Michel Huissoud, presidente de la Oficina Federal de Auditoría de Suiza, como Auditor externo de la OACI para los ejercicios económicos de 2020, 2021 y 2022.

#### **A40-34: Presupuestos correspondientes a 2020, 2021 y 2022**

A. *La Asamblea*, con respecto al Presupuesto para 2020, 2021 y 2022, *toma nota* de que:

1. de conformidad con el Artículo 61 del Convenio, el Consejo ha presentado a la Asamblea los proyectos de presupuestos anuales [cifras indicativas correspondientes a los gastos de los servicios administrativos y

operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica] para cada uno de los ejercicios económicos, 2020, 2021 y 2022, y la Asamblea los ha considerado;

2. de conformidad con los Artículos 49 e) y 61 del Convenio, la Asamblea aprueba los presupuestos de la Organización.

B. *La Asamblea*, con respecto al Programa de cooperación técnica:

*Reconociendo* que los AOSC se cubren principalmente con los derechos por la ejecución de proyectos que encomiendan a la OACI fuentes externas de financiación, como los Gobiernos y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, entre otras;

*Reconociendo* que la magnitud del Programa de cooperación técnica no puede determinarse con gran exactitud hasta que los Gobiernos de los países donantes y beneficiarios decidan sobre los proyectos pertinentes;

*Reconociendo* que, a causa de la situación mencionada, las cifras netas anuales del presupuesto AOSC correspondientes a 2020, 2021 y 2022 que figuran a continuación en dólares canadienses (CAD) corresponden únicamente a proyectos de presupuestos indicativos:

	2020	2021	2022
Gastos estimados	10 520 000	10 680 000	10 830 000

*Reconociendo* que la cooperación técnica es un medio importante para promover el desarrollo y la seguridad operacional de la aviación civil;

*Reconociendo* las circunstancias que enfrenta el Programa de cooperación técnica de la Organización y la necesidad de seguir adoptando medidas; y

*Reconociendo* que en el caso de que las operaciones de los AOSC correspondientes a un determinado ejercicio económico cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso debería acudir al apoyo del presupuesto del programa regular.

*Resuelve aprobar* por la presente el proyecto de presupuesto indicativo de los gastos de los servicios administrativos y operacionales del Programa de cooperación técnica en la inteligencia de que los reajustes ulteriores de dicho proyecto de presupuesto indicativo se harán dentro del marco de los proyectos de presupuestos AOSC anuales y de conformidad con las disposiciones del Artículo IX del Reglamento financiero.

C. *La Asamblea*, con respecto al **Programa regular**:

*Resuelve*:

1. autorizar por la presente que se utilicen para el programa regular, separadamente con respecto a los ejercicios económicos de 2020, 2021 y 2022 que requieran un desembolso de fondos, las cantidades siguientes en dólares canadienses de conformidad con el Reglamento financiero y con sujeción a las disposiciones de la presente Resolución:

	2020	2021	2022	Total
<b>Objetivo estratégico (Programas)</b>				
SEGURIDAD OPERACIONAL	31 590 000	32 459 000	33 218 000	97 267 000
CAPACIDAD Y EFICIENCIA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA	19 747 000	20 569 000	21 396 000	61 712 000
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN	13 844 000	14 530 000	15 433 000	43 807 000
DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO	5 111 000	5 104 000	5 096 000	15 311 000
PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	5 165 000	5 539 000	6 539 000	17 243 000
<b>Apoyo al Programa</b>	12 898 000	13 303 000	14 919 000	41 120 000
<b>Gestión y administración</b>	14 957 000	15 442 000	15 856 000	46 255 000
<b>TOTAL DE CONSIGNACIONES APROBADAS</b>	<b>103 312 000</b>	<b>106 946 000</b>	<b>112 457 000</b>	<b>322 715 000</b>
Operacional	102 324 000	106 336 000	111 754 000	320 414 000
Capital	988 000	610 000	703 000	2 301 000

2. financiar, de conformidad con el Reglamento financiero y según se indica a continuación en dólares canadienses, las consignaciones totales aprobadas para cada uno de los años con los fondos provenientes de:

	2020	2021	2022	Total
a) Cuotas fijadas a los Estados	91 970 000	95 577 000	101 058 000	288 605 000
b) Reembolso del Fondo AOCS	1 202 000	1 202 000	1 202 000	3 606 000
c) Transferencia del superávit del ARGF	9 649 000	9 648 000	9 649 000	28 946 000
d) Ingresos varios	491 000	519 000	548 000	1 558 000
<b>TOTAL:</b>	<b>103 312 000</b>	<b>106 946 000</b>	<b>112 457 000</b>	<b>322 715 000</b>



NO ESTÁ EN VENTA  
Impreso en la OACI