



**NOTA DE ESTUDIO**

**GRUPO EXPERTO EN FACILITACIÓN (FALP)**

**DECIMOCUARTA REUNIÓN**

**Montreal, 20 – 24 de abril de 2026**

**Cuestión 3: Enmiendas al Anexo 9 — *Facilitación***

**RESULTADOS DE LA A42 RELACIONADOS CON LAS CUESTIONES REGLAMENTARIAS**

(Nota presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

Esta nota presenta un resumen consolidado de los asuntos normativos relacionados con la facilitación que se examinaron bajo la cuestión 12 del orden del día del cuadragésimo segundo período de sesiones de la Asamblea de la OACI (A42), con notas de estudio presentadas por los Estados miembros y organizaciones internacionales<sup>1</sup>. Destaca las nuevas dificultades operacionales, reglamentarias y de política que afectan a la facilitación y plasma los resultados de la Asamblea, para continuar el estudio técnico y avanzar en el Consejo, con el apoyo de los órganos pertinentes de la OACI.

La nota aborda cuestiones transversales relacionadas con el movimiento de tripulaciones, público pasajero, aeronaves y mercancías y alude a las deficiencias en la emisión y reconocimiento de certificados de miembro de la tripulación (CMC), la necesidad de estrechar la coordinación entre las actividades de facilitación, seguridad de la aviación y ciberseguridad, y la importancia de equilibrar la seguridad fronteriza con la eficiencia operacional, en consonancia con la Declaración de Doha. Las contribuciones de los Estados y organizaciones del sector subrayan la necesidad de hallar soluciones armonizadas y habilitadas por la tecnología.

La nota también destaca iniciativas y experiencias de los Estados que se proponen como posibles modelos o ejemplos para orientación futura, sobre reglamentación del transporte aéreo de mascotas y animales de servicio, la facilitación de la respuesta a catástrofes y operaciones humanitarias, el establecimiento de programas nacionales de facilitación integral y medidas coordinadas de salud pública en los aeropuertos. Las actividades de cooperación regional, especialmente a través de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), se destacan como vectores importantes de la normalización y las mejores prácticas. Además, la nota resume propuestas para perfeccionar la experiencia pasajera y el rendimiento operacional de los aeropuertos, mejorar el trato a las tripulaciones durante emergencias de salud pública, revisar las disposiciones del Anexo 9 sobre personas no admisibles y deportadas, abordar el comportamiento perturbador e insubordinado del público, y garantizar el transporte oportuno de mercancías esenciales, tal es el caso de materiales radiactivos, según recalca el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA).

**Medidas propuestas al FALP:**

Las medidas propuestas al FALP se presentan en la sección 3.

<sup>1</sup> Las notas de estudio de la A42 sobre facilitación están disponibles en el sitio web de la Asamblea en la sección [Notas de estudio por cuestión del orden del día](#).

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La política de facilitación sigue evolucionando para dar respuesta al mayor volumen de tráfico, consideraciones más estrictas de seguridad y salud, el cambio tecnológico y las crecientes expectativas de que el transporte aéreo sea eficiente, accesible y esté enfocado en las personas que viajan. Desde la última Asamblea de la OACI, los Estados miembros y las organizaciones internacionales han detectado toda una serie de dificultades relacionadas con la facilitación que afectan al movimiento de personas pasajeras, tripulación, aeronaves y mercancías, destacando la necesidad de contar con políticas coordinadas, prácticas y prospectivas en el marco del Anexo 9 — *Facilitación*.

1.2 En este contexto, varias notas de estudio presentadas a la Asamblea abordaron la facilitación con cuestiones diversas pero relacionadas entre sí, como la emisión y reconocimiento de certificados de miembro de la tripulación (CMC), el transporte de animales, operaciones de respuesta humanitaria y en caso de catástrofe, implementación de programas nacionales de facilitación, experiencia pasajera y rendimiento de los aeropuertos, preparación en salud pública, trato a las tripulaciones, gestión de personas no admisibles y deportadas, comportamiento perturbador del público y transporte de mercancías esenciales y perecederas. Estas notas, respaldadas por los Estados, grupos regionales y organizaciones del sector, aluden tanto a dificultades compartidas como a experiencias innovadoras nacionales y regionales.

1.3 Esta nota aúna las políticas de facilitación examinadas en la cuestión 12 del orden del día y los resultados de la Asamblea. Sirve de referencia para un análisis técnico adicional y el desarrollo de políticas por parte del Consejo, con el apoyo de los órganos técnicos pertinentes de la OACI, con el objetivo de fortalecer la armonización mundial, mejorar la implementación de las disposiciones del Anexo 9 y reforzar la resiliencia y eficacia del sistema internacional de transporte aéreo.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Las medidas propuestas en las siguientes notas de estudio de la A42 se enumeran en el apéndice A.

2.2 En la WP/323, el Canadá, copatrocinado por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), destaca las dificultades que entraña la emisión y reconocimiento limitados de los CMC. La nota pide una colaboración más estrecha entre los grupos expertos en seguridad de la aviación, ciberseguridad y facilitación de la OACI para que haya un equilibrio adecuado entre la seguridad fronteriza y la eficiencia de los viajes, en consonancia con la Declaración de Doha. La Asamblea remitió al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

2.3 En la WP/460, Colombia, con el respaldo de 15 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), da a conocer su experiencia nacional sobre la reglamentación del transporte aéreo de mascotas, animales de apoyo emocional y perros de servicio, y la propone como punto de partida para la elaboración de recomendaciones generales dirigidas a los Estados y destinadas a fomentar la normalización internacional. La nota menciona el aumento de la tenencia de mascotas y la creciente demanda de transporte aéreo de animales, subrayando la necesidad de disponer de normas y métodos recomendados (SARP) en pro de un transporte seguro, eficiente y centrado en los pasajeros. La Asamblea remitió al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

2.4 En la WP/461 (Rev. 1), Colombia, con el respaldo de 14 Estados miembros de la CLAC y el copatrocinio del Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), describe las dificultades de facilitación que conlleva la respuesta a los desastres y propone medidas reglamentarias y mecanismos de cooperación que faciliten el desplazamiento rápido de aeronaves, tripulaciones y personal de socorro. También destaca la necesidad de que existan sistemas de información que permitan a los Estados identificar las fuentes de asistencia y de que las oficinas regionales de la OACI contribuyan mediante una plataforma específica. La Asamblea remitió al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

2.5 En la WP/466, la República Dominicana, con el apoyo de 18 Estados miembros de la CLAC, informa que adoptó un programa nacional de facilitación (NATFP) integral, que incluye reglamentaciones nacionales, un manual de inspección técnica y un comité nacional de facilitación que posibilita la coordinación interdisciplinaria. La nota hace hincapié en las dificultades que enfrentan los Estados al aplicar el Anexo 9 y propone que se reconozca este modelo como referencia. La Asamblea remite al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar, teniendo en cuenta la experiencia del país como ejemplo de mejores prácticas replicables.

2.6 En la WP/104 (Rev.1), la Arabia Saudita, con el copatrocinio de Singapur, enfatiza la necesidad de mejorar y realzar la experiencia de viaje optimizando la actual capacidad aeroportuaria en un contexto marcado por el aumento del tráfico de público pasajero y las restricciones que impiden la construcción de nueva infraestructura. La nota propone que se establezcan sistemas de examen de la actuación operacional basados en indicadores cuantitativos, que se complementen con una evaluación de las instalaciones y los servicios, y sugiere que la OACI, como primera medida, recopile las mejores prácticas vigentes en los Estados. La Asamblea remitió al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

2.7 En la WP/105, la Arabia Saudita, respaldada por Singapur, explica su sistema coordinado entre las autoridades sanitarias y de aviación civil para proteger al público viajero y al personal de aviación, con centros de vigilancia en aeropuertos internacionales y mejoras constantes en la preparación y la capacidad de respuesta. La Asamblea remitió al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

2.8 En la WP/386, la Arabia Saudita resalta el papel de la aviación en la respuesta humanitaria, señalando dificultades tales como el acceso fragmentado al espacio aéreo y a los aeropuertos, retrasos en las autorizaciones y una aplicación disímil de derechos, que obstaculizan la operación oportuna de los vuelos de socorro. La nota propone que se establezca un equipo especial que examine las disposiciones actuales para facilitar el transporte rápido de asistencia humanitaria. La Asamblea remitió la medida c) al Consejo, con contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para su estudio adicional y una propuesta para avanzar, y respaldó la A42-13: *Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación*, que sustituye a la Resolución de la Asamblea A41-13 y que figura en el apéndice B.

2.9 En la WP/156, los Estados Unidos destacan el tratamiento disímil dispensado a las tripulaciones durante la pandemia de COVID-19, que provocó condiciones inseguras e ineficiencias operacionales. La nota recuerda el llamamiento de la Asamblea a contar con normas armonizadas y destaca los considerables avances del Grupo de Trabajo sobre el Anexo 9 (WGA9) del Grupo Experto en Facilitación en lo que concierne a la elaboración de nuevas disposiciones. La Asamblea respaldó la propuesta y remitió al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y así finalice la elaboración de normas armonizadas sobre el tratamiento dispensado a las tripulaciones.

2.10 En la WP/161, los Estados Unidos examinan los SARPS del Anexo 9 sobre personas no admisibles y deportadas, que exigen a los Estados expedir documentos de repatriación en un plazo de 30 días. La nota destaca el incumplimiento generalizado y argumenta que el plazo está desfasado dadas las capacidades tecnológicas actuales. Algunos Estados expresaron su preocupación de que una propuesta de reducción del plazo a siete días podría ser poco realista, especialmente para los países en desarrollo, y señalaron la necesidad de evaluar las tecnologías adecuadas antes de proceder. La Asamblea remitió al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

2.11 En la WP/372, el Uruguay, con el aval de 19 Estados miembros de la CLAC, examina los avances en Sudamérica en la respuesta a pasajeras y pasajeros perturbadores e indisciplinados, incluidos los resultados de una reunión que se celebró en el Brasil en 2024, durante la que la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) dio a conocer iniciativas relevantes. También alude la nota al proyecto de resolución del Grupo Experto en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA). Algunos Estados señalaron que las medidas también deberían abordar el comportamiento a bordo de las aeronaves. La Asamblea respaldó las medidas a) y b) que se proponen en la nota.

2.12 En la WP/285, la IATA, la IFALPA, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA) destacan la necesidad de acelerar el desplazamiento transfronterizo de las tripulaciones. En la nota se indica que, si bien el Anexo 9 contempla la entrada con exención de visado para la tripulación titular de CMC, su cumplimiento sigue siendo limitado y hay numerosos Estados que se basan en documentos alternativos. La Asamblea remitió al Consejo las medidas propuestas, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar, teniendo en cuenta los avances tecnológicos relativos a las credenciales digitales.

2.13 En la WP/439 (Rev.1), el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) resalta la importancia del transporte aéreo fiable de material radiactivo, especialmente radiofármacos de vida corta esenciales para el diagnóstico y el tratamiento del cáncer. A pesar de que el marco internacional de reglamentación está consolidado, sigue habiendo rechazos y retrasos. La Asamblea remitió al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

### 3. RECOMENDACIONES

3.1 Se invita al grupo experto a:

- a) participar activamente en el grupo de trabajo conjunto que se va a establecer, que involucrará al Grupo Experto en Facilitación, el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación y el Grupo Experto en Ciberseguridad, con el objetivo de crear métodos para refundir las disposiciones del Anexo 17 sobre identidad de la tripulación con las normas y métodos recomendados del Anexo 9, teniendo en cuenta las mejores prácticas aplicables en ciberseguridad;
- b) en coordinación con los organismos técnicos pertinentes de la OACI y las oficinas regionales, desarrollar herramientas de facilitación que favorezcan el movimiento rápido de aeronaves, tripulaciones y personal en situaciones de catástrofe, con mecanismos para determinar la asistencia disponible;
- c) evaluar las prácticas mundiales existentes y proponer procedimientos y políticas normalizados para agilizar los vuelos humanitarios y de socorro, en consulta con los organismos relevantes de las Naciones Unidas y las partes interesadas de la aviación;

- d) seguir dando prioridad a la armonización de normas sobre el trato a la tripulación en el próximo trienio;
- e) realizar más estudios técnicos y elaborar propuestas para actualizar las normas y métodos recomendados 5.26 a 5.29 del Anexo 9, teniendo en cuenta los avances tecnológicos y la implementación en la práctica;
- f) proceder a una revisión exhaustiva del Anexo 9, capítulo 3, sección M, con el objetivo de modernizar sus disposiciones y reconocer una gama más amplia de documentos y credenciales digitales utilizados por los Estados para conceder la entrada sin visado a la tripulación; y
- g) asesorar sobre la manera de resolver los casos de denegación y retraso de radiofármacos de corta duración que siguen sucediendo y apoyar el trabajo técnico y la sensibilización en torno a las disposiciones sobre facilitación del Anexo 9 para el transporte aéreo seguro, protegido y oportuno de material radiactivo, en coordinación con los organismos técnicos pertinentes y las autoridades nacionales competentes.

-----

## APÉNDICE A

### Lista de medidas que acompañan a las notas de estudio resumidas en la sección 2

#### Medidas de la WP/323

Se invita a la Asamblea a:

- a) recordar el papel que desempeña la facilitación para mejorar y equilibrar la necesidad de eficiencia en el transporte aéreo internacional de personas con la de la aviación mundial y la seguridad de las fronteras, así como la Declaración de Doha sobre la facilitación del transporte aéreo internacional surgida de la Conferencia de Facilitación de la OACI (FALC 2025), que afirma el papel fundamental de la facilitación del transporte aéreo para el movimiento eficiente y fluido de pasajeras y pasajeros, carga, aeronaves y tripulaciones a través de las fronteras internacionales;
- b) alentar a los Estados miembros a que exploren y apoyen un enfoque mundial armonizado y flexible que reconozca todos los documentos y/o procedimientos primarios y secundarios válidos y seguros disponibles que permitan determinar y validar la identidad de la tripulación, incluidos los documentos digitalizados y las iniciativas similares para agilizar el proceso de entrada de las tripulaciones y posibilitar el movimiento fluido y eficiente a través de las fronteras internacionales; y
- c) considerar la conveniencia de solicitar al Consejo que encargue al Grupo Experto en Seguridad de la Aviación, el Grupo Experto en Ciberseguridad y el Grupo Experto en Facilitación que establezcan un equipo especial con integrantes que se especialicen en el Anexo — *Seguridad de la aviación*, Anexo 9 — *Facilitación* y en ciberseguridad para que elaboren métodos concretos que reconozcan e integren las normas del Anexo 17 relativas a la identidad de la tripulación con las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 indicados en el apéndice A de esta nota, y las mejores prácticas de ciberseguridad.

#### Medidas de la WP/460

Se invita a la Asamblea a:

- a) revisar la experiencia de Colombia en la regulación del transporte aéreo de mascotas, animales de soporte emocional y perros de asistencia y servicio;
- b) emitir recomendaciones para los demás Estados en esta materia; y
- c) respaldar la adopción de normas y métodos recomendados para el transporte aéreo de mascotas, animales de soporte emocional, y perros de asistencia y servicio, que contemplen al menos los aspectos mencionados como fruto de la experiencia de Colombia en la regulación de esta materia.

#### Medidas de la WP/461 (Rev.1)

Se invita a la Asamblea a:

- a) indicar al Consejo de la OACI que revise y actualice el marco regulatorio y sus impactos jurídicos, con sus correspondientes mecanismos de cooperación internacional que permitan facilitar y agilizar la movilidad y el ingreso de aeronaves, tripulaciones y personal capacitado para la atención de desastres, mediante la flexibilización en la concesión de permisos de ingreso y procedimientos aduaneros, así como de operación desarrollando los postulados del Anexo 9; y
- b) que las oficinas regionales de la OACI construyan un sistema de información con la relación de organizaciones, aeronaves, personal y equipos que cada Estado estaría en capacidad de aportar u ofrecer a los demás en caso de ser necesario para atender desastres naturales o antrópicos.

### **Medidas de la WP/466**

Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer la necesidad de fortalecer la implementación del Anexo 9 — *Facilitación*, mediante instrumentos normativos y estructuras de gobernanza nacional efectivas;
- b) tomar nota de la experiencia presentada como ejemplo de buena práctica replicable; y
- c) invitar a la OACI a considerar la elaboración de directrices o referencias técnicas que ayuden a los Estados a desarrollar programas nacionales de facilitación armonizados con el Anexo 9.

### **Medidas de la WP/104 (Rev.1)**

Se invita a la Asamblea a:

- a) convenir en que la importancia de atender y mejorar la experiencia del público pasajero con un sistema de examen de la performance operacional basado en indicadores debe incluirse en la resolución de la Asamblea dedicada a la facilitación;
- b) pedir al Consejo que incluya en el programa de trabajo para 2025-2028 la mejora de las disposiciones del Anexo 9 relativas a la experiencia del público pasajero por medio del concepto del sistema de examen de la performance operacional basado en indicadores;
- c) pedir al Consejo, como primer paso, que recopile y publique las mejores prácticas de los Estados que actualmente aplican dichos procedimientos de examen de la performance; y
- d) sobre la base de las mejores prácticas recopiladas, pedir al Consejo que elabore y publique textos de orientación para su uso generalizado por parte de los Estados miembros.

### **Medidas de la WP/105**

Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer la importancia de establecer un marco mundial para orientar la cooperación entre el sector sanitario y el sector de la aviación en situaciones de posibles amenazas a la salud pública; y
- b) solicitar a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que elabore programas de instrucción para capacitar al personal de la aviación para la detección, notificación y respuesta adecuada ante riesgos sanitarios, y establezca medidas de protección para la fuerza laboral de la aviación.

### **Medidas de la WP/386**

Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer la creciente necesidad de mejorar la eficiencia de la acción humanitaria, específicamente en relación con los vuelos humanitarios a escala nacional, regional y mundial;
- b) instar a los Estados miembros a que otorguen a las misiones humanitarias el máximo acceso al espacio aéreo y a los aeropuertos y a que eximan a los vuelos humanitarios de todos los derechos por servicios, incluidas las tasas de aterrizaje y estacionamiento y cualquier impuesto o gravamen que se aplique por operar desde o hacia los aeropuertos emplazados en su territorio;
- c) solicitar al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que establezca un equipo especial que se encargue de evaluar las prácticas mundiales y proponer políticas y procedimientos normalizados en consulta con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas y las partes interesadas de la aviación; y
- d) enmendar la resolución A41-13 tal como se muestra en el apéndice E de la nota de estudio A42-WP/15.
  - i. Cláusula preambular:  
“*Considerando* que la respuesta humanitaria en las grandes crisis depende en gran medida del transporte rápido de asistencia y socorro por vía aérea”;

- ii. Cláusula dispositiva 7:  
“*Insta* a los Estados miembros a que otorguen a las misiones humanitarias el máximo acceso al espacio aéreo y a los aeropuertos”;
- iii. Cláusula dispositiva 8:  
“*Pide* al Consejo que examine y mejore las disposiciones de la OACI con el fin de facilitar las operaciones de los vuelos humanitarios”.

### **Medidas de la WP/156**

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a que encomiende al Secretario General que, en el próximo trienio, continúe dando especial atención a la redacción de normas armonizadas sobre el trato de las tripulaciones aéreas, y a que anime a los Estados a respaldar plenamente la labor del Grupo Experto en Facilitación en la materia.

### **Medidas de la WP/161**

Se invita a la Asamblea a:

- a) recordar a los Estados su obligación de cumplir con los SARPS que figuran en los anexos del Convenio; y
- b) acordar dar prioridad a las enmiendas o actualizaciones de los SARPS de 5.26 a 5.29 del Anexo 9 para reflejar los avances tecnológicos modernos, de modo que el plazo para que los Estados expidan documentos de viaje para sus nacionales sea de siete días a partir de la solicitud de otro Estado contratante.

### **Medidas de la WP/372**

Se invita a la Asamblea a:

- a) alentar a todas las partes interesadas y demás regiones para concientizar y compartir experiencias del establecimiento de procedimientos y protocolos para la regulación de las conductas derivadas de los pasajeros disruptivos y/o perturbadores en los aeropuertos en cumplimiento de las normas y métodos recomendados internacionales emanados del Anexo 9 — *Facilitación* del Convenio de Chicago y el Doc 10117, *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores*;
- b) concientizar a los Estados la necesidad de compartir mejores prácticas a efectos de estandarizar y mejorar la capacitación al personal para prevenir y manejar conflictos con pasajeros que presenten estas conductas en las terminales aéreas; y
- c) promover la recolección de datos estadísticos sobre incidentes con pasajeros disruptivos y/o insubordinados a nivel mundial y compartir dichos datos para determinar la eficacia de medidas aplicadas.

### **Medidas de la WP/285**

Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de los datos y análisis presentados en esta nota de estudio;
- b) reconocer la utilización y efecto limitados del CMC como documento de facilitación único para la identificación de la tripulación; y
- c) solicitar a la OACI que inicie una revisión exhaustiva del capítulo 3, sección M del Anexo 9, teniendo presente el carácter multidisciplinario de dicha sección, con vistas a modernizar sus disposiciones con objeto de reconocer la mayor diversidad de documentos utilizados por los Estados para conceder la entrada sin visado a las tripulaciones mientras se encuentran en servicio activo, así como los avances en lo que a credenciales digitales se refiere.

### **Medidas de la WP/439 (Rev.1)**

Se invita a la Asamblea a:

- a) reiterar el compromiso permanente de los Estados Miembros de la OACI con el desarrollo económico;
- b) fortalecer el apoyo a la política de la OACI en materia de facilitación (Anexo 9) previo el cumplimiento de los requisitos de seguridad;
- c) sensibilizar a los Estados Miembros de la OACI de que los hospitales y las clínicas de todo el mundo dependen del transporte, comprendido el transporte por vía aérea, rápido y fiable de material radiactivo (a menudo radiofármacos de vida corta), para el diagnóstico y el tratamiento del cáncer; y
- d) alentar a los Estados Miembros de la OACI a que compartan el presente documento de trabajo con sus respectivas autoridades de aviación civil, con fines de sensibilización y mejora de la coordinación con sus autoridades nacionales competentes en la esfera del transporte de material radiactivo.

-----

## APÉNDICE B

### **Resolución A42/27: Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación**

Por cuanto el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* señala que uno de los fines y objetivos de la OACI es fomentar la organización y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

*Considerando* que la Asamblea General de las Naciones Unidas hizo suya la Declaración de Sendái y el Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 adoptado por la Tercera Conferencia Mundial de las Naciones Unidas sobre la Reducción del Riesgo de Desastres;

*Considerando* que la respuesta humanitaria en las grandes crisis depende en gran medida del transporte rápido de asistencia y socorro por vía aérea;

*Consciente* de que los desastres naturales dañan la infraestructura social y económica de todos los países y que sus consecuencias en el largo plazo son especialmente graves para los países en desarrollo al dificultar que se desarrollen en forma sostenible;

*Consciente* de que la responsabilidad de prevenir y reducir el riesgo de desastres corresponde en primer lugar a los Estados, y que la Organización debería seguir la orientación del Estado o los Estados afectados y actuar en concierto con ellos en todas las acciones de respuesta que emprenda;

*Reconociendo* que el Anexo 1 — *Licencias al personal*, el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, el Anexo 9 — *Facilitación*, el Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, el Anexo 14 — *Aeródromos* y el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* establecen para los Estados las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a la planificación y respuesta ante situaciones de emergencia y los trámites de control fronterizo para los vuelos de socorro tras un desastre natural o provocado por el hombre;

*Reconociendo* que la reducción del riesgo de desastres constituye una función importante del Sistema de las Naciones Unidas que merece una atención sostenida, y subrayando la necesidad de que la comunidad internacional demuestre la sólida convicción política que hace falta para usar el conocimiento científico y técnico con el fin de reducir la vulnerabilidad a los desastres naturales y los peligros ambientales teniendo en cuenta las necesidades que son propias de los países en desarrollo;

*Reconociendo* que todos los Estados tienen una necesidad vital de contar con infraestructura de aviación capaz de resistir a los desastres para fomentar el desarrollo socioeconómico y para que sirva en situaciones de necesidad en la distribución oportuna y eficiente de la ayuda;

*Reconociendo* que todos los Estados pueden beneficiarse al integrar las estrategias de reducción del riesgo de desastres en sus planes estratégicos para el sector del transporte aéreo; y

*Reconociendo* que es necesario coordinar al nivel más adecuado la respuesta política y operacional ante los desastres naturales o de origen humano que alcancen una escala regional o mundial;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados a reconocer la importante función de la aviación en el contexto de las acciones nacionales de reducción del riesgo de desastres, incluyendo los planes estratégicos para el sector del transporte aéreo;
2. *Insta* a los Estados a tener en cuenta las prioridades en la reducción del riesgo de desastres que se enuncian en el Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030, al igual que las mejores prácticas de los Estados miembros, al elaborar sus planes estatales de respuesta ante emergencias y en los requisitos que deben reunir los planes de respuesta ante emergencias de los proveedores de servicios para la aviación;
3. *Encarga* al Consejo que defina una política de respuesta ante situaciones de crisis y una estrategia de reducción del riesgo de desastres en la aviación, que institucionalicen y orienten el enfoque estratégico y las respuestas tácticas de la Organización frente a crisis específicas de la aviación que puedan afectar a la seguridad operacional o a la continuidad de la aviación civil internacional;
4. *Encarga* al Consejo que asista a los Estados en el despliegue de estrategias de reducción del riesgo de desastres en la aviación, dando prioridad a los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID);
5. *Instruye* al Secretario General para que establezca una red de estructuras de coordinación de crisis de la OACI con los correspondientes mecanismos de coordinación y un arreglo entre la OACI, las regiones, los Estados y la industria, que apoyen la respuesta y la asistencia política y operacional coordinadas en caso de crisis al nivel más adecuado;
6. *Instruye* al Secretario General para que continúe trabajando en colaboración dentro del Sistema de las Naciones Unidas para que todos los Estados afectados por desastres con pérdidas que amenacen la salud humana y el desarrollo reciban asistencia oportuna, coordinada y de calidad;
7. *Instruye* al Secretario General a que vele por que la OACI participe en los mecanismos adecuados, cuando corresponda y siempre que concuerde con sus objetivos estratégicos, que se hayan instaurado en apoyo de la aplicación intersectorial del Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 y el Plan de acción de las Naciones Unidas sobre la reducción del riesgo de desastres para la resiliencia;
8. *Insta* a los Estados miembros a que otorguen a las misiones humanitarias el máximo acceso al espacio aéreo y a los aeropuertos;
9. *Pide* al Consejo que examine y mejore las disposiciones de la OACI con el fin de facilitar las operaciones de los vuelos humanitarios; y
10. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A41-13.