

EDICIÓN PROVISIONAL

Octubre de 2025

RESOLUCIONES

ADOPTADAS POR LA ASAMBLEA



ASAMBLEA – 42º PERÍODO DE SESIONES

Montréal, 23 de septiembre – 3 de octubre de 2025

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**RESOLUCIONES ADOPTADAS
EN EL 42º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA**

EDICIÓN PROVISIONAL

ÍNDICE

Resolución	Página
A42-1	Conmemoración de los 80 años del Convenio de Chicago: El legado de la labor en la esfera jurídica 1
A42-2	Infracciones del <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> cometidas por la Federación de Rusia..... 2
A42-3	Infracción del <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> por parte de la República Popular Democrática de Corea..... 3
A42-4	Examen de los riesgos para la aviación civil que surgen en las zonas de conflicto..... 4
A42-5	Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica 6
A42-6	Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea..... 13
A42-7	Apoyo a la política de la OACI en asuntos sobre espectro de radiofrecuencia 17
A42-8	Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) 19
A42-9	Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea 23
A42-10	Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional..... 39
A42-11	Sustitución de halones 42
A42-12	El Enfoque de Observación Continua (CMA) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) 44
A42-13	Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación 47
A42-14	Accesibilidad en la aviación civil internacional..... 48
A42-15	Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares 50
A42-16	Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación – Lucha contra la trata de personas 52
A42-17	Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación..... 54

Resolución	<i>Página</i>
A42-18	Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación 68
A42-19	Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil 84
A42-20	Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local 87
A42-21	Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático..... 104
A42-22	Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) 118
A42-23	Declaración consolidada de las políticas de la OACI sobre desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación 124
A42-24	Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) y desarrollo del talento de la aviación..... 134
A42-25	Innovación en la aviación 136
A42-26	Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo 137
A42-27	Presupuestos para 2026-2027-2028..... 152
A42-28	Cuotas para el Fondo General propuestas para 2026, 2027 y 2028 155
A42-29	Fondo de Capital Circulante 160
A42-30	Aprobación de las cuentas de la Organización para los ejercicios 2022, 2023 y 2024 y examen de los informes de auditoría correspondientes..... 161
A42-31	Enmienda del Reglamento financiero 162
A42-32	Nombramiento de la auditora o auditor externo 166

**RESOLUCIONES ADOPTADAS
EN EL 41º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA
EDICIÓN PROVISIONAL**

Resolución A42-1: Conmemoración de los 80 años del Convenio de Chicago: El legado de la labor en la esfera jurídica

Considerando que en 2024 se conmemoró el 80º aniversario del Convenio de Chicago, y que la OACI otorga un alto valor y promueve el estado de derecho en la aviación civil internacional;

Tomando nota de que el Comité Jurídico ha desempeñado un papel crucial en la redacción, elaboración y promoción de la ratificación de tratados de derecho aeronáutico;

Tomando nota asimismo de que el Comité Jurídico ha realizado estudios sobre cuestiones fundamentales relacionadas con el derecho aeronáutico internacional y ha contribuido al desarrollo de un sector de la aviación civil resiliente;

Tomando nota además de que los Estados miembros de la OACI apoyan al Comité Jurídico nombrando juristas nacionales para que contribuyan a la labor de los numerosos equipos especiales, grupos de estudio y de trabajo y otros foros que ejecutan el programa de trabajo del Comité;

Reconociendo el firme apoyo prestado por la Secretaría de la OACI, en particular la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores, para facilitar la labor del Comité Jurídico y, en consecuencia, la elaboración y codificación del derecho aeronáutico internacional;

Reconociendo asimismo el papel fundamental que desempeña en el plano nacional el personal de asesoría jurídica de las administraciones de aviación civil para la aplicación de los principios y normas internacionales del Convenio de Chicago y la armonización de los reglamentos nacionales con el Convenio y sus Anexos;

Reconociendo asimismo las contribuciones técnicas y programáticas esenciales de los demás órganos y especialistas de la OACI, entre los que se cuentan la Comisión de Aeronavegación, el Comité de Transporte Aéreo, el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación y los grupos expertos y especializados;

Decidida a velar por que la labor jurídica siga dando una respuesta eficaz a las dificultades actuales y defendiendo el estado de derecho en el sector de la aviación civil;

La Asamblea, con motivo de la conmemoración del 80º aniversario del Convenio de Chicago:

1. *Rinde* homenaje a las diversas partes interesadas comprometidas con el avance de los aspectos jurídicos de la aviación civil;
2. *Destaca* la contribución esencial de la labor del Comité Jurídico de la OACI al desarrollo del sector de la aviación civil;
3. *Reconoce* el importante respaldo brindado al Comité Jurídico por la Secretaría de la OACI, en particular la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores;
4. *Reconoce* las valiosas contribuciones de los Estados miembros al poner a disposición a sus juristas nacionales para que participen en la labor del Comité Jurídico;
5. *Destaca* el importante papel que desempeña en el plano nacional el personal de asesoría jurídica de las administraciones de aviación civil;

6. *Reitera* la importancia de sostener la labor del Comité Jurídico en el examen de las cuestiones nuevas y emergentes que afectan al derecho aeronáutico y en la promoción del desarrollo, codificación y aplicación del derecho aeronáutico internacional;
7. *Invita* a todos los Estados miembros a que sigan apoyando activamente la labor del Comité Jurídico y sus grupos para la ejecución de su programa de trabajo;
8. *Invita* a los órganos técnicos y grupos expertos de la OACI a seguir trabajando proactivamente para a) determinar qué aspectos requieren un análisis jurídico al inicio del trabajo técnico, y b) coordinar con el Comité Jurídico y la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores a fin de que las implicaciones jurídicas se consideren en paralelo con el trabajo técnico;
9. *Insta* a todos los Estados miembros a que mejoren y actualicen continuamente las aptitudes y competencias de su personal de asesoría jurídica en el ámbito de la aviación civil; y
10. *Invita* a todas las organizaciones pertinentes y demás partes interesadas de la comunidad de la aviación civil mundial a seguir colaborando a través del Comité Jurídico de la OACI con el desarrollo y la codificación del derecho aeronáutico internacional en beneficio de todas las naciones y pueblos del mundo.

Resolución A42-2: Infracción del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* por parte de la Federación de Rusia

Habiendo considerado la cuestión referida a las recurrentes interferencias de las radiofrecuencias (RFI) del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) en las regiones del Báltico y de Europa oriental y septentrional originadas en el territorio de la Federación de Rusia;

TeCniendo presente que la seguridad operacional de la aviación civil internacional sigue siendo la principal finalidad y el objetivo primordial del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y de la Organización de Aviación Civil Internacional;

Recordando que la resolución A41-8 de la Asamblea, en su apéndice C sobre la preservación de la resiliencia de los sistemas y servicios CNS/ATM de la OACI, reconoce que el GNSS no debe verse afectado por interferencias perjudiciales e insta a los Estados a abstenerse de cualquier forma de interferencia deliberada o suplantación de señal que repercuta en la aviación civil;

Considerando la importancia capital de preservar la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional que consagran los principios y las normas del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos;

Tomando nota de que, el 26 de marzo de 2025, el Consejo de la OACI recordó y reafirmó su profunda preocupación por los efectos perjudiciales en la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional de las interferencias en las radiofrecuencias del GNSS, por contrariar los principios consagrados en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Tomando nota de que, el 13 de junio de 2025, el Consejo de la OACI expresó su grave preocupación por los incidentes recurrentes de interferencias en las radiofrecuencias del GNSS originadas en la Federación de Rusia, que tienen repercusiones para la navegación aérea internacional en las regiones de información de vuelo (FIR) de Warszawa (EPWW), Vilnius (EYVL), Riga (EVRR), Tallinn (EETT), Helsinki (EFIN) y Suecia (ESAA);

Tomando nota de que, habiendo sido notificada de que los incidentes recurrentes de interferencias en las radiofrecuencias del GNSS van en contra de los principios consagrados en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, la Federación de Rusia no respondió a la solicitud del Consejo de que acatara sus decisiones y cumpliera con las obligaciones que le incumben en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Considerando que el Consejo de la OACI decidió someter este asunto a la consideración del 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, de conformidad con el artículo 54 k) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

La Asamblea:

1. *Hace suya* la determinación del Consejo de la OACI de que las interferencias en las radiofrecuencias del GNSS en las regiones del Báltico y de Europa oriental y septentrional originadas en el territorio de la Federación de Rusia y sus efectos perjudiciales en la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional son contrarias a los principios consagrados en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y constituyen una infracción de dicho Convenio;
2. *Condena* a la Federación de Rusia por las interferencias recurrentes en las radiofrecuencias del GNSS originadas en su territorio que comprometen la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional;
3. *Exhorta* con urgencia a la Federación de Rusia a que cumpla estrictamente con sus obligaciones en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y así ponga fin a las actividades de interferencias en las radiofrecuencias del GNSS;
4. *Pide* al Consejo que siga ocupándose de este asunto e informe a la Asamblea según proceda; y
5. *Encarga* al Secretario General que señale inmediatamente esta resolución a la atención de todos los Estados contratantes.

Resolución A42-3: Infracción del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* por parte de la República Popular Democrática de Corea (RPDC)

Habiendo considerado la cuestión referida a las recurrentes interferencias en las radiofrecuencias del GNSS en la Península de Corea procedentes de la RPDC;

Teniendo presente que la seguridad operacional de la aviación civil internacional sigue siendo la principal finalidad y el objetivo primordial del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y de la Organización de Aviación Civil Internacional;

Recordando la resolución A41-8 de la Asamblea, que en su apéndice C sobre la preservación de la resiliencia de los sistemas y servicios CNS/ATM de la OACI reconoce que el GNSS no debe verse afectado por interferencias perjudiciales e insta a los Estados a abstenerse de cualquier forma de interferencia deliberada o suplantación de señales que repercuta en la aviación civil;

Considerando la importancia capital de preservar la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional que consagran los principios y las normas del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos;

Tomando nota de que el 26 de marzo de 2025 el Consejo de la OACI recordó y reafirmó su profunda preocupación por los efectos perjudiciales en la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional de las interferencias en las radiofrecuencias del GNSS, por contrariar los principios consagrados en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Tomando nota de que el 13 de junio de 2025 el Consejo de la OACI reiteró su grave preocupación por el hecho de que, pese a sus decisiones anteriores del 18 de junio de 2012, el 31 de mayo de 2016, el 14 de junio de 2024 y el 26 de marzo de 2025 relativas a los incidentes de interferencias en las radiofrecuencias del GNSS en la Península de Corea originados en la RPDC, dichos incidentes hayan seguido repitiéndose en ese lapso y se observen en forma sostenida desde el 2 de octubre de 2024, comprometiendo la seguridad operacional de la aviación civil internacional en la región de información de vuelo (FIR) Incheon;

Tomando nota de que, habiendo sido notificada de que los incidentes recurrentes de interferencias en las radiofrecuencias del GNSS van en contra de los principios consagrados en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, la RPDC no respondió a las repetidas decisiones y solicitudes del Consejo de aplicar sus decisiones y cumplir con las obligaciones que le incumben en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Considerando que el Consejo de la OACI decidió someter el asunto a la consideración del 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, de conformidad con el artículo 54 k) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

La Asamblea:

1. *Hace suya* la determinación del Consejo de la OACI de que las interferencias con las radiofrecuencias del GNSS en la Península de Corea procedentes de la RPDC y sus efectos perjudiciales en la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional son contrarias a los principios consagrados en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y constituyen una infracción de dicho Convenio;
2. *Deplora* que, haciendo caso omiso de las preocupaciones expresadas en repetidas ocasiones por el Consejo de la OACI, la RPDC haya seguido realizando actos que provocan interferencias recurrentes con las radiofrecuencias del GNSS en la Península de Corea;
3. *Condena* a la RPDC por las interferencias recurrentes con las radiofrecuencias del GNSS que origina y que comprometen la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional;
4. *Exhorta* con urgencia a la RPDC a que cumpla estrictamente sus obligaciones en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* poniendo fin a las actividades de interferencias en las radiofrecuencias del GNSS;
5. *Pide* al Consejo que siga ocupándose de este asunto e informe a la Asamblea según proceda; y
6. *Encarga* al Secretario General que señale inmediatamente esta resolución a la atención de todos los Estados contratantes.

Resolución A42-4: Examen de los riesgos para la aviación civil que surgen en las zonas de conflicto

Recordando la trágica pérdida del vuelo 8243 de Azerbaijan Airlines el 25 de diciembre de 2024, y observando con profunda preocupación los derribos de aeronaves civiles similares sobre o cerca de una zona de conflicto, incluidos el vuelo 752 de Ukraine International Airlines en 2020 y el vuelo 17 de Malaysia Airlines en 2014;

Recordando que el artículo 3 bis del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* reafirma el principio de no recurrir a las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo;

Recordando que, de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos, los Estados miembros deberían adoptar medidas preventivas en el espacio aéreo controlado por ellos, con la debida promulgación de zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, según proceda, cuando las actividades militares o los conflictos representen un riesgo para la aviación civil;

Reconociendo la mayor complejidad de gestionar los riesgos en las zonas de conflicto, incluidas las amenazas que plantea el uso de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) militares o armadas, las interferencias de radiofrecuencia (RFI) en el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), la guerra electrónica y los sistemas de defensa aérea;

Recordando que la resolución A41-8 de la Asamblea señala que la coordinación cívico-militar debería facilitar el intercambio de información pertinente con los usuarios del espacio aéreo, en especial durante vuelos sobre o cerca de una zona de conflicto;

Reconociendo la necesidad de mejorar la coordinación, la difusión de información sobre los riesgos y la toma de decisiones de manera oportuna, además de brindar orientaciones actualizadas a los Estados y los explotadores; y

Recordando que uno de los objetivos esenciales del Plan Estratégico de la OACI 2026-2050 es que haya cero víctimas mortales por accidentes y actos de interferencia ilícita en la aviación internacional;

La Asamblea:

1. *Condena firmemente* el uso de armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y reitera que, en caso de interceptación, no deben ponerse en peligro la vida de las personas a bordo de las aeronaves ni la seguridad operacional de estas;
2. *Reafirma* que todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo, tal y como dispone el artículo 3 bis del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;
3. *Insta* a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a ratificar, tan pronto como sea posible, el Protocolo que incorpora el artículo 3 bis al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;
4. *Exhorta* a los Estados miembros a que identifiquen, notifiquen y adopten las medidas apropiadas en el espacio aéreo que controlan, de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos, incluida la promulgación oportuna de zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, según proceda, cuando las actividades militares o los conflictos representen un riesgo para la aviación civil;
5. *Insta* a los Estados miembros a que compartan la información pertinente con los proveedores de servicios de navegación aérea y los explotadores de aeronaves bajo su autoridad y a que procuren evaluar y mitigar oportunamente los riesgos existentes para las aeronaves civiles en las zonas de conflicto o cerca de ellas;
6. *Insta* a los Estados miembros a que soliciten a los explotadores de aeronaves que en sus decisiones sobre la planificación de vuelos incluyan una evaluación de riesgos actualizada y medidas apropiadas de mitigación de riesgos, teniendo en cuenta la información relativa a las zonas de conflicto por todos los medios razonables;
7. *Exhorta* a los Estados miembros a que mejoren y fortalezcan la cooperación cívico-militar en torno a la gestión del tránsito aéreo (ATM) y respalden la elaboración y aplicación de un marco regional de gestión de contingencias para la ATM;
8. *Exhorta* a los Estados miembros a que apoyen las iniciativas mundiales, como la iniciativa Cielos Más Seguros, como medio eficaz de intercambiar mejores prácticas e información, además de las iniciativas regionales existentes, y promuevan la aplicación efectiva de las normas y orientaciones mundiales sobre la mitigación de los riesgos que representan las zonas de conflicto para la aviación civil;
9. *Encarga* al Consejo que siga actualizando los documentos pertinentes de la OACI, incluido el Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas (Doc 10084) para plasmar las amenazas operacionales y tecnológicas actuales, entre ellas, los ataques que recurren a sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) armados, RFI en el GNSS y guerra electrónica;
10. *Encarga* al Consejo que vele por que se elabore un programa de trabajo de la OACI dedicado a las zonas de conflicto a fin de acompañar las actividades transversales de la Organización; y
11. *Encarga* al Consejo que monitoree el cumplimiento de esta resolución y rinda informe sobre los avances en el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

Resolución A42-5: 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 42º 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 A41-4.

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;

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;

Considerando que la aceptación universal de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional y el cumplimiento por parte de los Estados miembros de sus obligaciones en virtud de esos instrumentos contribuirán a mejorar el marco de derecho aeronáutico internacional; y

Considerando que es imperativo que el marco jurídico de la aviación civil internacional siga siendo sólido y adecuado a su finalidad, y dé respuesta y atienda las necesidades, oportunidades y desafíos nuevos y emergentes;

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;

Reconoce que la mejora del marco de derecho aeronáutico internacional puede lograrse mediante la aceptación universal y la aplicación por los Estados miembros de los tratados de derecho aeronáutico internacional;

Reconoce que mantenerse al día respecto de los nuevos adelantos que repercuten en el derecho aeronáutico internacional mediante el análisis y el examen de las necesidades, oportunidades y desafíos nuevos y emergentes puede contribuir a fomentar un marco jurídico con mayor capacidad de respuesta y adaptación para el sector de la aviación, lo que permitiría que la Organización se mantuviera a la vanguardia de los nuevos adelantos de la aviación civil internacional; e

Invita a todos los Estados miembros a seguir apoyando las actividades de la Organización en el ámbito jurídico con contribuciones voluntarias de recursos humanos y financieros, adicionales a lo presupuestado en el programa regular.

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 A41-4, apéndice C relativa a la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago y demás instrumentos de Derecho Aeronáutico privado y otros instrumentos que se han elaborado y adoptado bajo los auspicios de la Organización;

Tomando nota con preocupación de que se sigue progresando lentamente en la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago antedichos, incluidos en particular los que enmiendan los Artículos 50 a) y 56 adoptados en 2016, y los párrafos finales relativos a los textos en árabe y en chino, adoptados, respectivamente, en 1995 y 1998;

Tomando nota asimismo de que, si bien un número considerable de Estados son partes en los Protocolos que introducen los Artículos 3 *bis* y 83 *bis* del Convenio de Chicago, es necesario seguir avanzando en la ratificación de dichos Protocolos;

Reconociendo la importancia de estas enmiendas para la aviación civil internacional, en particular para la viabilidad del Convenio de Chicago y la consiguiente y urgente necesidad de acelerar la entrada en vigor de las enmiendas que aún no están en vigor;

Reconociendo la necesidad de acelerar la ratificación y entrada en vigor de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización;

Consciente de que solo la participación universal en dichos Protocolos de enmienda y en otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional permitiría alcanzar e incrementar los beneficios de la unificación de las reglas internacionales que contienen;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible las enmiendas del Convenio de Chicago que aún no estén en vigor, es decir, las que enmiendan el párrafo final para agregar los textos en árabe y en chino a los textos auténticos del Convenio, adoptados, respectivamente, en 1995 y 1998, y las enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 adoptadas en 2016;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen los Protocolos que introducen los Artículos 3 *bis*, 83 *bis* del Convenio de Chicago;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible los otros instrumentos de Derecho Aeronáutico internacional, especialmente el Convenio de Montreal de 1999, el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo aeronáutico de Ciudad del Cabo de 2001, los dos Convenios de Montreal de 2009, el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010, el Protocolo de Montreal de 2014 y los Protocolos sobre el texto auténtico quinquelingüe (1995) y el Protocolo relativo al texto auténtico en seis idiomas (1998) del Convenio de Chicago;

Insta a los Estados que hayan ratificado dichos instrumentos a proporcionar al Secretario General las copias del texto y los documentos que hayan utilizado en el procedimiento de ratificación y aplicación de dichos instrumentos y que puedan servir como ejemplo para asistir a otros Estados en el mismo procedimiento; y

Encarga al Secretario General que adopte, en colaboración con los Estados, todas las medidas prácticas al alcance de la Organización para prestar asistencia, en caso de que la soliciten, a los Estados que se enfrentan con dificultades en el procedimiento de ratificación y aplicación de los instrumentos de derecho aeronáutico, incluidas la organización de seminarios teóricos o prácticos y la participación en los mismos para acelerar el proceso de ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

APÉNDICE D

Enseñanza del derecho aeronáutico

La Asamblea:

Comprendiendo la indudable importancia que tiene para la Organización y los Estados la enseñanza especializada del Derecho Aeronáutico, de tal manera que estimule el conocimiento de una materia tan importante; y

Acogiendo con beneplácito la introducción de los cursos en el ámbito del derecho aeronáutico de la OACI para que los representantes de las administraciones de aviación civil, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea puedan apoyar a sus organizaciones en la aplicación del derecho aeronáutico internacional;

Encarga al Consejo y al Secretario General que tomen todas las medidas posibles para fomentar la enseñanza y la difusión del conocimiento del derecho aeronáutico en todo el mundo;

Insta a los Estados a que adopten las medidas apropiadas para alcanzar el fin anteriormente expuesto; y

Exhorta a los Estados contratantes y demás interesados a realizar contribuciones al Fondo Assad Kotaite de becas para estudios de posgrado y posdoctorado.

APÉNDICE E

Adopción de legislación interna sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves (pasajeros insubordinados y perturbadores)

La Asamblea:

Reconociendo que, en virtud del Preámbulo y del Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, uno de los fines y objetivos de la Organización es fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional a fin de satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

Observando el aumento del número y de la gravedad de incidentes notificados en que están involucrados pasajeros insubordinados y perturbadores a bordo de aeronaves;

Considerando las repercusiones de estos incidentes para la seguridad de las aeronaves y de los pasajeros y la tripulación a bordo de estas aeronaves;

Consciente del hecho de que las leyes y reglamentos vigentes de derecho interno e internacional en muchos Estados no son totalmente adecuados para enfrentar eficazmente este problema;

Reconociendo el entorno especial de las aeronaves en vuelo y los riesgos inherentes al mismo, así como también la necesidad de adoptar medidas de derecho interno adecuadas con la finalidad de que los Estados puedan perseguir los delitos que constituyen un comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves;

Alentando la adopción de normas jurídicas de derecho interno que permitan a los Estados ejercer su jurisdicción en los casos que corresponda para perseguir los delitos que constituyen un comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves matriculadas en otros Estados;

Tomando nota de que el 4 de abril de 2014 los Estados reunidos en la Conferencia internacional de derecho aeronáutico celebrada en Montreal adoptaron el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, y que la Conferencia decidió no enumerar en el mismo las infracciones y otros actos sino recomendar la actualización de la Circular 288 – *Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores* publicada por la OACI en 2002; y

Tomando nota además de la publicación del Doc 10117 – *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores*, que incorpora cambios derivados de la adopción del Protocolo de Montreal de 2014 y contiene una lista de infracciones y actos más susceptibles de ser cometidos a bordo de las aeronaves por pasajeros insubordinados y perturbadores.

Por consiguiente:

Insta a todos los Estados contratantes a sancionar lo antes posible leyes y reglamentos de derecho interno para afrontar eficazmente el problema de los pasajeros insubordinados y perturbadores, siguiendo la orientación del *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores* (Doc 10117) de la OACI e incorporando, en la medida de lo posible, las disposiciones de la legislación modelo expuestas a continuación;

Exhorta a todos los Estados contratantes a que sometan a las autoridades correspondientes, para que consideren su procesamiento o la instauración de procedimiento administrativo o cualquier otra forma de acción legal, a todas las personas de las cuales tengan razones fundadas para considerar que han cometido cualquiera de los delitos y actos previstos en las leyes y los reglamentos de derecho interno sancionados y para lo cual tienen jurisdicción de conformidad con dichas leyes y dichos reglamentos; y

Alienta a los Estados que aún no lo hayan hecho a considerar la introducción de sanciones civiles y administrativas en respuesta a los actos o infracciones menos graves vinculados al comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves de manera expeditiva y efectiva.

Legislación modelo sobre ciertos delitos cometidos a bordo de aeronaves

Artículo 1: Agresión y otros actos de interferencia contra un miembro de la tripulación a bordo de una aeronave

Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave cometa cualquiera de los siguientes actos:

- (1) agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación;
- (2) intimidación o amenaza verbal contra un miembro de la tripulación, cuando dicho acto interfiere en el desempeño de las funciones del miembro de la tripulación o disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;
- (3) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de:
 - (a) proteger la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes dentro de la misma; o
 - (b) mantener el orden y la disciplina a bordo.

Artículo 2: Agresión y otros actos que ponen en peligro la seguridad operacional o comprometen el orden y la disciplina a bordo de una aeronave

- (1) Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave cometa un acto de violencia física contra una persona o de agresión sexual o de pedofilia.
- (2) Toda persona que cometa a bordo de una aeronave cualquiera de los siguientes actos comete un delito, si es probable que ese acto ponga en peligro la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de una persona a bordo, o si dicho acto compromete el orden y la disciplina a bordo de la aeronave:
 - (a) agresión, intimidación o amenaza, física o verbal, contra otra persona;
 - (b) acto intencional que causa daños a los bienes o la destrucción de los mismos;
 - (c) consumo de bebidas alcohólicas o de drogas que conduzca a un estado de ebriedad o exaltación.

Artículo 3: Otros actos que constituyen delitos a bordo de una aeronave

Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave cometa cualquiera de los siguientes actos:

- (1) fumar en un lavabo o en otro lugar cuando dicho acto esté prohibido;
- (2) desactivar un detector de humo u otro dispositivo de seguridad a bordo de la aeronave;
- (3) hacer funcionar un artículo electrónico portátil cuando dicho acto esté prohibido.

APÉNDICE F

Modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

Considerando que la implementación mundial de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), uno de cuyos objetivos es proporcionar servicios críticos para la seguridad operacional, ha progresado notablemente desde su introducción en la 10ª Conferencia de navegación aérea, celebrada en 1991, y fue respaldada con entusiasmo en la 11ª Conferencia de navegación aérea, en 2003;

Considerando que el marco jurídico existente para los sistemas CNS/ATM, constituido por el Convenio de Chicago, sus Anexos, las Resoluciones de la Asamblea (incluida, especialmente, la Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS), los textos de orientación pertinentes de la OACI (incluida, especialmente, la Declaración sobre la política general de la OACI para la implementación y explotación de los sistemas CNS/ATM), los planes regionales de navegación aérea y los intercambios de correspondencia entre la OACI y los Estados que explotan constelaciones de satélites de navegación, ha permitido la implementación técnica lograda hasta el presente;

Considerando que la OACI ha dedicado recursos considerables al estudio de los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas CNS/ATM en la Asamblea de la OACI, el Consejo, el Comité Jurídico, un grupo formado por expertos jurídicos y técnicos y un grupo de estudio, habiendo permitido comprender y registrar de forma detallada los desafíos, cuestiones y problemas que enfrenta la comunidad mundial;

Considerando que deben tenerse en cuenta también las iniciativas regionales a fin de elaborar medidas que aborden las cuestiones jurídicas o institucionales que podrían obstaculizar la implementación de los sistemas CNS/ATM en una región, asegurándose de que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago; y

Considerando que la decimotercera Conferencia de navegación aérea en 2018 examinó el estado de las tecnologías existentes y futuras que habilitan el sistema mundial de navegación aérea;

La Asamblea:

1. *Reconoce* la importancia de la cuestión 6 del programa general de trabajo del Comité Jurídico “Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas satelitales mundiales y los servicios de apoyo de los servicios de la navegación aérea internacional”, y de las resoluciones o decisiones de la Asamblea y el Consejo relacionadas con este asunto;
2. *Reafirma* que no es necesario enmendar el Convenio de Chicago para la implementación de los sistemas CNS/ATM;
3. *Invita* a los Estados contratantes a considerar también la posibilidad de recurrir a las organizaciones regionales a fin de que elaboren los mecanismos necesarios para abordar cuestiones jurídicas o institucionales que puedan obstaculizar la implementación de los sistemas CNS/ATM en una región, asegurándose de que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago y con el derecho público internacional;
4. *Alienta* la facilitación de asistencia técnica para la implementación de los sistemas CNS/ATM por la OACI, las organizaciones regionales y las empresas del sector;
5. *Invita* a los Estados contratantes, a otros organismos multilaterales y a las entidades financieras del sector privado a que consideren la creación de fuentes de financiación adicionales para prestar asistencia a los Estados y a los grupos regionales en la implementación de los sistemas CNS/ATM;

6. *Encarga* al Secretario General que supervise y, cuando corresponda, asista en la elaboración de marcos contractuales a los que las partes puedan acceder basándose, entre otras cosas, en la estructura y el modelo propuestos por los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y las otras comisiones regionales de aviación civil, así como en el derecho internacional;
7. *Invita* a los Estados contratantes a que transmitan las iniciativas regionales al Consejo; y
8. *Encarga* al Consejo que registre tales iniciativas regionales, considere su valor y las haga públicas lo más pronto posible (de conformidad con los Artículos 54, 55 y 83 del Convenio de Chicago).

APÉNDICE G

Fortalecimiento de la capacidad y efectividad de los Estados para aplicar los tratados de derecho aeronáutico y actualizar sus leyes y reglamentos nacionales

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 Foro de asesores jurídicos de la aviación civil organizado por la OACI con la acogida de los Estados miembros, que permite 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, los cursos de la OACI en el ámbito del Derecho Aeronáutico y otros eventos similares para la capacitación y el perfeccionamiento continuos de sus asesores jurídicos, y a que consideren la posibilidad de organizar ocasionalmente tales eventos en sus Estados y regiones;
3. *Invita* a los Estados miembros a que apoyen la iniciativa del Foro de asesores jurídicos de la aviación civil y a que consideren la posibilidad de acoger nuevas ediciones del Foro, así como a que fomenten y faciliten la participación de sus asesores jurídicos en el Foro y la presentación de contribuciones por parte de estos;

4. *Pide* al Secretario General que brinde asistencia a los Estados miembros en la consecución y el mantenimiento de la debida competencia de sus asesores jurídicos de aviación civil, en particular mediante la elaboración de un marco de competencias para consolidar su función; y

5. *Insta* a los Estados miembros a que apoyen la labor de la OACI en la esfera jurídica fomentando la participación activa de sus asesores jurídicos en la labor del Comité Jurídico, los subcomités y equipos especiales, los grupos de expertos, los grupos de trabajo y demás órganos similares creados para examinar cuestiones de Derecho Aeronáutico y proponer soluciones jurídicas.

APÉNDICE H

Registro en la OACI de los acuerdos y arreglos aeronáuticos

Considerando que el artículo 83 del Convenio de Chicago prevé que los Estados contratantes registrarán sus acuerdos y arreglos aeronáuticos en el Consejo;

Considerando que el registro de los acuerdos y arreglos aeronáuticos se rige por el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos* (Doc 6685 de la OACI), que el Consejo adopta y actualiza cada cierto tiempo; y

Considerando que la OACI puso en marcha en 2020 el sitio web sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos (WAGMAR), que facilita el autorregistro por parte de los Estados contratantes de los acuerdos y arreglos aeronáuticos;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados contratantes a presentar al Consejo, con fines de registro, sus acuerdos y arreglos aeronáuticos según lo previsto en el artículo 83 del Convenio de Chicago; y

2. *Invita* a los Estados contratantes a utilizar la plataforma WAGMAR para el registro de sus acuerdos y arreglos aeronáuticos.

Resolución A42-6: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea

Considerando que la OACI no cesa en sus esfuerzos por el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante la cooperación entre los Estados miembros y las demás partes interesadas;

Considerando que la OACI se ha fijado en su Plan Estratégico 2026-2050 objetivos estratégicos que incluyen objetivos relacionados con la seguridad operacional y la capacidad y eficiencia;

Reconociendo la importancia de contar con un marco mundial y planes regionales y nacionales en respaldo de los objetivos estratégicos de la OACI;

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

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

Tomando nota de la aprobación acordada por el Consejo de la edición 2026-2028 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y de la octava edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP);

La Asamblea:

1. *Respalda* la edición 2026-2028 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y la octava edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la evolución del sistema de navegación aérea, respectivamente;
2. *Resuelve* que la OACI implante y mantenga vigentes el GASP y el GANP en respaldo de los objetivos estratégicos pertinentes de la Organización y, a su vez, garantice la estabilidad y el alineamiento necesarios;
3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación, colaboración y coordinación con todos los interesados;
4. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales, garantizándose así la coherencia, la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional;
5. *Insta* a los Estados miembros a idear soluciones sostenibles a fin de ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y de navegación aérea, objetivo que puede lograrse compartiendo los recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales y los conocimientos especializados de otros Estados;
6. *Insta* a los Estados miembros a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias de seguridad operacional y navegación aérea, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), a través del GASP, el GANP y el proceso de planificación regional de la OACI;
7. *Insta* a los Estados miembros, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del GASP y el GANP, así como de los planes regionales y nacionales, evitando la duplicación de esfuerzos;
8. *Exhorta* a los Estados e invita a los demás interesados a cooperar en la formulación y ejecución de planes regionales, subregionales y nacionales que se basen en el marco de los planes GASP y GANP;
9. *Encarga* al Secretario General que promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva el GASP y el GANP y preste a los Estados miembros el apoyo necesario para la elaboración e implementación de planes nacionales; y
10. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-6 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, en consonancia con el objetivo de que haya cero víctimas mortales en la aviación internacional, de conformidad con el Plan Estratégico 2026-2050;

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

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

Tomando nota de que un sistema de aviación sostenible y resiliente contribuye al desarrollo económico de los Estados y sus industrias;

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

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

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

Tomando nota de la intención de utilizar un enfoque basado en los riesgos para gestionar la seguridad operacional en el GASP para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten;

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

Tomando nota de la necesidad de asistir a los Estados miembros en la creación de sistemas de vigilancia de la seguridad operacional para adoptar un enfoque de gestión de la seguridad operacional bajo su programa estatal de seguridad operacional (SSP);

La Asamblea:

1. *Destaca* la necesidad de seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación reduciendo el número de accidentes y de víctimas mortales conexas en las operaciones de transporte aéreo en todo el mundo;
2. *Destaca* que los limitados recursos de la comunidad de la aviación internacional deberían ser utilizados en forma estratégica para apoyar a los Estados y las regiones procurando la asistencia para facilitar la implementación del SSP, lo que incluye el fortalecimiento de la vigilancia de la seguridad operacional;
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 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 y actualizando textos de orientación y herramientas para apoyar la elaboración y ejecución de planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación.

APÉNDICE B

Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)

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

Habiendo adoptado la resolución A42-9, 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 los objetivos ambiciosos mundiales de la OACI en materia de reducción de las emisiones de CO₂;

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

Reconociendo que una arquitectura orientada a los servicios fomenta la prestación segura, eficiente y flexible de servicios de navegación aérea; y

Reconociendo que el intercambio de mejores prácticas, la experiencia adquirida y el aporte de textos de orientación pueden apoyar a los Estados en la introducción de mejoras operacionales de manera rentable por medio de la adopción de sistemas avanzados sin pasar por pasos intermedios;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que utilice la orientación del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) para elaborar y establecer las prioridades del programa de trabajo técnico de la OACI en la esfera de la navegación aérea;
2. *Exhorta* a los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y la industria aeronáutica de la aviación 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;
3. *Exhorta* a los Estados a tener en cuenta las directrices del GANP para la implementación de mejoras operacionales como parte de su estrategia nacional para reducir el impacto ambiental de la aviación internacional, incluidas las emisiones de CO₂;
4. *Exhorta* a los Estados, los PIRG y la industria de la aviación a dar información oportuna a la OACI, y mutuamente, sobre el grado de ejecución del GANP, comunicando además la experiencia adquirida en la aplicación de las mejoras operacionales indicadas en el marco ASBU;
5. *Invita* a los PIRG a utilizar las herramientas normalizadas de la OACI u otras herramientas regionales adecuadas para seguir el avance de la implantación de los sistemas de navegación aérea y, en colaboración con la OACI, analizar su implantación;
6. *Encarga* al Consejo que publique los resultados de los análisis en los informes de actuación regional que incluyan, como mínimo, las prioridades clave en materia de ejecución y los beneficios ambientales acumulados asociados a la implementación de las mejoras operacionales indicadas en el marco ASBU;
7. *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 dentro del marco de sus respectivos PIRG a fin de asegurar la armonización regional y la compatibilidad e interoperabilidad mundial;

8. *Encarga* al Consejo que continúe desarrollando el GANP, con una hoja de ruta de las capacidades mínimas necesarias para la evolución del sistema de navegación aérea y los plazos para su aplicación a escala mundial, manteniéndolo actualizado con la evolución de las tecnologías emergentes y los requisitos operacionales;
9. *Pide* a la OACI que incorpore principios de arquitectura orientada a los servicios en el GANP, a fin de guiar a los proveedores de servicios de navegación aérea en la planificación y aplicación de sistemas ágiles, mundialmente interoperables y preparados para el futuro para contribuir a una gestión sin discontinuidades del tránsito aéreo; e
10. *Invita* a la OACI a avanzar en la elaboración de textos de orientación relacionados con el Plan Nacional de Navegación Aérea en las próximas revisiones del GANP y a recopilar y compartir las mejores prácticas, la experiencia adquirida y los resultados de referencia relacionados con la aplicación de mejoras operacionales.

Resolución A42-7: Apoyo a la política de la OACI en asuntos sobre espectro de radiofrecuencia

Considerando que la OACI es la agencia especializada de las Naciones Unidas responsable de la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional;

Considerando que la OACI adopta las normas y prácticas recomendadas internacionales (SARP) para los sistemas de comunicaciones aeronáuticas y asistentes de radionavegación;

Considerando que la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) es la agencia especializada de las Naciones Unidas que regula el uso del espectro de radiofrecuencia;

Considerando que la posición de la OACI, aprobada por el Consejo, para las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones (CMR) de la UIT es producto de la coordinación de los requisitos de la aviación internacional para el espectro de radiofrecuencia;

Considerando que la aviación necesita una estrategia integral sobre el espectro de radiofrecuencia para respaldar la disponibilidad puntual y la protección apropiada del espectro adecuado;

Considerando que es necesario un entorno sostenible para que el crecimiento y desarrollo tecnológico respalden la seguridad y la eficiencia operativa de los sistemas aeronáuticos actuales y futuros, y permitan la transición entre las tecnologías presentes y futuras;

Reconociendo que el desarrollo y la implementación de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tráfico aéreo (CNS/ATM) y la seguridad de la aviación civil internacional podría verse afectada gravemente a menos que se cumplan los requisitos de asignación del espectro para una adecuada seguridad aeronáutica y la protección continua de dichas asignaciones;

Reconociendo que los problemas del espectro sin resolver en relación con los servicios de seguridad aeronáutica han provocado cancelaciones de vuelos, degradación de los servicios de gestión del tráfico aéreo e interrupciones de las operaciones de vuelo;

Reconociendo que la aviación civil atraviesa de manera ininterrumpida las fronteras internacionales y opera a pesar de las diferencias nacionales o regionales en la implementación de los servicios radiofónicos no aeronáuticos, las cuestiones de espectro no resueltas relativas a los servicios mundiales de seguridad aeronáutica pueden repercutir en las operaciones de vuelos internacionales;

Reconociendo que es necesario gestionar las frecuencias y aplicar las mejores prácticas para garantizar un uso óptimo del espectro de frecuencia asignado a la aviación;

Reconociendo que se necesita el apoyo de las administraciones de los estados miembros de la UIT para garantizar que la CMR respalde la posición de la OACI y se atiendan los requisitos de la aviación;

Considerando la urgente necesidad de reforzar dicho apoyo debido a las mayores demandas de espectro y la agresiva competencia de los servicios de telecomunicaciones comerciales;

Considerando el mayor nivel de actividades en preparación de la CMR de la UIT debido a la creciente demanda de ancho de banda de todos los usuarios del espectro de radiofrecuencia (RF), así como la importancia cada vez mayor del desarrollo de posturas regionales por parte de los organismos de telecomunicaciones regionales, como APT, ASMG, ATU, CEPT, CITEL y RCC4; y

Considerando las recomendaciones 7/3 y 7/6 de la Reunión departamental especial de comunicaciones/operaciones (1995) (SP COM/OPS/95), la Recomendación 5/2 de la 11ª Conferencia de aeronavegación (2003), la Recomendación 1/12 de la 12ª Conferencia de aeronavegación (2012) y la Recomendación 5/5 de la Conferencia de Alto Nivel sobre la Covid-19 de la OACI (2021);

La Asamblea:

1. *Alienta* a los Estados miembros a fomentar las condiciones para que las autoridades nacionales que regulan los servicios radioeléctricos puedan trabajar en estrecha coordinación con las administraciones de aviación civil, logrando de esa forma que el interés de la aviación quede reflejado en las políticas nacionales y las posturas estatales referidas al espectro radioeléctrico en preparación de la CMR de la UIT y durante su celebración;

2. *Insta* a los estados miembros, las organizaciones internacionales y otras partes interesadas de la aviación civil a apoyar firmemente la estrategia de la OACI sobre el espectro de frecuencias, así como la postura de la OACI en las CMR y en otras actividades regionales e internacionales realizadas en preparación de las CMR, incluido mediante lo siguiente:

- a) colaborar para lograr sistemas con un espectro de frecuencias aeronáuticas que sea eficiente, así como una gestión de las frecuencias aeronáuticas que se ajuste a las “mejores prácticas” que existen actualmente;
- b) respaldar las actividades de la OACI en relación con la política y la estrategia sobre el espectro de frecuencias aeronáuticas a través de las reuniones de grupos de expertos y de planificación regionales relevantes;
- c) comprometerse a integrar plenamente los intereses de la aviación en el desarrollo de las posturas presentadas a los foros de telecomunicaciones regionales que participan en la preparación de propuestas conjuntas a la CMR;
- d) incluir en sus propuestas a la CMR, en la medida de lo posible, material coherente con la postura de la OACI;
- e) apoyar la postura de la OACI y las declaraciones de políticas de la OACI en las CMR de la UIT, según lo aprobado por el Consejo e incluido en el *Manual sobre Requerimientos del Espectro de Radiofrecuencia para la Aviación Civil* (Doc 9718);
- f) comprometerse a facilitar que los expertos en aviación civil participen plenamente tanto en el desarrollo de las posturas regionales y estatales como en la promoción de los intereses de la aviación en la UIT, y
- g) garantizar, en la medida de lo posible, que sus delegaciones en las conferencias regionales, grupos de estudio de la UIT y las WRC incluyan expertos de las autoridades de aviación civil y otras partes interesadas de la aviación civil que estén totalmente preparados para representar los intereses de la aviación;

3. *Insta* a los Estados miembros a interactuar con las autoridades que regulan los servicios radioeléctricos a fin de incluir el interés de la aviación con los demás intereses nacionales, especialmente en preparación de las CMR de la UIT y durante su celebración;

4. *Insta* a los estados miembros a considerar prioritaria la seguridad del público y la aviación al decidir cómo implementar servicios nuevos o adicionales, y a consultar con los reguladores de seguridad de la aviación, expertos en la materia y usuarios del espacio aéreo para que aporten todas las consideraciones necesarias y establezcan las medidas necesarias para garantizar que los actuales sistemas y servicios de aviación no estén expuestos a interferencias perjudiciales;
5. *Solicita* que el Secretario General llame la atención de la UIT sobre la importancia de una adecuada asignación del espectro de radiofrecuencias y protección de la seguridad aeronáutica;
6. *Indica* al Consejo y al Secretario general que, de forma prioritaria y según el presupuesto adoptado por la Asamblea, garantice la disponibilidad de los recursos necesarios para respaldar el desarrollo y la implementación de una estrategia integral sobre el espectro de frecuencias de la aviación, así como una mayor participación de la OACI en las actividades regionales e internacionales de gestión del espectro; y
7. *Declara* que esta resolución reemplaza a la resolución A41-7.

Resolución A42-8: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

Considerando que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de las políticas y prácticas de la Organización relativas a los sistemas CNS/ATM, a fin de facilitar su implantación y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles y lógicamente organizados;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas CNS/ATM, según están formuladas al clausurarse el 42º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea, para el cual se crea una comisión técnica, una declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas CNS/ATM; y
3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-8.

APÉNDICE A

Política general

Considerando que la OACI es el único organismo internacional que está efectivamente en condiciones de coordinar las actividades CNS/ATM mundiales;

Considerando que los sistemas CNS/ATM de la OACI deberían ponerse al servicio de los intereses y objetivos de la aviación civil en todo el mundo;

Considerando que los Estados contratantes deberían tener el mismo derecho de beneficiarse de los sistemas mundiales incorporados en los sistemas CNS/ATM de la OACI; y

Tomando en consideración la Declaración sobre la política general de la OACI para la implantación y explotación de los sistemas CNS/ATM, elaborada y adoptada por el Consejo de la OACI el 9 de marzo de 1994;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que nada debería privar a un Estado contratante de su derecho de beneficiarse de los sistemas CNS/ATM de la OACI ni ser motivo de discriminación entre los Estados proveedores de servicios y los usuarios;
2. *Resuelve* que ni la soberanía ni las fronteras de los Estados deberían resultar afectadas por la implantación de los sistemas CNS/ATM de la OACI;
3. *Insta* a que las disposiciones y textos de orientación relativos a todos los aspectos de los sistemas CNS/ATM de la OACI se estudien y elaboren mediante la organización de reuniones, conferencias, grupos de expertos y seminarios apropiados con la participación de los Estados contratantes; y
4. *Insta* a que las disposiciones propuestas para todos los aspectos de los sistemas CNS/ATM de la OACI se transmitan a todos los Estados contratantes con la antelación necesaria, de modo que tengan la oportunidad de prepararse en la medida de lo posible.

APÉNDICE B

Armonización de la implantación de los sistemas CNS/ATM de la OACI

Considerando el carácter internacional de la aviación civil y las interacciones regionales de los servicios de navegación aérea;

Considerando las Recomendaciones 4/5, 6/2, 7/1, 8/4 y 8/5 de la 10ª Conferencia de navegación aérea, las Recomendaciones 4/4 y 4/5 de la tercera reunión del Comité especial para la supervisión y coordinación del desarrollo del sistema de navegación aérea del futuro y del planeamiento de la transición (FANS Fase II), la Recomendación 4/4 de la cuarta reunión del Comité FANS (Fase II) y las Recomendaciones 1/1, 1/5, 1/13, 2/8, 4/1, 6/9, 6/13 y 7/3 de la 11ª Conferencia de navegación aérea;

Considerando que el Consejo de la OACI ha tomado nota de esas recomendaciones o las ha aprobado y ha dado instrucciones al Secretario General para que adopte todas las medidas apropiadas;

Reconociendo la función que las regiones deben desempeñar en la planificación e implantación de los sistemas CNS/ATM de la OACI;

Consciente del retraso que algunas regiones podrían tener en la transición a otros sistemas;

Tomando nota con satisfacción de los programas de pruebas y demostraciones y del progreso alcanzado en todas las regiones con respecto a la implantación de sistemas ATM avanzados;

Estimando que la colaboración de todas las regiones garantizaría una evaluación mejor de las pruebas y favorecería la evolución de los sistemas CNS/ATM de la OACI a fin de asegurar que los sistemas sean interoperables y contribuyan a alcanzar un sistema ATM mundial en el que no se perciban los límites de los componentes y que permita la adaptación para satisfacer eficazmente las necesidades regionales y locales;

Tomando nota de que es preciso que las cuestiones económicas e institucionales, en especial los análisis de costos/beneficios, el financiamiento de instalaciones, la recuperación de costos y los aspectos relativos a la cooperación, sean abordadas por los Estados individual o colectivamente; y

Tomando nota de que determinados Estados necesitarán asistencia técnica y financiera para la rápida obtención de beneficios para los usuarios y la implantación mundial coordinada y armoniosa de los sistemas CNS/ATM en apoyo de un sistema ATM mundial, y *reconociendo* la declaración relativa al papel central que la OACI desempeñará en la coordinación de los arreglos de cooperación técnica y en la facilitación de asistencia a los Estados en relación con los aspectos técnicos, financieros, de gestión, jurídicos y de cooperación de la implantación;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados, los PIRG y la industria aeronáutica a utilizar el concepto operacional de ATM mundial de la OACI como marco común para guiar la planificación e implantación de los sistemas CNS/ATM y a concentrar todo ese trabajo de elaboración en el concepto operacional de ATM mundial;
2. *Insta* a los Estados y organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) a establecer un marco de planificación conjunta y cooperación a nivel subregional para el desarrollo conjunto de sistemas CNS/ATM;
3. *Insta* al Consejo a asegurar que la OACI elabore las estrategias de transición, los requisitos ATM y los SARPS necesarios para apoyar la implantación de un sistema ATM mundial;
4. *Insta* al Consejo a que continúe examinando sin demora los aspectos económicos, institucionales, jurídicos y estratégicos relacionados con la implantación de los sistemas CNS/ATM de la OACI;
5. *Insta* al Consejo a adoptar las medidas necesarias para asegurar que el futuro sistema ATM mundial esté basado en la performance y que los objetivos y las metas de performance para el sistema futuro se elaboren de manera oportuna;
6. *Exhorta* a los Estados que estén en condiciones de hacerlo, e *invita* a las organizaciones internacionales interesadas, a los usuarios y a los proveedores de servicios a:
 - a) no ahorrar ningún esfuerzo para colaborar en la ejecución del programa de investigación, desarrollo, pruebas y demostraciones (IDP y D) y facilitarlo, en estrecha cooperación con los Estados de recursos limitados; y
 - b) validar los componentes del concepto identificados en el concepto operacional de ATM mundial;
7. *Pide* al Consejo, como asunto de alta prioridad y en el marco del presupuesto aprobado por la Asamblea, que se asegure de que se pongan los recursos necesarios a disposición de las Oficinas regionales de la OACI, en particular de aquellas acreditadas ante los Estados en desarrollo, teniendo en cuenta el apoyo creciente que tendrán que proporcionar a los grupos regionales de planificación y ejecución, que son los principales órganos encargados de la planificación regional de la transición a los sistemas CNS/ATM de la OACI; y
8. *Pide asimismo* al Consejo que continúe instando a los Estados, organizaciones internacionales e instituciones financieras a movilizar recursos para ayudar a los Estados que necesiten cooperación técnica en la planificación e implantación de los sistemas CNS/ATM de la OACI.

APÉNDICE C

Resiliencia de los sistemas y servicios CNS/ATM de la OACI

Considerando que los sistemas CNS/ATM están evolucionando al igual que las interdependencias, amenazas y vulnerabilidades asociadas a las CNS;

Considerando que los sucesos de interferencias en los sistemas CNS basados en satélites y en el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), en particular, han aumentado significativamente;

Considerando que la resiliencia de las CNS a la interferencia debe abordarse a nivel mundial con un enfoque holístico que garantice una evolución eficiente y coordinada entre la arquitectura de la infraestructura, mejores capacidades tecnológicas, procedimientos operacionales civiles y militares, autoridades de reglamentación de radiocomunicaciones y coordinación cívico-militar;

Reconociendo que la resiliencia a la interferencia debe incrementarse maximizando la integración de toda la infraestructura terrestre, la infraestructura espacial y los componentes de a bordo pertinentes de manera cooperativa y complementaria para que sea lo más sólida posible ante casos de trastornos del servicio basado en satélites o en entornos en donde se presentan señales falsas o engañosas;

Reconociendo que la infraestructura tanto a bordo de la aeronave como en tierra que complementa los sistemas CNS basados en satélites tiene que adaptarse para incluir, cuando corresponda, la detección y mitigación de interferencias, y funciones de notificación para facilitar la resolución de anomalías de funcionamiento que se presenten operacionalmente;

Estimando que, combinadas con el marco jurídico apropiado, tales capacidades y medidas permitirán a las autoridades competentes responder ante interferencias perjudiciales causadas por la operación ilegal de transmisores y evitar la proliferación y el uso de tales transmisores ilegales y el uso indebido de equipos de prueba y de mantenimiento;

Estimando que, con la coordinación apropiada y aplicando las mejores prácticas, las autoridades militares y de Estado pueden llevar a cabo pruebas relacionadas con el GNSS y otras intervenciones que utilizan equipo de radio, de ser necesario, y sin afectar indebidamente a la aviación civil;

Estimando que la coordinación cívico-militar debería facilitar el intercambio de información pertinente con los usuarios del espacio aéreo, en especial durante vuelos cerca de una zona de conflicto; y

Reconociendo que la pérdida de la conciencia situacional de la tripulación por causas maliciosas se clasifica como amenaza de ciberseguridad que no puede tolerarse en la aviación civil; y que enviar intencionalmente señales engañosas para sustituir la señal genuina es una amenaza para la seguridad operacional de vuelo mucho más grave que la pérdida de esta señal;

La Asamblea:

1. *Alienta* a los Estados a que hagan la transición hacia sistemas CNS seguros, optimizados, basados en la integración complementaria de capacidades apropiadas e independientes de la aeronave, infraestructura satelital y basada en tierra que maximice la resiliencia y la resistencia a cualquier tipo de interferencia;
2. *Alienta* a los organismos normativos y a la industria a desarrollar capacidades apropiadas de detección, mitigación y notificación de interferencias a bordo de la aeronave, componentes del sistema CNS satelitales y basados en tierra, con el fin de aumentar la resiliencia de las CNS, garantizar la continuidad de las operaciones y prevenir cualquier efecto en cascada por el uso de datos de posición, velocidad o tiempo comprometidos;
3. *Alienta* a los Estados a asegurarse de que se disponga de capacidades terrenales resilientes de CNS para garantizar operaciones seguras y complementar los datos de posición, navegación y tiempo a nivel de aeronave con información de vigilancia independiente para mantener la resiliencia y seguridad de las operaciones;
4. *Invita* a la OACI a formular principios de alto nivel sobre la forma de integrar los sistemas y capacidades de CNS en tierra, espaciales y de a bordo y soluciones de posición, navegación y tiempo para obtener servicios de determinación de la posición y temporización más resilientes;
5. *Alienta* a los organismos normalizadoras y la industria a colaborar con la OACI para impulsar soluciones de posición, navegación y tiempo que concuerden con las iniciativas de la OACI;
6. *Invita* a la OACI a que establezca un marco de examen integral para mejorar la resiliencia de los sistemas y servicios CNS/ATM;

7. *Insta* a los Estados a aplicar las medidas necesarias para evitar la comercialización/proliferación, adquisición, posesión y uso de transmisores ilegales tales como inhibidores de frecuencias, así como el uso indebido de equipo de prueba o mantenimiento que pueda tener un impacto en los sistemas CNS;
8. *Insta* a los Estados a garantizar una estrecha colaboración entre las distintas autoridades de aviación, autoridades militares, proveedores de servicios y autoridades de reglamentación de radiocomunicaciones y de gestión del espectro de frecuencias a fin de establecer las medidas especiales que se requieran para que el espectro utilizado por todos los sistemas CNS y el GNSS, en particular, esté libre de interferencias perjudiciales;
9. *Insta* a los Estados a que se abstengan de toda forma de inhibición o suplantación de señales que afecte a la aviación civil;
10. *Insta* a los Estados a notificar y coordinar en la mayor medida posible de antemano con el proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP) responsable del espacio aéreo afectado en el caso de que se realicen operaciones o entrenamientos militares u otro tipo de operaciones de seguridad o defensa autorizadas por el Estado que puedan causar cualquier forma de inhibición o suplantación de señales que afecten a la aviación civil; y
11. *Insta* a los Estados y a los explotadores a que, al evaluar los riesgos de interferencia asociados a las zonas de conflicto, consideren que el uso de sistemas CNS basados en satélites puede verse afectado más allá de esas zonas.

Resolución A42-9: Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea

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

Considerando que la Asamblea adoptó, mediante la resolución A40-4, apéndices A a O inclusive, una declaración de los criterios permanentes y las prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea existentes al concluir el 40º período de sesiones de la Asamblea;

Considerando que la Asamblea ha examinado las propuestas formuladas por el Consejo para la enmienda de la declaración de criterios permanentes y prácticas correspondientes que figura en la resolución A40-4, apéndices A a O inclusive, y ha enmendado la declaración para reflejar las decisiones tomadas durante el 42º período de sesiones;

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

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

La Asamblea:

1. *Resuelve que:*
 - a) los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI en materia de navegación aérea existentes al concluir el 42º período de sesiones de la Asamblea; y
 - b) las prácticas correspondientes a los criterios individuales que figuran en los apéndices constituyen una orientación destinada a facilitar y garantizar la aplicación de los respectivos criterios.

2. *Pide* al Consejo que mantenga en examen la Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea y que notifique a la Asamblea cuando se requieran cambios en la misma; y
3. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A40-4 con sus apéndices, y a la resolución A15-9.

APÉNDICE A

Reuniones de navegación aérea de alcance mundial

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

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

La Asamblea resuelve que:

1. la celebración de reuniones convocadas por el Consejo, a las cuales puedan asistir todos los Estados miembros en pie de igualdad, constituirá el vehículo principal para progresar en la solución de los problemas de carácter mundial, incluso la elaboración de enmiendas a los Anexos, planes mundiales y otros documentos básicos en la esfera de la navegación aérea;
2. dichas reuniones se convocarán únicamente cuando lo justifiquen el número e importancia de los problemas que se hayan de tratar y existan probabilidades de adoptar medidas constructivas para resolverlos; las reuniones convocadas en virtud de estos principios podrán también verse llamadas a celebrar debates preliminares sobre asuntos respecto a los cuales no puedan adoptarse aún medidas concretas;
3. la organización de dichas reuniones se dispondrá de acuerdo con la mejor manera de llevar a cabo la tarea que se les asigne y lograr una coordinación adecuada entre las especialidades técnicas interesadas; y
4. a menos que lo exijan circunstancias especiales, no se convocarán más de dos de dichas reuniones en un mismo año civil y mediará un intervalo de por lo menos 12 meses entre la celebración de dos reuniones sucesivas que traten en detalle de la misma especialidad técnica.

Prácticas correspondientes

1. Antes de decidir que se dé traslado de un asunto a una reunión de carácter mundial, el Consejo debería estudiar si mediante un intercambio de correspondencia con los Estados o utilizando medios tales como grupos de expertos o grupos de estudio de navegación aérea podría resolverse el problema o facilitarse su solución en una reunión ulterior.
2. El orden del día debería ser suficientemente explícito para definir la labor que deba llevarse a cabo e indicar la clase de conocimientos especializados que se necesitarán en la reunión. En las reuniones cuyo orden del día incluya más de una especialidad técnica, el tipo de conocimientos especializados que en ellas se necesite debería reducirse al mínimo compatible con la eficiencia.
3. Con objeto de facilitar la participación de todos los Estados miembros, el Consejo debería disponer el programa de reuniones de tal manera que los funcionarios técnicos enviados por los Estados puedan llevar a cabo eficazmente su labor en el menor tiempo posible.

4. La duración prevista de una reunión debería ser adecuada para despachar el orden del día, estudiar el proyecto de informe en los idiomas de trabajo de la reunión y aprobar el informe final. Al finalizar la reunión, la Secretaría debería hacer las pequeñas enmiendas de redacción que sean necesarias y corregir los errores tipográficos del informe.

5. El orden del día aprobado y la documentación principal para la reunión deberían despacharse, normalmente por correo aéreo, por lo menos 10 meses antes de la fecha de su inauguración en el caso del orden del día, y tres meses antes en el caso de la documentación principal; la demás documentación pertinente debería despacharse tan pronto como sea posible.

APÉNDICE B

Grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación (ANC)

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

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

La Asamblea resuelve que:

1. la Comisión de Aeronavegación creará grupos de expertos cuando sea necesario adelantar la solución de problemas técnicos especializados que la Comisión de Aeronavegación no pueda resolver adecuada o rápidamente mediante otros mecanismos establecidos;
2. la Comisión de Aeronavegación se cerciorará de que las atribuciones y los programas de trabajo de los grupos de expertos respalden los Objetivos estratégicos de la OACI, sean claros y concisos con plazos y se respeten;
3. la Comisión de Aeronavegación examinará periódicamente la marcha de los trabajos de los grupos de expertos y pondrá fin a dichos grupos tan pronto hayan realizado las actividades que se les encomendaron. La existencia de un grupo de expertos solamente se permitirá cuando la Comisión de Aeronavegación lo estime justificado; y
4. las actividades de los grupos de expertos apoyarán el enfoque basado en la actuación en la elaboración de SARPS, en la medida de lo posible.

Práctica correspondiente

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

APÉNDICE C

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

1. los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias de la tripulación de vuelo de una aeronave expedidos o convalidados por el Estado miembro en que está matriculada serán reconocidos como válidos por los demás Estados miembros en caso de vuelos sobre sus territorios, incluyendo aterrizajes y despegues, ajustándose a lo dispuesto por los Artículos 32 b) y 33 del Convenio; y

2. hasta que entren en vigor las normas internacionales relativas a determinadas categorías de aeronaves o tripulaciones de vuelo, y los certificados expedidos o convalidados de conformidad con los reglamentos nacionales por el Estado miembro en que está matriculada la aeronave serán reconocidos por los demás Estados miembros en caso de vuelos sobre sus territorios, incluyendo aterrizajes y despegues.

APÉNDICE D

Personal de aviación cualificado y competente

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

1. la OACI ayudará a los Estados miembros para que alcancen y mantengan las competencias de su personal aeronáutico mediante el Programa de instrucción aeronáutica de la OACI;

2. el Programa de instrucción aeronáutica de la OACI se regirá por los principios siguientes:

- a) la cualificación de los profesionales de la aviación es responsabilidad de los Estados miembros;
- b) se otorga la más alta prioridad a las actividades de aprendizaje que apoyan la aplicación de los SARPS;
- c) la cooperación con los Estados miembros y la industria es esencial para el desarrollo y la ejecución de las actividades de aprendizaje que apoyan la aplicación de los SARPS; y
- d) se asignará prioridad a cultivar la nueva generación de profesionales de la aviación.

3. la OACI preste asesoría a los explotadores de los centros de instrucción, pero no participa en la dirección de dichos centros; y
4. los Estados miembros se ayuden entre sí para optimizar el acceso a las actividades de aprendizaje de sus profesionales de la aviación.

Prácticas correspondientes

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

APÉNDICE E

Formulación y ejecución de planes regionales y procedimientos suplementarios regionales

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

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

- c) no afecten a cuestiones que no puedan resolverse en el ámbito regional;

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

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

Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería garantizar que la estructura y formato de los planes regionales se alineen con el plan mundial de navegación aérea y apoyen un enfoque basado en la actuación para la planificación.
2. Al evaluar la urgencia de una revisión de los planes regionales, el Consejo debería tener en cuenta el tiempo que los Estados miembros necesitan para proveer las instalaciones y servicios adicionales necesarios.
3. El Consejo debería asegurarse de que las fechas de aplicación de los planes regionales que impliquen la adquisición de nuevos tipos de equipo guarden una proporción realista con los plazos de entrega del citado equipo.
4. El Consejo debería asegurarse de que se elaboren planes regionales basados en la web, con el apoyo de herramientas de planificación, a fin de mejorar la eficiencia y agilizar el ciclo de tramitación de las enmiendas.
5. El Consejo debería utilizar los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) creados en las distintas regiones por el propio Consejo para ayudar a mantener al día los planes regionales y otros documentos complementarios.

APÉNDICE F

Reuniones regionales de navegación aérea (RAN)

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

1. las reuniones RAN se celebrarán sólo para abordar asuntos que no puedan tratarse adecuadamente a través de los PIRG;
2. la convocatoria y orden del día de dichas reuniones se determinarán teniendo en cuenta los casos concretos de deficiencias conocidas o previstas de los planes correspondientes a las regiones respectivas;
3. para cada una de dichas reuniones se decidirá el área geográfica que haya de examinarse teniéndose en cuenta las operaciones actuales y previstas de transporte aéreo internacional y de la aviación general internacional, las esferas técnicas que hayan de ser tratadas, y los idiomas que hayan de utilizarse;
4. cada una de dichas reuniones se organizará de modo que se examine de la mejor manera posible el orden del día establecido y se garantice una coordinación eficaz entre sus componentes; y
5. se convocarán reuniones de carácter limitado desde el punto de vista técnico o geográfico cuando deban tratarse asuntos específicos, especialmente aquellos que requieran una solución urgente, o cuando su convocatoria reduzca la necesidad de celebrar reuniones regionales de carácter general.

Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería tratar de que las reuniones RAN se celebren en localidades situadas dentro de la región interesada, alentando a los Estados miembros situados dentro de la región a que actúen como Estados invitantes, ya sea individual o colectivamente.
2. El orden del día aprobado y la documentación principal deberían transmitirse por medios electrónicos con una antelación mínima de diez meses a la fecha de apertura de la reunión en el caso del orden del día y de tres meses en el caso de la documentación principal.
3. El Consejo debería asegurarse de que las reuniones RAN dispongan de suficiente orientación sobre las cuestiones operacionales y técnicas relativas al orden del día.
4. Todo Estado miembro que participe en dichas reuniones debería informarse previamente de los planes que tengan sus explotadores de transporte aéreo y su aviación general internacional respecto a futuras operaciones y, análogamente, del tráfico que se espera de otras aeronaves matriculadas en su territorio y de las necesidades generales de estas diversas categorías de aviación por lo que respecta a instalaciones y servicios.
5. El Consejo, teniendo en cuenta la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional, debería estimular el establecimiento de criterios actualizados de planificación, para las reuniones regionales y por parte de las mismas, que tiendan a asegurar que los planes regionales satisfagan los requisitos operacionales y sean económicamente justificables.
6. El Consejo debería preparar y mantener instrucciones específicas y detalladas para la consideración de asuntos de ejecución en las reuniones regionales de navegación aérea.

APÉNDICE G

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

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

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

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

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

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

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

1. los límites de los espacios aéreos ATS, ya sea sobre los territorios de los Estados o sobre alta mar, se determinarán basándose en consideraciones de carácter técnico y operacional, a fin de garantizar la seguridad operacional y asegurar el más alto grado de eficacia y economía, tanto para los proveedores como para los usuarios de los servicios;
2. los espacios aéreos ATS no deberían fragmentarse por razones que no sean técnicas, operacionales, de seguridad o de eficiencia;
3. si fuese necesario que algunos espacios aéreos ATS se extiendan sobre los territorios o partes de los territorios de dos o más Estados, los Estados afectados deberían concertar acuerdos al respecto, teniendo en cuenta la necesidad de que la implantación y funcionamiento de los sistemas CNS/ATM sean eficientes en función de los costos y la gestión del espacio aéreo, en especial del espacio aéreo superior, sea más eficiente;
4. el Estado proveedor, al facilitar los servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo situado sobre el territorio del Estado delegante, lo hará de conformidad con las necesidades de este último, el cual establecerá y mantendrá en funcionamiento las instalaciones y servicios que de común acuerdo se hayan considerado necesarios para la utilización del Estado proveedor;
5. toda delegación de responsabilidad por parte de un Estado en otro o toda asignación de responsabilidad en lo tocante a alta mar, estará limitada a funciones de orden técnico y operacional relativas a la seguridad y regularidad del tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate;
y *declara*, además, que:
6. todo Estado miembro que delegue en otro Estado la responsabilidad de suministrar los servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo situado sobre su territorio lo hace sin que ello implique derogación de su soberanía; y
7. la aprobación por el Consejo de los acuerdos regionales de navegación aérea relativos al suministro, por un Estado, de los servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo sobre alta mar no implica reconocimiento de soberanía de ese Estado sobre el espacio aéreo en cuestión.

Prácticas correspondientes

1. Los Estados miembros deberían tratar de delimitar en la forma más eficiente y económica posible los espacios aéreos ATS, la ubicación óptima de los puntos de transferencia de responsabilidad y los procedimientos más eficientes de coordinación, en colaboración con otros Estados interesados y con la OACI.

2. Los Estados miembros deberían considerar, según convenga, el establecimiento conjunto de un proveedor único de servicios de tránsito aéreo que asuma la responsabilidad de prestar los servicios de tránsito aéreo dentro de los espacios aéreos ATS que se extiendan más allá de los territorios de dos o más Estados o sobre alta mar.

3. El Consejo debería estimular a los Estados que proporcionan servicios de tránsito aéreo sobre alta mar para que celebren, en la medida de lo posible, acuerdos con los Estados apropiados que proporcionen servicios de tránsito aéreo en los espacios aéreos adyacentes, de modo que, en el caso de que no puedan proporcionarse los servicios de tránsito aéreo requeridos sobre alta mar, se disponga de planes de contingencia, que pueden exigir modificaciones temporales de los límites del espacio aéreo ATS, para llevarlos a la práctica con la aprobación del Consejo de la OACI hasta que se restablezcan los servicios originales.

APÉNDICE H

Prestación de los servicios de búsqueda y salvamento

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

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

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

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

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

Considerando que los servicios de navegación aérea a que se refiere el Artículo 69 del Convenio comprenden, entre otros, los servicios de búsqueda y salvamento;

La Asamblea resuelve que:

1. las regiones de búsqueda y salvamento, ya sea sobre los territorios de los Estados o, de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea, sobre un área más extensa que el espacio aéreo soberano de un Estado o sobre alta mar, se delimitarán basándose en consideraciones de carácter técnico y operacional, incluso en la conveniencia de que coincidan las regiones de información de vuelo, las regiones de búsqueda y salvamento y, por lo que respecta a las áreas sobre alta mar, las regiones de búsqueda y salvamento marítimas, a fin de garantizar la seguridad operacional y asegurar el más alto grado de eficacia con el menor costo;

2. los Estados asegurarán la cooperación más estrecha posible entre los servicios de búsqueda y salvamento marítimos y aeronáuticos que presten servicio en una misma área y, cuando sea práctico, establecerán centros conjuntos de coordinación de salvamento a fin de coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento aeronáuticas y marítimas;

3. si fuese necesario que algunas de las regiones de búsqueda y salvamento se extendiesen sobre los territorios o partes de los territorios de dos o más Estados, los Estados interesados concertarán acuerdos al respecto;
 4. el Estado proveedor, al facilitar los servicios de búsqueda y salvamento sobre el territorio del Estado delegante, lo hará de conformidad con las necesidades de este último, el cual establecerá y mantendrá en funcionamiento las instalaciones y servicios que, de común acuerdo, se haya considerado necesario que utilice el Estado proveedor;
 5. toda delegación de responsabilidad por parte de un Estado en otro o toda asignación de responsabilidad en lo tocante a alta mar, estará limitada a funciones de orden técnico y operacional relativas al suministro de los servicios de búsqueda y salvamento en el área de que se trate;
 6. la solución de las deficiencias en el suministro de servicios eficientes de búsqueda y salvamento, incluso en alta mar, debería procurarse mediante negociaciones con los Estados que estén en condiciones de prestar asistencia operacional o financiera en las operaciones de búsqueda y salvamento, a fin de concertar acuerdos a tal efecto;
- y *declara*, además, que:
7. todo Estado miembro que delegue en otro Estado la responsabilidad de suministrar los servicios de búsqueda y salvamento dentro de su territorio lo hace sin que ello implique derogación de su soberanía; y
 8. la aprobación por el Consejo de los acuerdos regionales de navegación aérea relativos al suministro, por un Estado, de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de las áreas sobre alta mar no implica reconocimiento de soberanía de ese Estado sobre el área en cuestión.

Prácticas correspondientes

1. Los Estados miembros, en cooperación con otros Estados y la OACI, deberían tratar de delimitar en la forma más eficiente las regiones de búsqueda y salvamento y considerar, según sea necesario, mancomunar sus medios disponibles o establecer conjuntamente una sola organización de búsqueda y salvamento que se encargue de la prestación de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de las áreas que se extiendan sobre los territorios de dos o más Estados o sobre alta mar.
2. El Consejo debería estimular a los Estados cuyos servicios de búsqueda y salvamento en las regiones de las cuales son responsables no puedan garantizarse por la falta de medios adecuados, para que soliciten ayuda de otros Estados a fin de remediar la situación y negociar acuerdos con los Estados correspondientes en relación con la ayuda que habrá de proporcionarse durante las operaciones de búsqueda y salvamento.

APÉNDICE I

Coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar

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

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

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

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

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

Recordando que el concepto operacional de ATM mundial de la OACI establece que todo el espacio aéreo debería constituir un recurso utilizable, que cualquier restricción en el uso de cualquier volumen particular de espacio aéreo debería considerarse transitoria y que todo el espacio aéreo debería manejarse en forma flexible; y

Considerando que la aplicación de una separación vertical mínima reducida (RVSM) aporta muchas ventajas, entre otras, una mayor capacidad de espacio aéreo, un ahorro de costos y una reducción del impacto ambiental, que se basa en estrictos requisitos de capacidad de mantenimiento de la altitud de las aeronaves, que puede afectarse incluso por pequeñas modificaciones de la célula;

La Asamblea resuelve que:

1. la utilización conjunta del espacio aéreo y de ciertas instalaciones y servicios por la aviación civil y militar se dispondrá de tal forma que permita lograr la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar;
2. los reglamentos y procedimientos establecidos por los Estados miembros para regir las operaciones de sus aeronaves de Estado sobre alta mar garantizarán que dichas operaciones no pongan en peligro la seguridad operacional, regularidad y eficiencia del tránsito aéreo civil internacional y, en la medida de lo posible, se observará el reglamento del aire del Anexo 2;
3. el Secretario General proporcionará asesoramiento y orientación sobre las mejores prácticas en la coordinación y cooperación cívico-militar;
4. los Estados miembros podrán incluir, cuando corresponda, a representantes de las autoridades militares en sus delegaciones a las reuniones de la OACI; y
5. la OACI constituye un foro internacional que contribuye a facilitar mayor cooperación y colaboración cívico-militar y la divulgación de las mejores prácticas, y a realizar las actividades de seguimiento necesarias aprovechando el éxito del Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar (2009) con el apoyo de partes civiles y militares.

Prácticas correspondientes

1. Los Estados miembros deberían iniciar o mejorar la coordinación y cooperación entre sus servicios de tránsito aéreo civil y militar, con objeto de cumplir con los principios enunciados en la cláusula dispositiva 1 anterior.
2. Al establecer los reglamentos y procedimientos mencionados en la cláusula dispositiva 2, el Estado interesado debería coordinar el asunto con todos los Estados sobre los cuales recaiga la responsabilidad de proveer los servicios de tránsito aéreo sobre la parte de alta mar comprendida en el área de que se trate.

3. Los Estados miembros deberían revisar las prácticas existentes para asegurarse de que la aprobación de la operación de aeronaves de Estado en espacio aéreo en donde se aplica la separación vertical mínima reducida (RVSM) se realice, ya sea en cumplimiento de los requisitos de capacidad de mantenimiento de la altitud asociados, o de una manera equivalente, y tenga en cuenta cualquier modificación ulterior de la célula. Además, en la mayor medida posible, los Estados miembros deberían facilitar la participación de aeronaves de Estado apropiadas en programas técnicos de monitoreo de altitud para garantizar el cumplimiento continuo de tales requisitos, a fin de aplicar la política mencionada en las cláusulas dispositivas 1 y 2 que anteceden.
4. El Consejo debería cerciorarse de que el asunto relativo a la coordinación y cooperación cívico-militar en la utilización del espacio aéreo se incluya, de ser necesario, en el orden del día de las reuniones departamentales y regionales, conforme a las cláusulas dispositivas 3, 4 y 5 que anteceden.

APÉNDICE J

Provisión de aeródromos adecuados

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

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

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

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

1. la OACI continuará estudiando los requisitos técnicos referentes a aeródromos;
2. los futuros tipos de aeronaves deberán diseñarse de modo que puedan operar eficientemente y causando la mínima perturbación ambiental en los aeródromos utilizados por las actuales aeronaves;
3. los Estados deberían tomar las medidas necesarias, incluida la asignación de recursos adecuados, para mejorar el grado de implantación de la certificación de aeródromos, comprendidos los SMS en los aeródromos; y

4. los Estados deberían prestar mayor atención a la gestión de las operaciones de aeródromo otorgando alta prioridad a la seguridad operacional en las pistas.

Prácticas correspondientes

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

APÉNDICE K

Condiciones adecuadas de empleo del personal aeronáutico terrestre

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

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

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

APÉNDICE L

Participación de los Estados en la labor técnica de la OACI

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

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

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

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

Prácticas correspondientes

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

APÉNDICE M

Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

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

Prácticas correspondientes

1. Debería procurarse que los miembros de la Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales hagan visitas frecuentes de una duración adecuada, siempre que sea necesario o los Estados miembros las soliciten, para ayudarles a resolver problemas relativos a la ejecución.

2. Debería recurrirse, en la mayor medida posible, a la asignación temporal de personal especializado de una Oficina regional a otra y de la Sede a las Oficinas regionales, cuando sea necesario reforzar temporalmente el personal de dichas oficinas.

3. Los miembros de la Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales deberían mantenerse al día en sus respectivas especialidades, por ejemplo, asistiendo a determinadas reuniones técnicas, visitando centros de investigación y desarrollo y presenciando aplicaciones de prueba y evaluaciones de nuevos equipos y técnicas. Sin embargo, tales visitas no deberían tener prioridad con respecto al desempeño de las funciones primordiales de la Secretaría, que son las de servir a la OACI y a sus distintos órganos deliberantes. Además, los viajes con motivo de tales visitas deberían combinarse, dentro de lo posible, con los necesarios para el desempeño de otras funciones de la OACI.

APÉNDICE N

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prácticas correspondientes

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

APÉNDICE O

Actuación humana

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

1. los Estados miembros se cercioren de la integración de consideraciones de actuación humana en la planificación, el diseño y la implantación de nuevas tecnologías, sistemas y procesos como parte de un enfoque de gestión de la seguridad operacional;
2. los Estados miembros promuevan y faciliten la integración de elementos de actuación humana en los programas de instrucción basados en competencias durante toda la carrera profesional de un individuo;

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; y
4. los Estados miembros y la OACI promuevan la seguridad operacional en los puestos de pilotaje cada vez más digitalizados, mitigando las repercusiones que tiene para la actuación humana el uso de sistemas con grandes volúmenes de datos, entre otras cosas mediante las siguientes acciones:
 - a) fomentar los principios del diseño centrado en el ser humano para sistemas e interfaces del puesto de pilotaje con el fin de reducir la sobrecarga de información y prevenir la fatiga cognitiva;
 - b) procurar que los marcos de competencias e instrucción para pilotos y pilotos, incluida la instrucción basada en datos comprobados, incluyan las habilidades necesarias para gestionar eficazmente la información digital compleja y mitigar los riesgos relacionados con la automatización; y
 - c) promover la integración de los riesgos asociados a la interacción entre el humano y la máquina y a la carga cognitiva en los programas estatales de seguridad operacional y en los sistemas de gestión de la seguridad operacional de los explotadores.

Resolución A42-10: Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional

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

Considerando que incumbe también a los Estados 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 actividades 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 sistemas sostenibles de vigilancia de la seguridad operacional y/o investigativos 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, en su 41º período de sesiones, en 2022, la Asamblea respaldó la *Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados* para la prestación de apoyo a la implementación a Estados y entidades no estatales según sus necesidades en el marco del enfoque “Una sola OACI”;

Reconociendo que las estrategias desarrolladas para cada país en el marco de la *Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados* sirven de plataforma para proporcionar, en coordinación con otras partes interesadas, apoyo a la implementación y orientación directamente a los Estados a fin de que resuelvan sus SSC, así como el bajo grado de implementación efectiva (EI) de los 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 y/o funciones investigativas;

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), las organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) y los mecanismos cooperativos de investigación (ICM), tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante economías de escala y la armonización a más amplia escala resultante de la colaboración entre Estados miembros para el establecimiento y la puesta en marcha de un sistema común de vigilancia de la seguridad operacional y/o de investigación de accidentes e incidentes;

Recordando que las obligaciones relativas a la vigilancia de la seguridad operacional y/o la investigación de accidentes recaen exclusivamente en los Estados miembros, en su calidad de signatarios del Convenio, y que los Estados también son responsables de la implementación de las normas de la OACI y, en ese sentido, pueden decidir de forma voluntaria delegar ciertas tareas y funciones en las RSOO y las RAIO por medio de un instrumento jurídico apropiado y que, siempre que corresponda, se entenderá que la palabra “Estados” incluye a las RSOO y a las RAIO;

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;

Reconociendo la necesidad de que el GASOS evolucione hacia el Programa de Evaluación de RSOO y RAIO (RRAP), que evaluará las capacidades y calificaciones de las RSOO y las RAIO/ICM con el objetivo de reforzar esas organizaciones y mejorar su efectividad y eficiencia para prestar apoyo a los Estados;

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 con base jurídica en un medio o una combinación de medios entre los que se incluyen los siguientes, sin que la lista sea exhaustiva: marcos regionales, un tratado internacional y legislaciones básicas nacionales con el objetivo de establecer reglas comunes y una vigilancia aplicable en los Estados miembros;

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 todas las RSOO, RAIO, Estados miembros, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil; y

Recordando la resolución A37-16 de la Asamblea, que reconoce el establecimiento del Fondo para la seguridad operacional de la aviación (Fondo SAFE) como mecanismo para recaudar y asignar contribuciones voluntarias de

Estados y otros donantes para fortalecer los programas de seguridad operacional y navegación aérea de la OACI con el propósito de mejorar la seguridad operacional de la aviación civil remediando las deficiencias graves de seguridad operacional en los Estados miembros que carecen de los medios económicos para hacerlo;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que, conjuntamente con todos sus socios en materia de seguridad operacional de la aviación, siga ejecutando un programa coordinado y colaborativo de apoyo a la implementación 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 los conceptos de cooperación regional, incluyendo el fortalecimiento de las RSOO y las RAIO;
3. *Encarga* al Consejo que tome las decisiones apropiadas para asegurarse de 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 disponga la evolución y transición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASOS) hacia el Programa de Evaluación de RSOO y RAIO (RRAP), incluido su objetivo de aprovechar la sinergia con el Programa Universal de Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) para fortalecer, evaluar y apoyar a las RSOO y las RAIO en sus esfuerzos por asistir 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, asegurándose al mismo tiempo de que los Estados entiendan sus obligaciones y responsabilidades en virtud del Convenio de Chicago;
5. *Encarga* al Consejo que siga forjando nuevas alianzas y fortaleciendo las existentes para coordinar y facilitar el suministro de asistencia financiera y técnica a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de vigilancia de la seguridad operacional y a los órganos investigativos, incluidas las RSOO y las RAIO, a fin de mejorar su capacidad;
6. *Encarga* al Consejo que continúe el análisis de la información crítica de seguridad operacional pertinente para determinar los medios efectivos de proporcionar apoyo a la implementación a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de vigilancia de la seguridad operacional y a los órganos investigativos, incluidas las RSOO y las RAIO;
7. *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;
8. *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;
9. *Recuerda* a los Estados miembros, la industria y otras partes interesadas la necesidad de efectuar contribuciones voluntarias al Fondo SAFE, como se solicita en la resolución A37-16, para que los Estados y/o los mecanismos de cooperación regional que necesitan asistencia reciban un apoyo a la implementación efectivo en el ámbito de la seguridad operacional;
10. *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;
11. *Alienta* a los Estados miembros a pedir a sus RSOO y/o RAIO que participen en el Programa de Evaluación de RSOO y RAIO (RRAP) para fortalecer a esas organizaciones y prestar una mejor asistencia a sus Estados miembros para que puedan cumplir con las responsabilidades de seguridad operacional e investigativas que les impone el Convenio;

12. *Alienta* a los Estados miembros a asociarse con otros Estados, RSOO, RAIO, 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 e investigativas a fin de que los Estados cumplan mejor con sus responsabilidades y para 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 e investigativas, y a participar en el fortalecimiento y fomento de los órganos subregionales y regionales de vigilancia de la seguridad operacional e investigación, incluidas las RSOO y las RAIO, o a prestarles apoyo de manera tangible;
14. *Pide* al Consejo que desempeñe una función de liderazgo en la coordinación de iniciativas para ayudar a los Estados a resolver las SSC mediante la elaboración de estrategias de la OACI para cada país y/o propuestas concretas de proyectos y que ayude a los Estados a obtener los recursos financieros necesarios para financiar dichos proyectos de apoyo a la implementación;
15. *Insta* a los Estados miembros y a los socios pertinentes en el ámbito de la seguridad operacional a que presten apoyo a la implementación de las estrategias para cada país para ayudar a los Estados a superar las SSC y a crear capacidad de manera sostenible;
16. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea acerca del progreso de la cooperación regional y de las actividades de apoyo a la implementación;
17. *Alienta* a los Estados miembros a reforzar sus marcos jurídicos de los RSOO y RAIO/ICM y cerciorarse de que los mecanismos de delegación estén definidos con claridad sin menoscabo de sus propias responsabilidades en virtud del Convenio de Chicago;
18. *Alienta* a la industria a participar en el trabajo de los RSOO y los RAIO/ICM y darles el apoyo necesario; y
19. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A40-6.

Resolución A42-11: Sustitución de halones

Reconociendo la importancia de los sistemas de extinción de incendios de las aeronaves para la seguridad de vuelo;

Reconociendo que los hidrocarburos halogenados (halones) han sido, por más de cincuenta años, el agente extintor de incendios más utilizado en los sistemas de extinción de incendios de las aeronaves civiles;

Considerando que los halones ya no se producen por acuerdo internacional porque su liberación contribuye al agotamiento de la capa de ozono y al cambio climático;

Reconociendo que es necesario hacer más porque las reservas de halones disponibles están disminuyendo y son inciertas, y que quienes actúan por la protección del medio ambiente siguen viendo con preocupación que no se hayan desarrollado aún alternativas de los halones para todos los sistemas de extinción de incendios de las aeronaves civiles;

Reconociendo que la norma de performance mínima para cada aplicación de halones ya fue elaborada por el Grupo de trabajo internacional sobre protección contra incendios de los sistemas de aeronave con la participación de la industria y las autoridades encargadas de la reglamentación;

Reconociendo que hay requisitos rigurosos para las distintas aeronaves en relación con cada aplicación de halones que deben cumplirse antes de poder llevar a la práctica la sustitución;

Reconociendo que la industria de fabricación de aeronaves ha establecido mecanismos para que todas las partes interesadas se comprometan con el desarrollo de soluciones comunes para la sustitución de halones dentro de un plazo realista en las aplicaciones para los compartimientos de carga;

Reconociendo que la producción de halones está prohibida por acuerdo internacional, los halones se obtienen ahora exclusivamente por recuperación, reutilización y reciclaje. Por lo tanto, debe controlarse rigurosamente el reciclaje del gas halón para evitar la posibilidad de que se suministren halones contaminados a la industria de la aviación civil; y

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

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados y su industria de la aviación a intensificar el desarrollo y la implantación de alternativas aceptables de los halones para los sistemas de extinción y supresión de incendios en los compartimientos de carga de las aeronaves;
2. *Insta* a los Estados a determinar y controlar sus reservas de halones y la calidad de los halones;
3. *Alienta* a la OACI a seguir colaborando con el Grupo de trabajo internacional sobre protección contra incendios de los sistemas de aeronave y con la Secretaría del Ozono del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, por intermedio de su Comité de Opciones Técnicas sobre Halones del Grupo de Evaluación Tecnológica y Económica, en relación con las alternativas de los halones para la aviación civil;
4. *Alienta* a los Estados a que colaboren con el Consorcio de la industria para las aplicaciones para motores/APU y con el Grupo de trabajo para la sustitución de halones en los sistemas de supresión de incendios de los compartimientos de carga establecido por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales;
5. *Alienta* a los Estados a que apoyen las medidas que se dirijan a reducir al mínimo las emisiones innecesarias de halones cuando no hay un incendio que ponga en riesgo la seguridad operacional y que dispongan una mejor gestión y preservación de las reservas actuales de halones;
6. *Alienta* a los Estados a que, por conducto de con la asistencia de la OACI, colaboren con la Secretaría del Ozono del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y el órgano asesor del Protocolo de Montreal, el Grupo de Evaluación Tecnológica y Económica y su Comité de Opciones Técnicas de Extinción de Incendios para evaluar las reservas mundiales de halones y promover la gestión sostenible de las reservas existentes de halones, incluida una propuesta de exenciones para usos esenciales para el halón en las solicitudes de compartimientos de carga de aeronaves con arreglo al Protocolo de Montreal para mantener la seguridad operacional de la aviación;
7. *Encarga* al Consejo que, en coordinación con la industria y considerando la evaluación de la disponibilidad de las reservas mundiales de halones, elabore una propuesta para una fecha límite efectiva revisada y sostenible para la sustitución de halones en el Anexo 8 – *Aeronavegabilidad* para las solicitudes de certificados de tipo para nuevas aeronaves. Esta propuesta se basará en datos exhaustivos sobre la disponibilidad de halones y los avances en el desarrollo de soluciones alternativas, y tendrá en cuenta las consideraciones relativas a la seguridad operacional;
8. *Encarga* al Consejo que disponga la sustitución de halones en los sistemas de supresión de incendios de los compartimientos de carga empleados en las aeronaves para las cuales se solicite la certificación de tipo después de una fecha específica en 2024; y
9. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A39-13.

Resolución A42-12: 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 OACI 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 Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC) formuló recomendaciones para que la OACI integrara las evaluaciones de la implementación de los programas estatales de seguridad operacional con las actividades tradicionales del CMA del USOAP y que tomó nota de la elaboración de un marco de gestión de datos para el CMA del USOAP, que contiene, entre otras cosas, procedimientos para utilizar, gestionar y proteger la información pertinente del USOAP y, a la vez, contribuir a las actividades de los Estados miembros;

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 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 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 el Secretario 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 USOAP;

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), 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); y

Reconociendo que la transparencia, el intercambio y el análisis 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* al Consejo y al Secretario General por el éxito logrado en la evolución y aplicación del Enfoque de Observación Continua (CMA) del USOAP;
2. *Encarga* al Secretario 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* al Secretario General que implemente las mejoras organizacionales necesarias para gestionar con éxito los cambios generados por la evolución a largo plazo del CMA del USOAP, en concordancia con las recomendaciones del Grupo Asesor Ad Hoc del CMA del USOAP (USOAP-AG) según lo convenido por el Consejo, y con las recomendaciones pertinentes de la HLCC;
4. *Encarga* al Secretario General que haga un uso eficaz de las herramientas disponibles de observación continua y de auditoría para garantizar el uso específico de los recursos del CMA del USOAP.
5. *Encarga* al Secretario 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 2 – *Reglamento del aire*, Anexo 3 – *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional*, Anexo 4 – *Cartas aeronáuticas*, Anexo 6 – *Operación de Aeronaves*, Anexo 7 – *Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves*, Anexo 8 – *Aeronavegabilidad*, Anexo 10 – *Telecomunicaciones aeronáuticas*, Anexo 11 – *Servicios de tránsito aéreo*, Anexo 12 – *Búsqueda y salvamento*, Anexo 13 – *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, Anexo 14 – *Aeródromos*, Anexo 15 – *Servicios de información aeronáutica*, Anexo 18 – *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, y Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional*;

6. *Encarga* al Secretario General que se asegure de que el CMA del USOAP cumpla los principios de independencia, universalidad, normalización y transparencia, entre otros, para fortalecer aún más la aceptación mundial del programa y de sus resultados;
7. *Encarga* al Secretario General que analice las razones por las que la implementación efectiva de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados es baja o no sostenible y establezca medios pertinentes para aumentar su eficacia;
8. *Encarga* al Secretario General que siga asegurando el mantenimiento del mecanismo de garantía de la calidad establecido para supervisar y evaluar la calidad del CMA del USOAP, así como la transparencia de todos los aspectos del proceso de observación continua;
9. *Encarga* al Secretario General que, de acuerdo con los procedimientos establecidos de intercambio de información sobre la seguridad operacional, siga compartiendo información con las partes interesadas y con el público para permitirles tomar decisiones fundadas sobre la seguridad operacional del transporte aéreo;
10. *Encarga* al Secretario 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 marco en línea del CMA del USOAP (OLF);
11. *Encarga* al Secretario General que aplique los procedimientos de gestión de datos que abordan la recopilación, el almacenamiento, el uso, la gestión, la compartición y la protección de los datos y la información del USOAP en el OLF;
12. *Encarga* al Secretario 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 de reducir la duplicación de actividades de observación;
13. *Encarga* al Secretario 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;
14. *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 CMA del USOAP;
15. *Insta* a los Estados miembros, a las organizaciones internacionales, a los donantes y a las partes interesadas a que aporten contribuciones voluntarias para ayudar en la evolución y el funcionamiento del CMA del USOAP.
16. *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;
17. *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 previstas, comprendidas las auditorías, misiones de validación y actividades de validación fuera de la sede con el fin de facilitar el buen funcionamiento del CMA del USOAP;
18. *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;
19. *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;

20. *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;
21. *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;
22. *Encarga* al Consejo que priorice el trabajo sobre la evolución del CMA del USOAP, procure que el CMA del USOAP cuente con recursos humanos y financieros adecuados, y que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre su evolución y rendimiento; y
23. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A40-13.

Resolución A42-13: Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación

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

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.

Resolución A42-14: Accesibilidad en la aviación civil internacional

Considerando que las personas con discapacidad y movilidad reducida constituyen un gran porcentaje, que va en aumento, de la población mundial;

Considerando que la *Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad* y su protocolo facultativo promueven, protegen y aseguran el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, incluidas la libertad de desplazamiento y la libertad de elección;

Recordando la Estrategia para la Inclusión de la Discapacidad, que constituye la base de un progreso sostenible y transformador hacia la inclusión de la discapacidad en todos los pilares de la labor de las Naciones Unidas;

Recordando que en la resolución A/RES/76/154 adoptada en 2021, la Asamblea General reconoció que es importante que las personas con discapacidad tengan acceso, en todos los aspectos de la vida, y que es necesario detectar y eliminar los prejuicios, la discriminación, los obstáculos y las barreras que limitan el acceso de dichas personas al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones;

Observando con preocupación que, pese a esos instrumentos y obligaciones, las personas con discapacidad y movilidad reducida siguen enfrentando barreras en su participación como miembros de la sociedad en igualdad de condiciones, entre ellas, barreras para el libre desplazamiento;

Reconociendo que la comunidad de la aviación necesita dar cabida a la creciente demanda de servicios en el sector de la aviación para las personas con discapacidades visibles e invisibles, así como personas con movilidad reducida y de edad avanzada, y que las tendencias sociales están evolucionando hacia la reconfiguración de la naturaleza y la prevalencia de las necesidades de accesibilidad;

Reconociendo la importancia de que el gobierno y la industria trabajen en conjunto para apoyar las necesidades de viajar de las personas con discapacidad y movilidad reducida y priorizar, a su vez, la seguridad operacional en todas las circunstancias;

Afirmando que la diversidad y la inclusión social son conceptos fundamentales para el crecimiento sostenible de la aviación civil internacional;

Reconociendo el carácter esencial de los servicios de transporte aéreo y la necesidad de ofrecer igualdad de acceso a esos servicios para todo el público pasajero;

Reconociendo también que la digitalización y la innovación están creando nuevas oportunidades y nuevos desafíos para las personas con discapacidad, con movilidad reducida y de edad avanzada;

Reiterando las normas y métodos recomendados pertinentes contenidos en el Anexo 9 – *Facilitación*, así como los procedimientos y principios que figuran en el Doc 9984, *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos*;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la dignidad y la no discriminación son derechos universales que se aplican a todas las personas, incluidas las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida que viajan por vía aérea;
2. *Pide* al Consejo que:
 - a) vele por que la OACI ejerza un liderazgo continuo en materia de sostenibilidad, incluidos los imperativos de sostenibilidad social de inclusión y accesibilidad;
 - b) elabore una estrategia y un programa de trabajo efectivos sobre accesibilidad para el público pasajero con discapacidades y movilidad reducida que incluya medidas para monitorear la repercusión de los cambios sociales y demográficos en el sector de la aviación, y evaluar su impacto en la prestación de servicios de accesibilidad con el objetivo de preparar dichos servicios para el futuro, en cooperación con todas las partes interesadas, para lograr un sistema de transporte aéreo que sea inclusivo para las personas con discapacidad;

- c) vele por que los SARPS del Anexo 9 – *Facilitación* reconozcan el carácter esencial de los servicios accesibles para las personas con discapacidad y movilidad reducida y faciliten el desarrollo permanente de estos servicios en consonancia con la evolución de las necesidades de accesibilidad;
- 3. *Insta* a los Estados miembros a que prioricen la inclusión y accesibilidad de los servicios de transporte aéreo para las personas con discapacidad y movilidad reducida;
- 4. *Alienta* a todos los Estados miembros a que procuren lograr la uniformidad de sus reglamentos, normas y procedimientos de accesibilidad del transporte aéreo, en la mayor medida posible y en estrecha colaboración con los grupos de personas con discapacidad y otras partes interesadas pertinentes;
- 5. *Alienta* a los Estados miembros a que garanticen que el sector del transporte coordine su enfoque con la industria y la sociedad civil para prestar servicios integrales accesibles a las personas con discapacidad y movilidad reducida, trabajando en estrecha colaboración con los grupos de personas con discapacidad y otras partes interesadas pertinentes;
- 6. *Alienta* a los Estados miembros a que apoyen las actividades de la OACI con recursos, tanto financieros como en especie, para garantizar una implementación satisfactoria de las medidas acordadas en respaldo del transporte aéreo de personas con discapacidad y movilidad reducida; y
- 7. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-15.

Resolución A42-15: Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares

Habiendo considerado que, a pesar de ser el transporte aéreo internacional el medio de transporte más seguro, no se puede garantizar la total eliminación de accidentes graves;

Considerando que las acciones del Estado del suceso deberían ocuparse de las necesidades más críticas de las personas afectadas por un accidente de aviación civil, disponiendo entre otras cosas que cada explotador de aeronaves o aeropuertos elabore y ponga en práctica un plan integral de asistencia a familiares, y recordando la inclusión, en 2005, de disposiciones en el Anexo 9 para permitir la entrada rápida en el Estado en el que se produce el accidente a los familiares de las víctimas de accidentes aéreos;

Considerando que la política de la OACI debería ser asegurarse de que la Organización y sus Estados miembros consideren y tengan en cuenta el bienestar mental, físico y espiritual de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares, incluido el establecimiento de redes nacionales de apoyo a las víctimas;

Considerando que es esencial que la OACI y sus Estados miembros reconozcan la importancia de notificar oportunamente a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil; de recuperar rápidamente e identificar con precisión a las víctimas; de devolver los efectos personales de las víctimas y de transmitir información exacta a sus familiares;

Reconociendo la función de los gobiernos cuyos ciudadanos resulten víctimas de accidentes de aviación civil para notificar y asistir a los familiares de las víctimas;

Recordando el artículo 28 del Convenio de Montreal de 1999 (*Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*), así como la resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal, que disponen proceder sin demora a efectuar pagos adelantados a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares y reconociendo que la falta de ratificación universal del Convenio de Montreal dificulta que haya regímenes de indemnización mejorados y normalizados, y puntualizando la necesidad de la ratificación y aplicación universales del Convenio de Montreal de 1999;

Recordando la adopción de la Enmienda 29 del Anexo 9 – *Facilitación* de la OACI por medio de la cual el método recomendado 8.46 se elevó a la norma 8.47, obligando así a los Estados a establecer leyes, reglamentos y/o políticas para apoyar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares;

Reconociendo la importancia de la decisión del Consejo de designar oficialmente el 20 de febrero como día internacional de conmemoración de las víctimas de accidentes aéreos y de sus familiares, recordando a las víctimas y expresando solidaridad a sus familiares, así como seguir trabajando para mejorar la seguridad operacional de la aviación y prevenir que ocurran ese tipo de tragedias en el futuro;

Reconociendo la aprobación por el Consejo de la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998) en marzo de 2013 y la publicación del *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9973) en diciembre de 2013;

Reconociendo que un examen de la lista de verificación (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) indicó que existe un bajo grado de implementación de las normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con el Anexo 9, e instando a los Estados miembros a que aumenten la frecuencia de notificación para mejorar su cumplimiento;

Considerando que es indispensable que se preste apoyo a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil, dondequiera que ocurra el accidente, y que la experiencia adquirida por los proveedores de asistencia, incluidos los procedimientos y políticas eficaces, se transmita rápidamente a otros Estados miembros y a la OACI para mejorar las actividades de los Estados en materia de asistencia a los familiares;

Considerando que la armonización de las reglamentaciones para atender a las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares es también un deber humanitario y una función facultativa del Consejo de la OACI contemplada en el artículo 55 c) del Convenio de Chicago, y reconociendo la necesidad de mejorar los mecanismos de intercambio de información y los recursos de instrucción para que los Estados y los explotadores realicen evaluaciones de riesgos exhaustivas y apliquen estrategias de mitigación;

Considerando que los Estados deberían ofrecer una solución homogénea para el tratamiento de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares;

Reconociendo que el transportista aéreo implicado en un accidente de aviación civil suele ser el más indicado para prestar asistencia a los familiares inmediatamente después del accidente;

Reconociendo los resultados del Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares (AAAVF 2021) de la OACI, incluidas las 30 recomendaciones que figuran en el informe del simposio;

Recordando las iniciativas útiles llevadas a cabo por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVA AF);

Tomando nota de que los familiares de las víctimas de un accidente de aviación civil, independientemente del lugar donde se produzca el accidente o de la nacionalidad de las víctimas, manifiestan determinadas necesidades y emociones humanas básicas; y

Reconociendo que la atención del público seguirá concentrándose en las investigaciones de los Estados, así como en los aspectos de interés humano de los accidentes de aviación civil;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a reafirmar su compromiso de prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares y disponer que cada explotador de aeronaves o de aeropuertos elabore y ponga en práctica un plan integral de asistencia a familiares;

2. *Insta* a los Estados miembros a sancionar legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, como se dispone en la norma 8.47 del Anexo 9 de la OACI, y en cumplimiento del artículo 28 del Convenio de Montreal de 1999 y la resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal;
3. *Alienta* a los Estados que ya cuenten con legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares a que reexaminen estos documentos, según sea necesario, considerando la orientación del Doc 9973 y la Política de la OACI contenida en el Doc 9998;
4. *Insta* a los Estados miembros a notificar periódicamente a la OACI, mediante la lista de verificación del cumplimiento (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), sobre el grado de aplicación de las disposiciones del Anexo 9 que se vinculan con los planes de asistencia a las víctimas, y a aumentar la transparencia y la frecuencia de notificación para mejorar su cumplimiento;
5. *Insta* a los Estados miembros a reconocer el 20 de febrero como día internacional de conmemoración de las víctimas de accidentes aéreos y de sus familiares y a llevar a cabo conmemoraciones nacionales relevantes para sus ciudadanos afectados por las tragedias de la aviación civil;
6. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a ratificar y aplicar el Convenio de Montreal de 1999;
7. *Acoge* con satisfacción las recomendaciones del simposio y encarga al Consejo que incorpore al Plan de Actividades del próximo trienio las recomendaciones del simposio que requieran nuevas consultas con grupos expertos y, en particular, que apoye las necesidades de creación de capacidad de los Estados miembros, incluida la mejora de la instrucción y los recursos para mitigar los riesgos en las zonas de conflicto;
8. *Encarga* al Consejo que haga un seguimiento activo y oportuno de los grupos de trabajo pertinentes de la OACI en relación con las recomendaciones dimanantes del simposio, según sea necesario;
9. *Encarga* al Consejo que, al analizar el grado de aplicación de los planes de asistencia a los familiares, considere más a fondo la elaboración de normas y métodos recomendados para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, incluidas disposiciones para la notificación oportuna y la transmisión de información exacta a los familiares; y
10. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-14.

Resolución A42-16: Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación – Lucha contra la trata de personas

Considerando que el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, adoptado en noviembre de 2000 por la Asamblea General de las Naciones Unidas y vigente a partir del 25 de diciembre de 2003, 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 la norma 8.45 en el Anexo 9 – *Facilitación* exige a los Estados contratantes que tomen medidas para garantizar que se establezcan procedimientos para combatir la trata de personas que estén basados en una estrategia integral e incluyan sistemas de denuncia claros y puntos de contacto en las autoridades competentes correspondientes donde puedan acudir los explotadores de aeropuertos y aeronaves;

Considerando que la norma 8.46 en el Anexo 9 obliga 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;

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

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

Considerando que el Doc 10171, *A Comprehensive Strategy for Combatting Human Trafficking in the Aviation Sector* (Estrategia integral de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación), aprobado por el FALP en julio de 2021 y por el Comité de Transporte Aéreo (ATC) en septiembre de 2021, fortalece las políticas y los marcos de procedimientos nacionales de lucha contra la trata y brinda orientación y recomendaciones a los Estados, las autoridades y organizaciones de aviación civil, los explotadores de aeronaves y aeropuertos para fundamentar el desarrollo de sus estrategias integrales de lucha contra la trata en consonancia con la resolución A42-17 de la Asamblea de la OACI, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*;

Considerando que la adopción de una estrategia integral que comprenda leyes, liderazgo, políticas, protocolos de notificación y mecanismos de respuesta, asociaciones, instrucción, sensibilización del público, recopilación de datos, intercambio de información, incluidas las recomendaciones y perspectivas de sobrevivientes de la trata, y apoyo a víctimas y sobrevivientes puede ayudar a las autoridades y organizaciones de la aviación civil, explotadores de aeronaves y aeropuertos a detener este delito;

Considerando que la Circular 362 de la OACI, *Directrices para la lucha contra la trata de personas en la cadena de suministro de los explotadores de servicios aéreos*, brinda orientación y recomendaciones a las administraciones de aviación civil y a los explotadores de servicios aéreos para formular políticas de lucha contra la trata de personas que posibiliten la diligencia debida y la transparencia en la gestión de la cadena de suministro;

Considerando que la adopción de la Circular 362 de la OACI, *Directrices para la lucha contra la trata de personas en la cadena de suministro de los explotadores de servicios aéreos*, con políticas, procedimientos, sensibilización y formación del personal puede ayudar a las administraciones de aviación civil y a los explotadores de servicios aéreos a poner fin a este delito;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a considerar la adopción y pronta implementación de la enmienda 30 de las normas 8.45 y 8.46 del Anexo 9;
2. *Exhorta* a los Estados miembros a dar debida consideración a la Circular 352, *Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas*, en el marco de la implementación por su parte de las disposiciones pertinentes del Anexo 9;
3. *Solicita* que el Consejo se cerciore de que el texto de orientación pertinente relacionado con la lucha contra la trata de personas esté actualizado y dé respuesta a las necesidades de los Estados miembros;
4. *Pide* a los Estados miembros que presten la debida atención al Doc 10171, *Manual para la formulación de estrategias integrales de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación*, al implementar las disposiciones pertinentes del Anexo 9;

5. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta la Circular 362, *Directrices para la lucha contra la trata de personas en la cadena de suministro de los explotadores de servicios aéreos*, al aplicar las disposiciones pertinentes del Anexo 9 – *Facilitación*; y
6. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-16.

Resolución A42-17: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación

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

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

Reconociendo que las restricciones y las medidas sanitarias motivadas por la pandemia de COVID-19 han tenido serias repercusiones en la industria de la aviación y que la OACI y los Estados miembros deben tener en cuenta estas repercusiones cuando tomen decisiones sobre la facilitación del transporte aéreo;

Reafirmando los compromisos contraídos en la Declaración Ministerial de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), entre otros, la necesidad de mantener el flujo seguro, protegido y ordenado del tráfico aéreo y el estado de preparación operacional de la aviación, velar por la resiliencia duradera de la aviación internacional e incorporar las enseñanzas extraídas de esta pandemia y otras del pasado;

Recordando las conclusiones y recomendaciones del Componente de Seguridad Operacional de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021) de octubre de 2021;

Considerando que es imprescindible que los Estados miembros continúen persiguiendo el objetivo de máxima eficiencia y protección de las operaciones de pasajeras y pasajeros y carga; y

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

La Asamblea:

1. *Resuelve que los apéndices adjuntos a esta resolución, enunciados más adelante, constituyen la declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación a la clausura del 42º 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 datos sobre las pasajeras y los pasajeros
Apéndice E —	Compromiso mundial para lograr que la aviación brinde movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo

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 la resolución A41-17.

APÉNDICE A

Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

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

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

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

Considerando que hacer que el transporte aéreo sea universalmente accesible para todas y todos, incluidas las personas con discapacidad, es un factor clave en aras de la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU y se corresponde con compromisos mundiales como la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CRPD);

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

Considerando que dichos MRTD también permiten una cooperación de alto nivel entre los Estados para reforzar la resistencia contra el fraude en los pasaportes, tales como la falsificación o reproducción ilícita de pasaportes, el uso de pasaportes válidos por personas impostoras, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos por medios ilícitos;

Considerando que el uso de esos MRTD y otras herramientas de información sobre el público viajero también pueden servir para propósitos de seguridad de la aviación, reforzando los procesos de gestión del control fronterizo y mejorando la integridad de los documentos, añadiendo un importante estrato en el sistema de la aviación civil internacional para detectar terroristas y prevenir actos de interferencia ilícita mucho antes de realizar el proceso de embarque de la aeronave;

Considerando que la adopción por parte de la Organización de soluciones tecnológicas, como el intercambio electrónico de datos (EDI), la tecnología de cadenas de bloques y los procedimientos aduaneros automatizados, ha dado pruebas de su eficacia para agilizar el despacho de pasajeras y pasajeros internacionales y tripulaciones en los puestos de control de los aeropuertos, así como para mejorar la aplicación de los programas de cumplimiento que han implementado las autoridades de inmigración y control fronterizo;

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

Consciente de los componentes del Anexo 9 – *Facilitación* que promueven los objetivos, tanto de la gestión fronteriza como de seguridad de la aviación, que se auditan en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) de la OACI;

Reconociendo la importancia de la facilitación y la necesidad de contar con dependencias nacionales centralizadas de coordinación de la facilitación, reuniones interinstitucionales periódicas y foros de participación de las partes interesadas, además de disponer de los recursos humanos y financieros económicos adecuados para apoyar las actividades del programa de facilitación y asistir a los Estados miembros en la implementación de las normas y métodos recomendados en el Anexo 9 – *Facilitación*; y

Recordando el Comunicado de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación, celebrada en Montreal el 29 y 30 de noviembre de 2018, y las conclusiones y recomendaciones de la conferencia relativas a la gestión del control fronterizo;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que, con especial atención, intensifiquen sus esfuerzos por aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9;
2. *Pide* a los Estados miembros que implementen, en la medida de lo posible, medidas de colaboración armonizadas mundial y regionalmente y aceptadas mutuamente, que tengan en cuenta las distintas circunstancias y políticas nacionales, sin que generen cargas económicas indebidas ni menoscaben la seguridad operacional y la facilitación de la aviación civil, para facilitar la recuperación y el desarrollo sostenible de los viajes internacionales del público pasajero;
3. *Insta* a los Estados miembros a que adopten y apliquen soluciones tecnológicas, como el intercambio electrónico de datos (EDI), la digitalización y procedimientos aduaneros automatizados para mejorar la eficiencia y el cumplimiento de los procesos de control de despacho en los aeropuertos;
4. *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;
5. *Pide* al Secretario General que elabore un programa de trabajo sobre accesibilidad para el público pasajero con discapacidades para lograr un sistema de transporte aéreo que sea inclusivo para las personas con discapacidad;
6. *Pide* al Consejo que se asegure de que el Anexo 9 – *Facilitación*, esté al día y satisfaga los requisitos actuales de los Estados miembros y las obligaciones que les corresponden en virtud de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas respecto a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje, las obligaciones que les corresponden en virtud del *Reglamento Sanitario Internacional (2005), enmendado en 2014, 2022 y 2024*, de la *Organización Mundial de la Salud (OMS)*, la gestión y las respuestas ante emergencias sanitarias, además de los requisitos de los Estados miembros relativos a la administración de la carga y del público pasajero; y los avances tecnológicos asociados a dicha administración;
7. *Pide* al Secretario General que se asegure de que los textos de orientación pertinentes estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados miembros;
8. *Pide* al Consejo que se asegure de que las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* relativas a la gestión del control fronterizo, y del Anexo 17 – *Seguridad de la aviación*, sean compatibles y se complementen;
9. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta los textos de orientación existentes y las mejores prácticas en materia de señalización y carteles, incluido el Doc 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, en la medida en que continúe siendo aplicable;

10. *Insta* a los Estados miembros a que aseguren que todas las entidades o departamentos que intervienen en la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 — *Facilitación*, tales como la Autoridad de aviación civil, las autoridades de inmigración, aduanas, sanitarias, de cuarentena, de emisión de documentos de viaje, de control del tránsito aéreo, del orden público, postales, policiales fronterizas y de asuntos exteriores, tengan acceso adecuado al sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), a fin de que la lista de verificación del cumplimiento del Anexo 9 se complete debidamente;

11. *Insta* al Consejo a que se asegure de que la OACI y sus Estados miembros sigan considerando los programas de facilitación como un asunto de máxima prioridad y a proporcionar recursos apropiados al respecto;

12. *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

13. *Reconociendo* el liderazgo de la OACI en el área de las actividades de facilitación, pide al Consejo que asegure la sostenibilidad a largo plazo de los programas de facilitación de la Organización, adoptando medidas para incorporar los requisitos financieros en el Presupuesto del Programa Regular y asegurando que haya disponibilidad de los recursos humanos adecuados lo antes posible, y en la medida de lo posible.

APÉNDICE B

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

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

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

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

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

Considerando que la estrategia del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP) define el marco mundial para derivar beneficios óptimos de los documentos de viaje y los controles fronterizos combinando los elementos de gestión de la identificación de las pasajeras y los pasajeros;

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

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en las resoluciones 1373 (2001), 2178 (2014), 2396 (2017) y 2482 (2019) decidió que todos los Estados miembros impedirán la circulación de terroristas o de grupos de terroristas imponiendo controles eficaces de fronteras y controles en la expedición de documentos de identidad y de viaje, adoptando medidas para evitar la falsificación, la alteración ilegal y la utilización fraudulenta de documentos de identidad y de viaje;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Considerando que los documentos de viaje para personas refugiadas previstos en el artículo 28 de la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951 y para personas apátridas previstos en la Convención sobre el Estatuto de los Apátridas de 1954 deben expedirse a las personas refugiadas o personas apátridas que se encuentren legalmente en el territorio de los Estados y que, por lo tanto, constituyen documentos de viaje previstos en dos tratados internacionales para personas que gozan de un estatuto reconocido internacionalmente;

Considerando que la OACI ha establecido el directorio de claves públicas (PKD) para asistir en la autenticación de los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD) que incluyen los pasaportes electrónicos, reforzando así su seguridad y la integridad de los controles fronterizos;

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

Considerando que la cooperación en materia de trata de personas entre Estados miembros y con las distintas instancias nacionales, regionales e internacionales y otras partes interesadas en esta área ha tenido efectos positivos en los procedimientos para combatir la trata de personas;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que, a través de su gestión de los documentos de viaje y control fronterizo, identifiquen de manera única a las personas para maximizar los beneficios en materia de facilitación y seguridad de la aviación, así como para impedir actos de interferencia ilícita y otras amenazas para la aviación civil;
2. *Insta* a los Estados miembros a implantar herramientas y procesos rigurosos para salvaguardar la seguridad y la integridad de los documentos generadores, particularmente aplicando principios de prueba de identidad tales como comprobar que la identidad existe y la persona está viva, que la persona solicitante corresponde a la identidad y es única en el sistema, con pruebas fiables de la “huella social” de la persona solicitante, y verificar el registro del organismo o cotejar el registro con uno o más datos biométricos;
3. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para desarrollar e implantar un sistema sólido de gestión de la identificación y para salvaguardar la seguridad e integridad del proceso de expedición de documentos de viaje;
4. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para establecer e implantar un sólido sistema de verificación de la integridad de los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD), en particular mediante la autenticación de sus firmas electrónicas y la verificación de su validez;
5. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que mantenga y actualice la hoja de ruta para la implementación de la Estrategia TRIP de la OACI para asistir a los Estados miembros a fin de que identifiquen de manera única a las personas y mejoren la seguridad e integridad de sus documentos de viaje y controles fronterizos;
6. *Pide* a los Estados miembros que intensifiquen sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de la identificación del público viajero y los controles fronterizos y se asistan mutuamente al respecto;
7. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las especificaciones del Doc 9303;
8. *Recuerda* a los Estados miembros que se aseguren de que los pasaportes que no sean de lectura mecánica se retiren de circulación;
9. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que expidan documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRDT) conforme a las especificaciones del Doc 9303;

10. *Insta* a los Estados miembros a que se aseguren de que los documentos de viaje que expidan a personas refugiadas y personas apátridas sean documentos de viaje de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones del Doc 9303;
11. *Recuerda* a los Estados miembros que establezcan controles a fin de protegerse contra el robo de documentos de viaje en blanco y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos;
12. *Insta* a los Estados miembros que necesiten asistencia respecto a la creación de sistemas eficaces y eficientes de identificación del público viajero y de control fronterizo a que se pongan en contacto con la OACI sin demora;
13. *Pide* al Consejo que se asegure de que las especificaciones y los textos de orientación que figuran en que figuran en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*, se mantengan actualizados a la luz de los avances tecnológicos;
14. *Insta* a los Estados miembros a que refuercen sus procesos de gestión del control fronterizo, tal como ha dispuesto por su parte el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en sus resoluciones, aplicando las correspondientes normas del Anexo 9 – *Facilitación*;
15. *Exhorta* a los Estados miembros a implementar soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho, como el uso de puertas con sistemas de control fronterizo automatizado (ABC), conjuntamente con el PKD de la OACI para la autenticación de los eMRTD;
16. *Pide* al Consejo que siga evaluando soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho;
17. *Pide* al Consejo que continúe la labor de fortalecer aún más la integridad de la identificación del público viajero y la gestión del control fronterizo y la seguridad, y la elaboración de textos de orientación, a fin de asistir a los Estados miembros a lograr esos objetivos;
18. *Insta* al Consejo a explorar las formas de intensificar la asistencia y el apoyo en creación de capacidades para los Estados miembros en las áreas de identificación del público viajero y control fronterizo, incluida una función de liderazgo proactivo de la OACI en la comunidad internacional para facilitar y coordinar dicha asistencia;
19. *Insta* a todos los Estados miembros a que se incorporen al PKD de la OACI, transfieran la información pertinente de su propio Estado al PKD y a que utilicen la información disponible de todos los Estados en dicho directorio para autenticar los eMRTD en los puntos de control fronterizo;
20. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que proporcionen prontamente a la INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos y revocados para que se incorporen a la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
21. *Exhorta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que, en los puntos de control fronterizo de entrada y de salida, cotejen los documentos de viaje de personas que realizan viajes internacionales contra la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
22. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan mecanismos eficientes y eficaces para ingresar datos y hacer cotejos en la base de datos SLTD;
23. *Insta* a todos los Estados miembros a que expidan pasaportes de lectura mecánica de conformidad con el Doc 9303 y a que respeten los plazos de implementación del indicador de tipo de documento secundario;

24. *Alienta* a los Estados miembros que expiden eMRTD a disponer el cabal cumplimiento de las normas de la OACI e incorporar credenciales de viaje digitales cuando sea posible;
25. *Insta* a todos los Estados miembros que expidan eMRTD a que dejen de utilizar el control de acceso básico (BAC) e implementen el establecimiento de conexión autenticada por contraseña (PACE), e igualmente que actualicen su codificación de imágenes faciales y preparen sistemas de inspección para decodificar la nueva codificación en los controles de fronteras dentro de los plazos respectivos;
26. *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
27. *Pide* al Secretario General que continúe con la elaboración de textos de orientación pertinentes para combatir la trata de personas, para de esa forma ayudar a los Estados miembros a llevar a la práctica las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* referidas a la trata de personas.

APÉNDICE C

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

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

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

Considerando que la cooperación en materia de trata de personas entre Estados miembros y con las distintas instancias nacionales, regionales e internacionales y otras partes interesadas en esta área ha tenido efectos positivos en los procedimientos para combatir la trata de personas;

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

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

Considerando que el Anexo 9 contiene un marco para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, en particular, la norma 8.43 según la cual los Estados tienen la obligación de establecer leyes, reglamentos y/o políticas para apoyar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, y el método recomendado para los explotadores de aeronaves y aeropuertos para la elaboración de planes a fin de que ofrezcan asistencia oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares; y

Considerando que la cooperación en materia de fauna y flora silvestres entre los Estados miembros y con las distintas partes nacionales, regionales e internacionales, y con otras partes involucradas en este ámbito ha traído beneficios a los procedimientos de lucha contra el tráfico de fauna y flora silvestres;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a establecer y utilizar programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo y a adoptar políticas de cooperación regional entre Estados vecinos y a promover acuerdos de puesta en común de datos transfronterizos y asociaciones entre los sectores público y privado;

2. *Insta* a los Estados miembros a participar en programas regionales y subregionales de facilitación del transporte aéreo de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;

3. *Insta* a los Estados miembros a tomar las medidas necesarias para garantizar el desarrollo de un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo y el establecimiento de comités de facilitación del transporte aéreo u otros medios apropiados, para:

- a) asegurar que se lleve a cabo una implementación oportuna y efectiva de las normas y métodos recomendados contenidos en el Anexo 9 – *Facilitación*;
- b) llevar periódicamente a la atención de todos los departamentos interesados de su gobierno la necesidad de:
 - 1) hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9;
 - 2) hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación;
 - 3) promover una cultura de la facilitación;
 - 4) coordinar entre todos los organismos y departamentos del Estado, incluidas las autoridades de salud pública y las partes interesadas pertinentes, mediante el establecimiento de los Comités Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NAFTC);
- c) tomar la iniciativa en toda medida ulterior que sea necesaria; y
- d) asegurar que se haya establecido la coordinación apropiada para implementar efectivamente la Estrategia TRIP de la OACI.

4. *Insta* a los Estados miembros a que estimulen a sus programas y comités nacionales de facilitación y a otros programas y comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;

5. *Insta* a los Estados miembros vecinos y contiguos a que se consulten entre sí respecto a los problemas comunes que puedan tener en materia de facilitación, cuando se estime que dichas consultas pueden conducir a una solución uniforme de tales problemas;

6. *Insta* a los Estados miembros, explotadores de aeronaves y explotadores de aeropuertos a seguir colaborando intensamente en:

- a) la identificación y solución de los problemas de facilitación; y
- b) la elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal, la propagación de enfermedades transmisibles y otras amenazas a los intereses nacionales;

7. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves y aeropuertos y a sus asociaciones a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de carga en las terminales internacionales;

8. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen las disposiciones del Anexo 9 para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares y, en particular, a que se aseguren de que los explotadores de aeronaves y aeropuertos elaboren planes adecuados para prestar asistencia de manera oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, reconociendo que los planes de los explotadores de aeropuertos pueden ser parte de los planes de emergencia de aeródromos dispuestos en el Anexo 14;

9. *Insta* a los Estados y a los explotadores de aeronaves y aeropuertos a que, en colaboración con los organismos internacionales interesados, hagan todo lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando la seguridad de la cadena internacional de suministro;
10. *Pide* a los Estados miembros que consideren la identificación y designación de una autoridad pertinente o un mecanismo de coordinación importante de facilitación para asegurar la disponibilidad de mecanismos de financiación sostenible y la dotación de los recursos humanos correspondientes para apoyar la implementación de las disposiciones relativas a la facilitación del Anexo 9 y actividades conexas;
11. *Pide* a los Estados miembros que ratifiquen y apliquen el Protocolo de Montreal de 2014 y consideren las recomendaciones contenidas en el *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117) de la OACI;
12. *Insta* a los Estados a que tomen medidas, en cooperación con los explotadores de aeropuertos y aeronaves, para sensibilizar a las personas que viajan sobre las posibles consecuencias jurídicas del comportamiento insubordinado o perturbador en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves y de que tal comportamiento es inaceptable, a fin de disuadir y prevenirlo;
13. *Insta* a los Estados miembros a que tomen medidas, en cooperación con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, para que se capacite al personal correspondiente en la detección y gestión de comportamientos insubordinados o perturbadores por parte de pasajeras y pasajeros;
14. *Pide* a los Estados miembros que velen por que se preste asistencia a las personas con discapacidad que viajan por vía aérea y, en particular, adopten medidas dirigidas a mitigar las barreras que limitan la capacidad de las personas mayores y las personas con discapacidad en épocas en las que los procesos no son los habituales, como durante una pandemia;
15. *Insta* a los Estados miembros a que se aseguren de que las instalaciones y los servicios de los aeropuertos están adaptados a las necesidades de las personas con discapacidad, y que en ellos se disponga de sistemas de elevación o cualquier otro dispositivo adecuado, los puntos designados de embarque y desembarque de personas con discapacidad en la terminal se encuentren lo más cerca posible de las entradas o salidas principales del edificio y se suministren espacios de estacionamiento adecuados que sean accesibles para personas con restricciones de movilidad, incluso en caso de emergencia de salud pública;
16. *Insta* a los Estados miembros a que se cercioren de que se ofrecen servicios aeroportuarios que atienden a las necesidades de las personas con discapacidad, incluidos los destinados a prestar información relacionada con los servicios de vuelo a las personas con deficiencia auditiva o visual;
17. *Insta* a los Estados miembros a que inicien el diálogo y la cooperación entre los órganos nacionales, regionales e internacionales encargados del control fronterizo y la seguridad respecto a sus obligaciones en virtud del Anexo 9 – *Facilitación* y las correspondientes resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas;
18. *Pide* al Secretario General que disponga que la OACI siga adelante con la labor relativa a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje en la lucha contra el terrorismo y profundice la cooperación y colaboración con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas, como la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) y la Oficina contra la Droga y el Delito (UNODC) de las Naciones Unidas; y
19. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan un sistema eficaz de intercambio de información y colaboración entre todas las partes involucradas para la prevención del tráfico de fauna y flora silvestres.

APÉNDICE D

Sistemas de datos sobre las pasajeras y los pasajeros

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

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la resolución 2396 (2017), acogiendo con beneplácito la decisión de la OACI de establecer una norma en virtud del Anexo 9 – *Facilitación*, relativa al uso de sistemas de información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros (API) por sus Estados miembros, y reconociendo que muchos Estados miembros de la OACI aún no han aplicado esa norma, decidió, en el párrafo 11, que, de conformidad con el párrafo 9 de la resolución 2178 (2014) y la norma de la OACI, sus Estados miembros deben establecer sistemas API y exigir a las líneas aéreas que operan en sus territorios que proporcionen API a las autoridades nacionales competentes;

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, también en la resolución 2396, en el párrafo 12 decidió que los Estados miembros, de conformidad con las normas y métodos recomendados, deben desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del registro de nombres de las pasajeras y los pasajeros (PNR) y asegurar que todas sus autoridades competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos, y exhortó a los Estados miembros, las Naciones Unidas y otras entidades internacionales, regionales y subregionales a que proporcionen asistencia técnica, recursos y fomento de la capacidad a los Estados miembros a fin de poner en marcha esas capacidades y, según proceda, alentó a los Estados miembros a que compartan los datos PNR con los Estados miembros competentes o interesados para detectar combatientes terroristas extranjeros que regresen a sus países de origen o de nacionalidad o que viajan o se trasladan a un tercer país, con especial atención a todas las personas designadas por el Comité, establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011), y 2253 (2015);

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

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

La Asamblea:

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

3. *Pide* a los Estados miembros que apliquen la instalación de ventanilla única de ingreso de datos sobre la/el pasajera/o que permite a las partes que intervienen en el transporte aéreo del público viajero por vía aérea presentar información normalizada sobre las pasajeras y los pasajeros [es decir, API, API interactivo (iAPI) y/o PNR] por medio de un único punto de ingreso de datos, a fin de cumplir todos los requisitos reglamentarios para la entrada y salida del público pasajero que puedan imponer los distintos organismos del Estado contratante;
4. *Insta* a los Estados miembros a prestar ayuda a los demás Estados miembros y compartir mejores prácticas, en cuanto corresponda, para el establecimiento de los sistemas de datos sobre las pasajeras y los pasajeros;
5. *Pide* a los Estados miembros que consideren establecer respuestas de verificación previa al viaje para los explotadores de aeronaves relacionadas con los requisitos de inmigración, seguridad y salud pública;
6. *Exhorta* a los Estados miembros a apoyar la labor de la OACI en la elaboración de textos de orientación adecuados y la aplicación de las disposiciones del Anexo 9 relativas a los PNR; y
7. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho, que desarrollen la capacidad de recopilar, procesar y analizar los datos de PNR y que se aseguren de que sus autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos.

APÉNDICE E

Compromiso mundial para lograr que la aviación brinde movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo

Recordando la Conferencia de Facilitación (FALC 2025) celebrada del 14 al 17 de abril de 2025 en Doha, Qatar, y la Declaración Ministerial (Declaración de Doha) adoptada el 17 de abril de 2025;

Considerando que la aplicación de las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 9 es esencial para facilitar el despacho de las aeronaves, el público viajero y su equipaje, la carga y el correo, y enfrentar las dificultades en los controles fronterizos y procesos aeroportuarios para mantener la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo;

Recordando las resoluciones de la Asamblea de la OACI, a saber, A42-17: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*, A42-16: *Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación – Lucha contra la trata de personas*, A42-14: *Accesibilidad en la aviación civil internacional*, A42-15: *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares*, A41-12: *Preservación de la salud y mantenimiento de un transporte aéreo internacional seguro durante emergencias de salud pública que afecten los viajes aéreos*; y A41-11: *Declaración sobre la facilitación del transporte aéreo, en la que se afirma el compromiso mundial para permitir que la aviación se recupere de manera segura y eficiente de la pandemia de COVID-19*, y para que la aviación sea más resiliente en el futuro, que consagran el compromiso general de los Estados miembros y la OACI de fortalecer todos los aspectos de la facilitación del transporte aéreo;

Haciendo hincapié en la necesidad de que los Estados miembros respalden de manera activa las iniciativas de la OACI para mejorar la facilitación del transporte aéreo por medio de contribuciones voluntarias, como la adscripción de personal, y para promover una colaboración más estrecha con los organismos nacionales e internacionales, incluidas las autoridades de inmigración, control de fronteras, aduanas y salud pública;

Considerando que la facilitación del transporte aéreo es importante para que el sector de la aviación civil sea seguro y sostenible;

Considerando que la implementación de las normas y métodos recomendados relacionados con la facilitación es esencial para lograr la alineación y armonización mundial del despacho de público viajero, tripulaciones, aeronaves y carga;

Considerando que es necesario participar de forma activa en los marcos y las decisiones internacionales para agilizar y mejorar continuamente la facilitación y la identificación de las personas viajeras;

Reconociendo que el transporte aéreo desempeña un papel esencial para conectar a las personas, facilitar el comercio, mejorar el desarrollo social y económico sostenible y, en consecuencia, la calidad de vida, a la vez que la aviación civil internacional sigue contribuyendo a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) pertinentes de las Naciones Unidas;

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

Reconociendo el trabajo permanente de la OACI a la cabeza de las iniciativas mundiales para normalizar y robustecer las medidas de facilitación del transporte aéreo mediante la elaboración del Anexo 9, la estrategia para el Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI) y el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI, además de la creación de especificaciones técnicas, políticas y textos de orientación; la creación de capacidad y asistencia y la colaboración con las organizaciones internacionales pertinentes;

Reconociendo las diversas competencias especializadas que se requieren para la facilitación del transporte aéreo; y

Reconociendo la importancia de un marco eficaz de respuesta ante futuras crisis relacionadas con la salud pública que se nutra de las orientaciones, mejores prácticas y enfoques de gestión integrada de riesgos pertinentes y de las lecciones extraídas de la pandemia de COVID-19 a fin de permitir que la comunidad de la aviación internacional responda con rapidez ante las crisis relacionadas con la salud pública, y de generar resiliencia ante brotes similares en el futuro;

La Asamblea:

1. *Pide* a los Estados miembros que refuercen los mecanismos diseñados para forjar alianzas sólidas con las autoridades de inmigración y control de fronteras, aduanas y salud pública y con todas las partes interesadas que intervienen en la gestión de cruces fronterizos a fin de impulsar la aplicación de criterios unificados e integrales de facilitación del transporte aéreo;
2. *Pide* a los Estados miembros que construyan una visión estratégica, priorizada y prospectiva que tenga en cuenta las tendencias emergentes, los avances tecnológicos y los imperativos mundiales, tales como el movimiento fluido de personas y mercancías, la inclusividad y la sostenibilidad;
3. *Insta* a los Estados miembros a que se comprometan a participar de forma activa en la creación de marcos jurídicos y administrativos internacionales pertinentes que respondan a las necesidades en evolución de la aviación civil internacional y la facilitación, en particular en lo relativo al registro civil, la identidad digital, el reconocimiento biométrico, la información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros, el registro de nombres de pasajeros y pasajeras y el despacho fluido del público viajero y las tripulaciones;
4. *Pide* a los Estados miembros que consideren mecanismos de financiamiento sostenible que permitan la viabilidad a largo plazo de los programas de facilitación y la mejora permanente del transporte aéreo;
5. *Pide* a los Estados miembros que participen activamente en actividades y tomen medidas que apoyen la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas que sean pertinentes;

6. *Insta* a los Estados miembros a que trabajen en estrecha cooperación para reafirmar el valor y la importancia del objetivo estratégico de la OACI *Ningún País se Queda Atrás*, cuya finalidad es ayudar a los Estados y proporcionar conocimientos especializados y recursos mediante una asistencia específica y eficaz en materia de facilitación del transporte aéreo y creación de capacidad a los Estados que lo necesiten;
7. *Insta* a los Estados miembros a que otorguen a las misiones humanitarias el máximo acceso al espacio aéreo y a los aeropuertos;
8. *Pide* al Consejo que examine y mejore las disposiciones de la OACI con el fin de facilitar las operaciones de los vuelos humanitarios;
9. *Insta* a los Estados Miembros y a la OACI a que den prioridad a la inclusión y la accesibilidad de los servicios de transporte aéreo para las personas con discapacidad visible o invisible y movilidad reducida, haciéndolas partícipes de los procesos de decisión, favoreciendo la cooperación multilateral y la participación de la sociedad civil, promoviendo la recopilación y la puesta en común de datos y propiciando la capacitación normalizada del personal, entre otras iniciativas, para construir un sistema de transporte aéreo inclusivo para las personas con discapacidad;
10. *Insta* a los Estados miembros a tomar medidas para que los procedimientos en vigor para combatir la trata de personas respondan a una política integral e incluyan sistemas de denuncia y puntos de contacto con las autoridades responsables, y que recomienden la adecuada capacitación del personal de los explotadores aeroportuarios y de aeronaves que trabaje en contacto directo con el público viajero;
11. *Pide* a los Estados miembros que mejoren la experiencia de viaje y la facilitación de la carga mejorando la eficiencia en el movimiento de aeronaves, público viajero, tripulaciones y carga;
12. *Pide* a los Estados miembros que promuevan la interoperabilidad de todas las tareas de despacho de pasajeras y pasajeros, ya sea que se trate de procesos manuales o automatizados, o una combinación de ambos;
13. *Insta* a los Estados miembros a que tomen medidas y/o acciones para atender los problemas de facilitación del transporte aéreo relacionados con las personas refugiadas y apátridas trabajando en asociación con instituciones nacionales e internacionales de derechos humanos;
14. *Insta* a los Estados miembros a que tomen medidas para mejorar la tramitación de la situación de las personas no inadmisibles conjuntamente entre las autoridades nacionales y la industria de líneas aéreas, y de conformidad con las disposiciones del Anexo 9;
15. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen un enfoque estratégico, proactivo y colaborativo en la implementación de tecnologías innovadoras que permitan fortalecer todos los aspectos de la facilitación del transporte aéreo, incluido el control fronterizo, lo que implica asegurarse de que las tecnologías aprobadas se instrumenten, distribuyan y utilicen correctamente en todos los aspectos de la facilitación para mejorar los procesos relativos a público viajero, tripulaciones, aeronaves, carga y correo, y considerar la adopción e integración de tecnologías innovadoras para hacer frente a las dificultades existentes en materia de facilitación;
16. *Recuerda* a los Estados miembros que fomenten la creación de alianzas sólidas con las autoridades de inmigración y control de fronteras, aduanas y salud pública para optimizar la eficiencia y eficacia del flujo de personas pasajeras y mercancías;
17. *Pide* a los Estados miembros que pongan énfasis en la contratación y la capacitación;
18. *Insta* a los Estados miembros a que trabajen para atraer a la próxima generación de profesionales de la facilitación y promover al mismo tiempo políticas e iniciativas para incrementar la diversidad, la equidad y la inclusión, incluidas las iniciativas para cerrar la brecha de género en el sector de la aviación;

19. *Pide* al Consejo que refuerce el liderazgo de la OACI en la ejecución actual de la estrategia del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI) y su evolución futura, lo que incluye la elaboración de especificaciones técnicas avanzadas para los documentos de viaje y las credenciales digitales de viaje que permitan la interoperabilidad de los datos, así como mecanismos para su validación eficiente;
20. *Pide* al Consejo que respalde el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y promueva su activa utilización internacional tanto en el sector gubernamental como en el privado como fundamento de la verificación de los documentos de viaje y las credenciales digitales en todo el mundo;
21. *Insta* a los Estados miembros a que trabajen en colaboración con el sector de salud pública y las partes pertinentes que correspondan en la elaboración de un plan nacional en previsión de brotes de enfermedades transmisibles que entrañen un riesgo sanitario, a fin de que el transporte aéreo pueda seguir desenvolviéndose en forma segura y eficiente en todas las circunstancias; dicho plan debería elaborarse con arreglo al Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud;
22. *Insta* a los Estados miembros a que comuniquen oportunamente al público viajero y a todas las partes interesadas de la comunidad de la aviación los requisitos sanitarios de entrada y que evalúen regularmente la posibilidad de amenazas graves a la salud pública para activar prontamente sus medidas de contingencia;
23. *Insta* a los Estados miembros a que participen activamente en las actividades del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA); y
24. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-17.

Resolución A42-18: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación

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

Considerando que en la resolución A41-18 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 A41-18, apéndices A a G inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 42^o 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 42^o 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 A41-18.

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 siguen siendo una amenaza para su desarrollo seguro y ordenado, por lo que la aviación civil debe protegerse con eficacia;

Considerando el carácter evolutivo de la amenaza de actos dañinos, incluyendo la nueva amenaza que plantean los artefactos incendiarios improvisados (IID) colocados en la carga y el correo aéreos, así como otros abusos cometidos contra el sistema de carga aérea con propósitos nefarios, los aparatos explosivos ocultos, los ataques a la parte pública, las amenazas tierra-aire, incluidos los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), otros ataques a distancia, las amenazas químicas, los ataques con sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), el uso de aeronaves como armas, los ciberataques y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, incluyendo particularmente la amenaza interna, que perjudica seriamente la seguridad, eficacia y regularidad de la aviación civil internacional, poniendo en peligro la vida de las personas que se encuentran a bordo y en tierra y menoscabando la confianza de la gente en la seguridad de la aviación civil internacional;

Considerando que la sofisticación de algunas amenazas, escenarios de ataque y artefactos improvisados que se usan contra el transporte aéreo va en aumento;

Considerando que todos los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional constituyen un grave delito que viola el derecho internacional;

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

Reconociendo que la explotación del sector de la aviación para llevar a cabo una diversidad de actividades delictivas, como el transporte ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea, y la trata de seres humanos, fauna y flora silvestres, y otros bienes ilícitos, puede revelar o exacerbar vulnerabilidades que podrían explotar quienes desean perpetrar actos de interferencia ilícita;

Recordando la resolución A40-12 sobre la Declaración relativa a la seguridad de la aviación;

Consciente de la importancia de contar con un enfoque común de las Naciones Unidas que entrañe la cooperación y la coordinación entre todas las entidades y organismos especializados pertinentes de la Organización para reconocer al sector de la aviación como una infraestructura crítica de la que dependen la seguridad nacional, la prosperidad y el desarrollo de los países, al igual que la economía mundial;

Consciente de las resoluciones 2178 (2014), 2309 (2016), 2341 (2016), 2395 (2017), 2396 (2017), 2482 (2019) y 2617 (2021) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (UNSCR) sobre amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas;

Consciente de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo (2006) como instrumento mundial destinado a potenciar los esfuerzos nacionales, regionales e internacionales de lucha contra el terrorismo, cuya octava revisión fue adoptada en 2023 por resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas (A/RES/77/298);

Consciente de la Declaración de Delhi del Comité contra el Terrorismo de las Naciones Unidas sobre la lucha contra el uso de las tecnologías nuevas y emergentes con fines terroristas;

Consciente de los esfuerzos de la OACI y sus Estados miembros por implementar la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo para intensificar los esfuerzos internacionales, regionales y nacionales de lucha contra el

terrorismo, entre ellos la adopción de medidas prácticas para fortalecer la capacidad de los Estados miembros para contrarrestar las amenazas terroristas y reforzar la coordinación de las actividades de lucha contra el terrorismo realizadas por el sistema de las Naciones Unidas;

Reconociendo que las consultas 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 inicial del Plan por parte del Consejo en noviembre de 2017 y a la adopción de la segunda edición del GASeP en junio de 2024;

Reconociendo los mayores esfuerzos que necesitan desplegar los Estados miembros para conseguir el objetivo ambicioso del GASeP de alcanzar y mantener un sistema mundial de seguridad de la aviación sólido basado en la implementación plena y eficaz de las normas de la OACI sobre seguridad de la aviación en todos los Estados miembros, con el apoyo colectivo de otros Estados miembros, la OACI, organizaciones regionales, la industria y todas las demás partes interesadas;

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

Enfatizando la necesidad de mantener la vigilancia, ya que la aparente ausencia de grandes incidentes de seguridad de la aviación no significa que el riesgo disminuye, y que sigue siendo esencial adoptar medidas proactivas;

Reconociendo la permanente necesidad de promover la concienciación sobre la seguridad en la aviación y una cultura sólida y efectiva de la seguridad en la aviación por parte de los Estados miembros, la industria y otras partes interesadas;

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

Recordando el Comunicado de la segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación celebrada en Montreal en noviembre de 2018 y las conclusiones y recomendaciones de la Conferencia;

Consciente de la Declaración de Mascate sobre la Seguridad y la Ciberseguridad de la Aviación, adoptada el 11 de diciembre de 2024 durante la Semana OACI de la Seguridad de la Aviación en Mascate, Omán;

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

Reconociendo que la carga aérea cumple una función crucial en el transporte de bienes esenciales, incluidos los suministros médicos y las vacunas, como se evidenció durante la pandemia de COVID-19;

Recordando los comunicados conjuntos emitidos por las Conferencias Conjuntas de la OACI y la OMA sobre el Mejoramiento de la Seguridad y la Facilitación de la Carga Aérea, celebradas en Singapur en julio de 2012, en Manama (Bahrein), en abril de 2014 y en Kuala Lumpur (Malasia) en julio de 2016;

Considerando que los actos de sabotaje o tentativas de sabotaje con artefactos incendiarios colocados en la carga y/o el correo aéreos representan un nuevo riesgo de seguridad de la aviación y seguridad operacional para las cadenas mundiales de suministro, con consecuencias devastadoras para las economías nacionales interconectadas y el comercio mundial;

Reafirmando la importancia de mantener el flujo seguro, protegido y ordenado del tráfico aéreo y el estado de preparación operacional de la aviación, velar por la resiliencia duradera de la aviación internacional e incorporar las enseñanzas extraídas de sucesos mundiales de hoy y del pasado;

La Asamblea:

1. *Condena enérgicamente* todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, dondequiera que se cometa, por quienquiera que sea y cualquiera que sea el motivo por el que lo ejecute;
2. *Toma nota con repudio* de todos los actos y tentativas de actos de interferencia ilícita cuyo objetivo es la destrucción de aeronaves civiles en vuelo y de aeropuertos civiles, las amenazas tierra-aire, las amenazas incendiarias contra la carga y el correo aéreos y la cadena de suministro, los ataques con UAS y otros ataques a distancia, y el uso indebido de las aeronaves civiles como arma de destrucción, y la muerte de las personas que se encuentren a bordo y en tierra;
3. *Reafirma* que proteger a la aviación de las amenazas complejas y sofisticadas es esencial para la sostenibilidad del transporte aéreo y que la seguridad y ciberseguridad de la aviación deben seguir considerándose como asuntos de máxima prioridad, por lo que la OACI y sus Estados miembros deberían proporcionar recursos apropiados como se hace con otros aspectos de la aviación civil;
4. *Exhorta* a todos los Estados miembros a confirmar su apoyo decidido a los principios establecidos por la OACI aplicando las medidas de seguridad más efectivas exigidas y recomendadas en el Anexo 17 – *Seguridad de la aviación* y las disposiciones relativas a la seguridad del Anexo 9 – *Facilitación*, individualmente y en mutua cooperación, para prevenir los actos de interferencia ilícita y castigar a quienes ejecutan y planifican tales actos, así como a quienes los patrocinan y financian y a los elementos sofisticados, que conspiran para cometerlos;
5. *Reafirma* la responsabilidad de la OACI para facilitar la resolución sistemática y constante de los problemas que puedan surgir entre Estados miembros en asuntos referentes a la explotación segura y ordenada de la aviación civil internacional en todo el mundo;
6. *Encarga* al Consejo que, como prioridad urgente, continúe su labor en relación con las medidas para la prevención de los actos de interferencia ilícita, y asegure que esta tarea se lleve a cabo con el más alto grado de eficiencia y capacidad de reacción;
7. *Exhorta* a la OACI y sus Estados miembros a que implementen las resoluciones 2178, 2309, 2341, 2395, 2396 y 2482 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de acuerdo con sus respectivas competencias y a que demuestren colectivamente el liderazgo mundial de la OACI para proteger la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;
8. *Exhorta* a la OACI y sus Estados miembros a poner en práctica la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo y la Declaración de Delhi del Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre la lucha contra el uso de las tecnologías nuevas y emergentes con fines terroristas, en particular aquellas estipuladas en los principios rectores no vinculantes sobre la amenaza que plantea el uso de UAS con fines terroristas;
9. *Reconociendo* la función de liderazgo de la OACI en materia de seguridad de la aviación, *encarga* al Secretario General que dé mayor prominencia a la seguridad de la aviación dentro de la OACI y sus oficinas regionales y garantice la sostenibilidad a largo plazo del programa de seguridad de la aviación de la Organización en el contexto del presupuesto regular;
10. *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 presupuesto regular con contribuciones voluntarias en forma de recursos humanos y financieros;
11. *Insta* a todos los Estados miembros a velar por la implementación efectiva de las normas de la OACI y a esforzarse por lograr el objetivo ambicioso del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) y sus seis áreas prioritarias, así como a participar activamente en las actividades mundiales y regionales en procura de dicho objetivo;

12. *Encarga* al Consejo que se asegure de que el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación examine periódicamente el GAsEP para que mantenga su relevancia, sus prioridades aborden las amenazas nuevas y existentes, y siga siendo una herramienta útil para apoyar los esfuerzos de los Estados miembros destinados a lograr la plena aplicación del Anexo 17 – *Seguridad de la aviación*;

13. *Encarga* al Consejo que considere las lecciones aprendidas de la implementación del GAsEP, teniendo en cuenta los hitos mundiales para 2027, 2030 y 2033 como puntos de control en los cuales la comunidad mundial evaluará los avances registrados hasta la fecha y un mecanismo de seguimiento de los progresos que utilice los procesos y herramientas existentes para asistir a la OACI, los Estados miembros y las partes interesadas en garantizar el mejoramiento continuo de la seguridad de la aviación;

14. *Encarga* al Secretario General que siga reexaminando y mejorando holísticamente los planes y programas de seguridad de la aviación de la OACI, utilizando mecanismos de consulta a los Estados miembros y la industria, a fin de cerciorarse de que los planes y programas sigan cumpliendo los fines previstos y adaptándose a los problemas nuevos y emergentes de la seguridad de la aviación, y que a la vez considere enfoques innovadores para mejorar aún más su eficacia. Los resultados de los exámenes y las recomendaciones deberían ponerse en conocimiento del Consejo periódicamente; y

15. *Insta* a todos los Estados miembros, la industria y otras partes interesadas a seguir tomando medidas prácticas para mejorar la cultura de la seguridad de la aviación con el fin de apoyar la implementación efectiva de las medidas de seguridad y promover la concienciación sobre la seguridad de la aviación y el comportamiento óptimo en este ámbito de todas las entidades y personas.

APÉNDICE B

Instrumentos de derecho aeronáutico internacional, promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados para la represión de actos de interferencia ilícita en la aviación civil

a) *Instrumentos de derecho aeronáutico internacional*

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

La Asamblea:

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

Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Montreal, 2014)¹, a que se adhieran a dichos instrumentos;

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a que presten especial atención a la adopción de medidas adecuadas contra las personas que cometan, planifiquen, patrocinen, financien o faciliten actos de interferencia ilícita en la aviación civil y, en especial, a incluir en sus legislaciones normas que prevean el castigo severo de tales personas; y

2. *Exhorta* a los Estados miembros a que adopten medidas adecuadas relativas al enjuiciamiento o a la extradición de las personas que cometan actos de interferencia ilícita en la aviación civil, adoptando a tal efecto las disposiciones legales o tratados correspondientes y concertando acuerdos apropiados que dispongan la extradición de las personas que cometan ataques criminales contra la aviación civil internacional.

APÉNDICE C

Medidas de seguridad de carácter técnico

Considerando que la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita exige que los Estados miembros ejerzan una vigilancia constante y desarrollen y apliquen medidas para mitigar las amenazas, incluidas las del Anexo 17 – *Seguridad de la aviación* y las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9 – *Facilitación*;

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

Considerando que las amenazas a los sistemas de carga y correo aéreos en su conjunto, incluidas las amenazas incendiarias contra la carga y el correo aéreos y las cadenas mundiales de suministro producto de tentativas de sabotaje

¹ Las listas de los Estados Parte en instrumentos jurídicos de seguridad de la aviación figuran en www.icao.int bajo “ICAO Treaty Collection” (Colección de Tratados de la OACI).

a través de la colocación de IID en las aeronaves, exigen un enfoque global en la elaboración y aplicación de requisitos de seguridad y mejores prácticas, incluida la puesta en común de información y la cooperación continua con organizaciones internacionales competentes como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Unión Postal Universal (UPU), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC). A este respecto, los Estados deberían compartir las mejores prácticas nuevas que hayan aplicado para mitigar la amenaza que plantean los IID o las nuevas tecnologías que desarrollen para asistir en la detección de dichos artefactos;

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

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

Considerando que es necesario emplear un conjunto extenso de estrategias y herramientas de gestión de riesgos para armonizar las medidas de seguridad con los riesgos de seguridad a fin de garantizar la eficacia y sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación, teniendo en cuenta todo efecto no intencionado en la seguridad operacional de la aviación civil. A su vez, la coordinación eficaz de la seguridad operacional y la seguridad y la ciberseguridad de la aviación se beneficiarán con la puesta en común de conocimientos y la profundización de los esfuerzos;

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

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

Considerando que la tecnología, la innovación en los procesos y la instrucción adecuada son necesarias para lograr medidas de seguridad de la aviación y facilitación eficaces y eficientes tanto para el público viajero como para la carga, y para definir el futuro de los regímenes de inspección de seguridad, reconociendo igualmente la especialización que se requiere para operar y gestionar las tecnologías emergentes de seguridad de la aviación y para contratar y capacitar al personal que ha de utilizarlo, a la vez que se busca atraer a la próxima generación de profesionales de la aviación; y

Reconociendo que las pruebas y certificaciones oportunas y eficientes de los equipos de seguridad de la aviación actuales y en rápida evolución son fundamentales para fortalecer la seguridad de la aviación a escala mundial y hacer frente al crecimiento del tráfico de personas pasajeras;

La Asamblea:

1. *Insta* al Consejo a que continúe asignando máxima prioridad a la adopción de medidas centradas en el riesgo que sean efectivas, tengan base empírica y sean operacionalmente viables para prevenir los actos de interferencia ilícita en consonancia con el grado de amenaza a que esté expuesta en ese momento la seguridad de la aviación civil internacional, que tenga en cuenta la naturaleza innovadora y evolutiva de dicha amenaza y que mantenga actualizadas las disposiciones del Anexo 17 al Convenio de Chicago desde el punto de vista de la amenaza y los riesgos;
2. *Insta* a todos los Estados miembros a que, de manera individual y en colaboración con otros Estados miembros, adopten todas las medidas posibles para la prevención de actos de interferencia ilícita, en particular aquellas exigidas o recomendadas por el Anexo 17 y las recomendadas por el Consejo;
3. *Reitera* la responsabilidad de todos los Estados miembros respecto de implantar medidas eficaces de seguridad de la aviación dentro de sus territorios, teniendo en cuenta la evolución de las amenazas;

4. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen de manera plena y sostenida las disposiciones del Anexo 17 – *Seguridad de la aviación* y las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación a fin de intensificar sus esfuerzos para aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos existentes relacionados con la seguridad de la aviación, a velar por su cumplimiento, a que rectifiquen con carácter urgente toda laguna o deficiencia, a que adopten todas las medidas necesarias para evitar los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional y a que concedan la debida atención a los textos de orientación contenidos en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 – Distribución limitada) de la OACI, el *Manual OACI de instrucción en seguridad de la aviación* (Doc 10207), y otros textos de orientación relacionados con la seguridad de la aviación disponibles en el sitio web público de la OACI;
5. *Alienta* a los Estados miembros a que concedan gran importancia a las normas que respondan a la amenaza interna y garanticen su implementación efectiva en sus jurisdicciones respectivas, y a que sigan adaptando y adoptando medidas frente a esta amenaza;
6. *Alienta* a los Estados miembros a que promuevan la seguridad de la aviación como componente fundamental de las prioridades, planificación y operaciones sociales y económicas nacionales;
7. *Alienta* a los Estados miembros a que colaboren en asociación con la industria para elaborar medidas eficaces de seguridad de la aviación y tecnologías, técnicas y procesos innovadores, realizar pruebas operacionales de los mismos y aplicarlos;
8. *Insta* a los Estados miembros y a las entidades pertinentes a que colaboren y mejoren los procedimientos de certificación de los equipos de seguridad, con el fin de reducir los retrasos y eliminar la fragmentación, mejorando así la seguridad de la aviación a nivel mundial.
9. *Alienta* a los Estados miembros y a la industria a que coordinen sus esfuerzos para hacer evolucionar la inspección de la seguridad de la aviación a fin de que sea más expeditiva a la hora de responder a nuevas amenazas, así como más fluida y centrada en las personas pasajeras, a la vez que se garantiza el cumplimiento constante de los objetivos del Anexo 17 – *Seguridad de la aviación*;
10. *Alienta* a los Estados miembros y a todas las entidades de la aviación a fomentar una cultura de la seguridad sólida y eficaz en la aviación; incluido el desarrollo de programas de sensibilización sobre la seguridad de la aviación y campañas entre el personal de la aviación y el público en general que hagan hincapié en que la seguridad es responsabilidad de todo el mundo;
11. *Insta* a los Estados miembros a procurar los recursos necesarios para disponer de profesionales con las calificaciones y competencias necesarias para reglamentar, operar, mantener y vigilar la instrumentación efectiva de las medidas relacionadas con la seguridad de la aviación;
12. *Alienta* a los Estados miembros a que ejerzan una vigilancia efectiva, que incluya el uso de técnicas a distancia cuando las restricciones u otras circunstancias no permitan las actividades de observación in situ, de todos los aspectos de su régimen de seguridad de la aviación para cerciorarse de que las medidas de seguridad se apliquen de forma eficaz y sostenible;
13. *Alienta* a los Estados miembros, de conformidad con sus leyes, reglamentos y programas nacionales de seguridad de la aviación, y en concordancia con los SARPS aplicables, a promover la aplicación de medidas de seguridad de la aviación de manera práctica para:
 - a) ampliar los mecanismos de cooperación existentes entre los Estados miembros y la industria, según sea apropiado, con el fin de intercambiar información de manera expeditiva y detectar prontamente las amenazas para la seguridad de las operaciones de la aviación civil, incluidas las ciberamenazas. En el plano técnico, la rápida puesta en común de información debería incluir a todo el personal experto pertinente;

- b) compartir conocimientos especializados, las mejores prácticas e información relativa a medidas de seguridad preventivas, incluyendo técnicas de registro e inspección, detección de explosivos y artefactos incendiarios, 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 avanzada para detectar artículos y materiales prohibidos e impedir su transporte a bordo, respetando al mismo tiempo la privacidad y la seguridad de las personas;
- d) definir medidas de seguridad de la aviación adecuadas que se centren en los riesgos y tengan una base empírica, y sean proporcionales a la amenaza, eficaces, eficientes, de niveles múltiples, operacionalmente viables, económica y operacionalmente sostenibles y en las que se tenga en cuenta el impacto en el público pasajero, la tripulación y el comercio legítimo;
- e) intensificar los esfuerzos para contar con un sistema seguro de carga y correo aéreos, en especial para mitigar las amenazas incendiarias a la carga y el correo aéreos:
 - 1) la elaboración de un marco de seguridad de la carga y el correo aéreos sólido, sostenible y resiliente;
 - 2) la aplicación efectiva y sostenible de normas de seguridad sólidas;
 - 3) la adopción de un enfoque de cadena de suministro global para la seguridad de la carga y el correo aéreos, cuando corresponda;
 - 4) el establecimiento y reforzamiento de la supervisión y el control de calidad de la seguridad de la carga y el correo aéreos;
 - 5) 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 y el correo aéreos y garantizar la seguridad de la cadena de suministro mundial de la carga aérea;
 - 6) el intercambio de las mejores prácticas y experiencias adquiridas con otros Estados miembros para mejorar el nivel general de seguridad de la carga y el correo aéreos; y
 - 7) el fortalecimiento de las iniciativas destinadas a intensificar la creación de capacidad y la innovación en el área de seguridad de la carga y el correo aéreos;
- f) atender el posible uso indebido de los UAS y los sistemas de movilidad aérea avanzada (AAM) y aplicar medidas de seguridad a fin de prevenir su uso en actos de interferencia ilícita;
- g) garantizar que se lleven a cabo continuamente evaluaciones de amenazas y riesgos para la seguridad de la aviación civil dentro de sus respectivos territorios y del espacio aéreo situado sobre ellos, y se utilicen esas evaluaciones para fundamentar debidamente la elaboración de contramedidas y ajustar la fijación de políticas de seguridad de la aviación y proporcionar oportunamente información a las partes interesadas pertinentes respecto de todos los posibles riesgos para la aviación civil;
- h) atender el riesgo de ataques en las partes públicas, incluidos los edificios terminales, trabajando con todas las partes interesadas para:
 - 1) mantener un equilibrio apropiado entre las necesidades de contar con medidas eficaces y sostenibles de seguridad de la aviación y la facilitación de los pasajeros;
 - 2) implantar un conjunto de medidas basadas en riesgos que sean flexibles y prácticas, con responsabilidades claramente definidas entre los actores pertinentes;
 - 3) evitar, dentro de lo posible, la creación de vulnerabilidades generadas por las áreas de gran concentración de personas en el interior o cerca de la terminal; y
 - 4) 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.

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 y validado de forma continua, reconozcan dichas medidas como equivalentes para reducir la duplicación;

16. *Pide* a la OACI que:

- a) asegure que las disposiciones del Anexo 17 – *Seguridad de la aviación* y del Anexo 9 – *Facilitación* sean compatibles y se complementen;
- b) continúe promoviendo el desarrollo de procesos y conceptos de seguridad de la aviación eficaces e innovadores, mediante eventos regionales y subregionales que creen conciencia sobre la seguridad de la aviación, a solicitud de los Estados miembros interesados, así como a través de la cooperación con las partes interesadas de la industria y fabricantes de equipo para crear la próxima generación de procesos de inspección de pasajeros y carga;
- c) continúe apoyando la labor del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación a la hora de hacer frente a las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil, y elaborando las medidas preventivas y textos de orientación adecuados basados en los riesgos y con base empírica;
- d) aliente a los Estados y partes involucradas a que procuren el fortalecimiento de la cooperación a través de acuerdos bilaterales o multilaterales, según corresponda, a fin de mejorar los mecanismos de intercambio de información y las capacidades de prueba y certificación de los equipos de seguridad, teniendo en cuenta la evolución del panorama mundial de las amenazas a la seguridad de la aviación
- e) promueva el reconocimiento de procesos equivalentes con el propósito de asistir a los Estados miembros en el logro de arreglos de beneficio mutuo, incluyendo los relativos a un control de seguridad único, que les permitan reconocer la equivalencia de sus medidas de seguridad de la aviación cuando con ellas se logren los mismos resultados, en cumplimiento de los requisitos del Anexo 17, y cuando estén basadas en un proceso de validación integral y continuo convenido y en un intercambio constante de información eficiente con respecto a sus respectivos sistemas de seguridad de la aviación y no generen vulnerabilidades ni introduzcan nuevos riesgos en la red de aviación; y
- f) continúe ocupándose de otras amenazas y riesgos, incluidas las de naturaleza compleja y sofisticada, las ciberamenazas a la seguridad de la aviación, así como de los riesgos para la parte pública de los aeropuertos y la seguridad en la gestión del tránsito aéreo, en consulta con el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación y el Grupo Experto en Ciberseguridad;

17. *Encarga* al Secretario General que actualice y enmiende a intervalos apropiados el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 – Distribución limitada) de la OACI y elabore nuevos textos de orientación destinados a ayudar a los Estados miembros a responder a las amenazas nuevas y existentes para la aviación y a aplicar las especificaciones y procedimientos relativos a la seguridad de la aviación civil;

18. *Encarga* al Secretario General que actualice y enmiende a intervalos adecuados el *Manual de instrucción en seguridad de la aviación* (Doc 10207) de la OACI y elabore textos de orientación que asistan a los Estados miembros en el proceso de contratación, selección e instrucción de su personal, incluidos aspectos relacionados con el aseguramiento de la calidad y factores humanos, al tiempo que implementan las especificaciones y los procedimientos relacionados con la seguridad de la aviación civil;

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

20. *Encarga* al Secretario General que cuide de la participación 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 medios para responder a cuestiones sobre seguridad de la aviación, incluida la coordinación con otros grupos expertos;

21. *Encarga* al Consejo que evalúe continuamente las atribuciones del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación y establezca procedimientos de gobernanza a fin de asegurarse de que el Grupo no tenga limitaciones para estudiar todas las cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación; y

22. *Encarga* al Secretario General que siga velando por que la seguridad de la aviación esté convenientemente considerada como un elemento central y un componente funcional de la Secretaría de la OACI, en proporción a su importancia crítica para el avance, la sostenibilidad y el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional.

APÉNDICE D

Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación de la OACI

Considerando que el Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA) de la OACI ha cumplido con éxito el mandato de la resolución A41-18, apéndice D;

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

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

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

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

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

Considerando que los resultados de las auditorías del USAP-CMA constituyen una importante aportación para comprender la situación de la seguridad de la aviación a nivel mundial, regional y nacional y en cada Estado miembro,

y que los datos compilados por el USAP-CMA pueden usarse también para evaluar si los Estados miembros están alcanzando los hitos que figuran en el GAsEP y pueden ayudar al Grupo Experto en Seguridad de la Aviación a priorizar las áreas de trabajo, incluidas las relativas a la elaboración y actualización del Anexo 17;

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

Reconociendo la importancia de contar con un nivel limitado de divulgación con respecto a los resultados de las auditorías de seguridad de la aviación de la OACI, equilibrando la necesidad de que los Estados miembros conozcan los problemas de seguridad de la aviación sin resolver con la necesidad de mantener la información delicada sobre seguridad de la aviación fuera del dominio público;

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

Reconociendo la importancia de una estrategia coordinada para facilitar la asistencia a los Estados miembros mediante la Junta de Examen de la Observación y la Asistencia de la Secretaría;

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

Reconociendo que el USAP-CMA se ha recuperado del impacto de la pandemia de COVID-19 incrementando el número de auditorías realizadas durante el trienio pasado, en gran medida financiadas con contribuciones voluntarias;

Recordando que el 41º período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que informara acerca de la implantación general del USAP-CMA;

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que el USAP-CMA contribuye a la seguridad de la aviación mundial mediante auditorías y el seguimiento continuo del desempeño de los Estados miembros en materia de seguridad de la aviación;
2. *Pide* al Secretario General que se cerciore de que el USAP-CMA sigue evaluando y midiendo la implementación efectiva y sostenible de las normas del Anexo 17, incluidos los enfoques de su cumplimiento basados en el riesgo, según proceda, y las normas del Anexo 9 relacionadas con la seguridad, que el orden de prioridad de las auditorías se determina en función del riesgo y que el USAP-CMA permite resolver las deficiencias graves en forma oportuna;
3. *Expresa su agradecimiento* a los Estados miembros por su cooperación en el proceso de auditoría del USAP-CMA y por ofrecer personas expertas en seguridad que obtengan la certificación de auditoras y auditores del USAP-CMA y presten servicios de corto plazo para la realización de auditorías del USAP-CMA, así como personas expertas a largo plazo para que se desempeñen como jefes y jefas de los equipos de auditoría del USAP-CMA;
4. *Pide* al Consejo que garantice la continuación del USAP-CMA y su dotación de suficientes recursos y supervise sus actividades cuando observa la capacidad de los Estados miembros de establecer y mantener sistemas de seguridad de la aviación sostenibles, en cumplimiento de las normas de la OACI relacionadas con la seguridad de la aviación, y la ejecución de los planes de medidas correctivas para subsanar oportunamente las deficiencias detectadas durante las auditorías del USAP-CMA;

5. *Insta* a la Secretaría de la OACI a que siga mejorando la efectividad y la eficiencia del programa y preservar su calidad, en consulta con el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre el USAP-CMA y con la asistencia de integrantes y entidades observadoras del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación, según corresponda;
6. *Hace suyo* el criterio de un nivel limitado de divulgación respecto de los resultados de las auditorías correspondientes al USAP-CMA, incluida la pronta notificación de la existencia de preocupaciones significativas de seguridad de la aviación;
7. *Insta* a todos los Estados miembros a brindar pleno apoyo a la OACI:
 - a) firmando el Memorando de acuerdo relativo al USAP-CMA;
 - b) preparando y presentando a la OACI toda la documentación necesaria de acuerdo con los plazos establecidos antes de las actividades del USAP-CMA programadas por la OACI;
 - c) facilitando la labor de los equipos del USAP-CMA durante la realización de las actividades del USAP-CMA;
 - d) preparando y presentando un plan de medidas correctivas apropiadas para subsanar las deficiencias detectadas durante las actividades del USAP-CMA; y
 - e) implementando esas medidas correctivas dentro de los plazos acordados entre los Estados miembros y la OACI.
8. *Insta* a todos los Estados miembros a que acepten las auditorías conforme a la programación de la OACI, a menos que no puedan hacerlo por razones de fuerza mayor, para posibilitar la presentación de información oportuna y pertinente en respaldo de los programas y las actividades de la OACI y evitar efectos económicos y administrativos negativos en el programa de auditoría;
9. *Pide* al Secretario General que garantice la sostenibilidad financiera a largo plazo del USAP-CMA disponiendo que se incorporen los requisitos financieros para la dotación de personal y sus actividades en el presupuesto del programa regular a la brevedad; y
10. *Pide* que el Consejo presente un informe de situación al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la ejecución del USAP-CMA.

APÉNDICE E

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;

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; y

Reafirmando el valor y la importancia del objetivo estratégico de la OACI *Ningún País se Queda Atrás*, cuyo objetivo es ayudar a los Estados que lo necesitan dando un acceso más amplio a instrucción, asistencia y creación de capacidad específicas y efectivas en seguridad y ciberseguridad de la aviación, promoviendo así la autosostenibilidad duradera en los Estados;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Secretario General que promueva esfuerzos en todo el mundo por parte de los Estados miembros y otras entidades de la aviación para proporcionar de manera eficaz la asistencia técnica y el apoyo a los Estados miembros alentando actividades coordinadas, específicas y prioritarias de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación internacional orientadas por la Estrategia OACI de asistencia y creación de capacidad para la seguridad de la aviación;
2. *Insta* a los Estados miembros a que contribuyan voluntariamente con recursos financieros y en especie a fin de aumentar el alcance y el impacto de las actividades de mejoramiento de la seguridad de la aviación de la OACI;
3. *Encarga* al Secretario General que garantice que las contribuciones recibidas para las actividades de apoyo a la implantación y desarrollo de la seguridad de la aviación se destinen exclusivamente a esas actividades;
4. *Insta* a los Estados miembros que puedan hacerlo a que asistan en proporcionar actividades de creación de capacidades específicas y eficaces en la esfera de la seguridad de la aviación. Esas actividades deberían incluir instrucción, asistencia técnica y apoyo a la implantación y desarrollo, transferencia de tecnología y el suministro de otros recursos necesarios cuando se necesiten, para que todos los Estados puedan lograr un régimen perfeccionado y eficaz de seguridad de la aviación;
5. *Invita* a los Estados miembros a valerse de la capacidad que tiene la OACI para proporcionar, facilitar o coordinar asistencia correctiva a corto plazo y asistencia a más largo plazo para subsanar las deficiencias en su aplicación de los SARPS del Anexo 17, y de la capacidad de la OACI para aprovechar al máximo los resultados de las auditorías USAP para definir y canalizar las actividades de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación a fin de beneficiar a los Estados miembros que las requieran;
6. *Invita* a los Estados miembros a que consideren solicitar asistencia de otras organizaciones internacionales y regionales para satisfacer sus requisitos en materia de asistencia técnica dimanantes de la necesidad de proteger la aviación civil internacional;
7. *Insta* a los Estados miembros y organizaciones a compartir con la OACI la información sobre sus programas y actividades de asistencia, a fin de promover la utilización eficiente y eficaz de los recursos;
8. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que facilite la coordinación de los programas y actividades de asistencia en la medida de lo posible, entre otras cosas mediante la recopilación de toda información disponible relacionada con tales iniciativas;
9. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que vigile y evalúe la calidad y eficacia de los proyectos de asistencia de la OACI y brinde informes regulares sobre el uso de los recursos monetarios y en especie y sobre el efecto observable de tales contribuciones;
10. *Insta* a los Estados miembros y a las partes interesadas a asociarse para la organización y el desarrollo de actividades de creación de capacidad y a documentar los compromisos contraídos por cada una de las partes;
11. *Pide* al Secretario General que actualice y mejore el programa OACI de instrucción en seguridad de la aviación mediante el mantenimiento y la elaboración de conjuntos de material didáctico y talleres y fomentando otros métodos de instrucción en seguridad de la aviación, por ejemplo, la capacitación por computadora y el uso de métodos de aprendizaje combinados;
12. *Insta* a los Estados miembros a que contribuyan a las actividades del programa OACI de instrucción en seguridad de la aviación;

13. *Pide* al Secretario General que supervise, desarrolle, promueva, apoye, mantenga y reevalúe periódicamente la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI a fin de garantizar que se cumplan los requisitos de instrucción en seguridad de la aviación y se alcancen los niveles de instrucción y cooperación adecuados; y

14. *Insta* a los Estados miembros a utilizar los ASTC de la OACI para la instrucción en seguridad de la aviación.

APÉNDICE F

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

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

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

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

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

La Asamblea:

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

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

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

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

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

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

6. *Pide* que la OACI continúe:

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

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

APÉNDICE G

Cooperación internacional y regional en materia de seguridad de la aviación

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

Reconociendo la puesta en marcha del Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista de las Naciones Unidas con el fin de reforzar el enfoque común de las Naciones Unidas para apoyar a los Estados miembros en la aplicación de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo y las resoluciones y mandatos pertinentes de las Naciones Unidas;

La Asamblea:

1. *Invita* a la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), al Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), a la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC/INTERPOL), a la Organización Marítima Internacional (OMI), a la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), a la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas, a la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas, a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), a la Unión Postal Universal (UPU), a la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a la Unión Africana (UA), a la Unión Europea (UE), a la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), a la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), al Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), a la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), al Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), al Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), a Global Express Association (GEA), a la Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados (FIATA), a la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA) y a otros interesados a que continúen colaborando con la OACI en la mayor medida posible para proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;

2. *Encarga* al Consejo que continúe cooperando con el Comité contra el Terrorismo (CCT) de las Naciones Unidas en relación con esferas de la seguridad de la aviación y la gestión fronteriza, el esfuerzo mundial para combatir el terrorismo, y que pida al Secretario General que recurra al personal especializado de la Organización para asistir a la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas en la realización de visitas a los

países para evaluar los esfuerzos de lucha contra el terrorismo de los Estados miembros, incluidos los progresos realizados, las deficiencias pendientes y las esferas prioritarias para las necesidades de asistencia técnica, así como para determinar las tendencias y dificultades relacionadas con el terrorismo y las mejores prácticas empleadas en la aplicación de las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad;

3. *Encarga* al Secretario General que recurra al personal especializado de la Organización en el ámbito de la seguridad de la aviación y la gestión fronteriza para apoyar la labor del marco del Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista de las Naciones Unidas con el fin de reforzar el enfoque común de las Naciones Unidas para prevenir y combatir el terrorismo, y asistir a la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas en sus iniciativas para proporcionar asistencia técnica y apoyo en la creación de capacidad a los Estados miembros, velando a la vez porque las actividades de asistencia estén coordinadas para evitar la duplicación de esfuerzos y garantizar un uso eficaz de los recursos; y

4. *Invita* a los Estados miembros a apoyar de forma proactiva a los grupos regionales de la OACI en el ámbito de la seguridad y ciberseguridad de la aviación, así como a los programas de cooperación en materia de seguridad de la aviación donde estos existan en las distintas regiones, los cuales son vitales para ayudar a los Estados a poner en práctica las normas de la OACI, mejorar las eficiencias operacionales y promover la autosostenibilidad a largo plazo de los programas y las operaciones AVSEC de los Estados.

Resolución A42-19: Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil

Considerando que el sistema de aviación mundial es altamente complejo e interconectado y que comprende datos, información y sistemas que son críticos para la seguridad, la protección, la eficiencia y la capacidad de las operaciones de aviación civil;

Observando que el sector de la aviación depende cada vez más de la disponibilidad e integridad de sistemas e información, y en algunas circunstancias de su confidencialidad;

Reconociendo que la ciberseguridad de la aviación es fundamental para el desarrollo sostenible y eficiente del transporte aéreo y que, por lo tanto, se le debe dar prioridad y asignarle los recursos adecuados;

Consciente de que las ciberamenazas a la aviación civil evolucionan continuamente y crecen en escala, sofisticación y frecuencia, que la aviación sigue siendo un objetivo para actores malintencionados, tanto en el ámbito cibernético como en el físico, y que las ciberamenazas pueden constituir riesgos considerables para la infraestructura crítica de la aviación civil y podrían poner en peligro la seguridad operacional, la protección, la eficiencia o la capacidad de la aviación;

Reconociendo la naturaleza polifacética y multidisciplinaria de los problemas de ciberseguridad y sus soluciones, y observando que los ciberriesgos pueden afectar simultáneamente, y propagarse, a través de una amplia gama de áreas de la aviación;

Reconociendo que no todos los ciberincidentes que afectan a la seguridad operacional, la protección, la eficiencia o la capacidad de la aviación civil son actos ilícitos o intencionales;

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 como delitos los ciberataques contra la aviación civil internacional, por lo que la ratificación e implementación de ambos instrumentos por los Estados miembros garantizaría la disuasión y el castigo de dichos ataques en cualquier parte donde se produzcan;

Reafirmando la importancia y urgencia de mejorar la protección y resiliencia de los datos, información y sistemas críticos frente a las ciberamenazas y ciberriesgos, incluidas las interfaces comunes entre la aviación civil y otros sectores conectados;

Considerando la necesidad de trabajar en colaboración para crear un marco de ciberseguridad de la aviación mundial eficaz y coordinado para procurar la protección y resiliencia del sector ante las ciberamenazas y los ciberriesgos de una manera armonizada y coherente;

Reconociendo la labor y el liderazgo de la OACI en ciberseguridad de la aviación, en todas las disciplinas de la aviación;

Reconociendo que es necesario armonizar la ciberseguridad de la aviación a nivel mundial, regional y nacional con miras a apoyar la coherencia e interoperabilidad de las medidas y los procesos de protección y resiliencia;

Reconociendo la importancia de que los Estados establezcan e implementen planes claros y amplios de ciberseguridad para la aviación, que comprendan leyes, reglamentos, políticas, procedimientos y medidas para la ciberseguridad de la aviación civil, incluida la designación de una autoridad nacional competente encargada de la ciberseguridad de la aviación en coordinación con las autoridades y organismos nacionales interesados;

Destacando el valor de las importantes disposiciones, textos de orientación e iniciativas, concebidos para abordar los problemas de ciberseguridad en colaboración y de forma holística; y

Considerando los resultados de la decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea celebrada en Montreal del 26 de agosto al 6 de septiembre de 2024, así como las disposiciones de la Declaración de Mascate sobre la seguridad de la aviación y la ciberseguridad de la aviación que se adoptó en Mascate (Omán) el 11 de diciembre de 2024;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros ratificar e implementar el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing de 2010) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing de 2010) como instrumentos para hacer frente a los ciberataques contra la aviación civil;
2. *Exhorta* a los Estados y las partes interesadas de la industria a adoptar las medidas siguientes para abordar las ciberamenazas a la aviación civil:
 - a) implantar la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación de la OACI, y utilizar el Plan de Acción de Ciberseguridad de la OACI como herramienta para apoyar su implementación;
 - b) desarrollar e implementar planes nacionales de ciberseguridad de la aviación que traten los objetivos estratégicos de ciberseguridad de la aviación, la gobernanza y las responsabilidades, las políticas, las comunicaciones, la gestión de los ciberriesgos, la respuesta a incidentes y la recuperación, la gestión de la identidad, la creación de capacidad e instrucción, el cumplimiento de las normas y las auditorías, el monitoreo y la mejora continua, la documentación y el mantenimiento de registros, con el objetivo de hacer frente a las ciberamenazas y los ciberriesgos que enfrenta la aviación civil de una manera holística en todas las disciplinas de la aviación;
 - c) elaborar e implementar procesos y herramientas que asistan en la implementación y el monitoreo de los planes de ciberseguridad de la aviación;
 - d) designar la autoridad competente en materia de ciberseguridad de la aviación como parte del plan nacional de ciberseguridad de la aviación, y definir la interacción entre dicha autoridad y los organismos nacionales de aviación y otros organismos interesados;

- e) definir las responsabilidades de los organismos nacionales y las partes interesadas de la industria con respecto a la ciberseguridad en la aviación civil;
 - f) procurar recursos suficientes para disponer de profesionales con las calificaciones y competencias necesarias en aviación y ciberseguridad y capacitarlas en forma continua para que puedan regular, operar, gestionar, mantener y vigilar la aplicación efectiva de las leyes, reglamentos, políticas, procedimientos y medidas pertinentes de ciberseguridad de la aviación;
 - g) elaborar e implementar un marco sólido que integre la gestión de los ciberriesgos con prácticas pertinentes de gestión de riesgos de seguridad operacional, seguridad de la aviación, eficiencia y capacidad, y adoptar un enfoque basado en los riesgos para mejorar la protección y la resiliencia de los sistemas, información y datos críticos de la aviación civil ante las ciberamenazas y los ciberriesgos;
 - h) establecer leyes, reglamentos, políticas, procedimientos y medidas, cuando sea necesario, y destinar recursos adecuados para garantizar que los sistemas de aviación críticos: tengan una arquitectura diseñada para ser segura; que los sistemas estén protegidos y sean resilientes; que los datos estén seguros y disponibles cuando estén almacenados y mientras se utilicen o sean transferidos; que tengan métodos de monitoreo, detección y notificación de ciberincidentes; que se elaboren y se pongan en práctica planes de respuesta y recuperación ante ciberincidentes en coordinación con los planes de gestión de crisis y respuesta ante emergencias establecidos; y que se lleven a cabo análisis forenses de los ciberincidentes;
 - i) elaborar e implementar medidas prácticas para mejorar la cultura de ciberseguridad en todas las entidades de aviación civil;
 - j) formar y participar, según resulte práctico, en asociaciones y mecanismos entre gobierno/gobierno y gobierno/industria, a nivel nacional e internacional, para compartir sistemáticamente la información sobre ciberamenazas, incidentes, vulnerabilidades, indicadores de compromiso, tendencias, acciones de mitigación, mejores prácticas y enseñanzas extraídas;
 - k) desarrollar mecanismos de cooperación con las entidades nacionales pertinentes que incluyan, entre otras, las autoridades militares, de policía y de ciberseguridad, en lo que respecta a la identificación, protección y monitoreo de las vulnerabilidades comunes y los flujos de información que puedan afectar a los sistemas de aviación civil, y colaborar en la mitigación y la preparación ante las ciberamenazas comunes y en respuesta y recuperación de los ciberincidentes;
 - l) continuar colaborando y contribuyendo con la OACI en el desarrollo del marco de ciberseguridad de la aviación de la OACI adoptando un enfoque horizontal, intersectorial y funcional que integre todas las disciplinas de la aviación pertinentes, con el fin de tratar de forma holística las ciberamenazas y los ciberriesgos a la seguridad operacional, la protección, la eficiencia y la capacidad de la aviación.
3. *Encarga a la OACI que:*
- a) siga promoviendo la ratificación universal del *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional* (Convenio de Beijing de 2010) y el *Protocolo Complementario del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves* (Protocolo de Beijing de 2010); y
 - b) continúe asegurándose de que los asuntos de ciberseguridad de la aviación se examinen y coordinen de forma transversal y holística mediante la colaboración entre todos los órganos pertinentes de la OACI.
4. *Declara que esta resolución sustituye a la resolución A41-19.*

Resolución A42-20: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local

Considerando que en la resolución A41-20 la Asamblea resolvió seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente;

Considerando que la resolución A41-20 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 41º 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 A42-21: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático* y A42-22: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*, constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente, a la clausura del 42º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A —	Generalidades
Apéndice B —	Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y de textos de orientación relativos a la calidad del medioambiente
Apéndice C —	Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves
Apéndice D —	Eliminación progresiva de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I
Apéndice E —	Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido
Apéndice F —	Planificación y gestión de la utilización de los terrenos
Apéndice G —	Aeronaves supersónicas – El problema del estampido sónico
Apéndice H —	Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local

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

3. *Declara* que la presente resolución, junto con las resoluciones A42-21: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático* y A42-22: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*, sustituyen a las resoluciones A41-20, A41-21 y A41-22.

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 del mismo Convenio dispone que la OACI debería

“desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y... fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para... satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”;

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

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

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

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

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

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

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

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

Considerando que siempre que se reconozca la existencia de interdependencias de los efectos ambientales de la aviación, tales 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 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 atiendan, de manera individual o colectiva a escala regional, las cuestiones económicas e institucionales afines;

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

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

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

Tomando nota de la importancia de contar con información actualizada sobre las repercusiones presentes y futuras del ruido y de las emisiones de las aeronaves, como se indica en las tendencias ambientales mundiales de la OACI, así como de otros informes de evaluación de la OACI, como el Informe de la OACI de factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, para facilitar la toma de decisiones en cuestiones ambientales;

La Asamblea:

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

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

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

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

4. *Pide* al Consejo que siga vigilando de cerca las tecnologías innovadoras y las nuevas fuentes de energía para la aviación, en preparación para la certificación ambiental oportuna de tales tecnologías, incluido el proceso de evaluación de la OACI;

5. *Acoge con satisfacción* la elaboración y la actualización de las herramientas de la OACI de seguimiento de las innovaciones que pueden generar reducciones de las emisiones de CO₂ en el sector y *pide* al Consejo que haga un seguimiento de las herramientas y las mantenga al día, según corresponda;

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

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

8. *Pide* al Consejo que difunda información sobre los efectos y tendencias actuales y futuros del ruido de las aeronaves, el consumo de combustible de aviación, el rendimiento del combustible en el sistema de aviación y las emisiones de materia particulada (PM) y óxidos de nitrógeno (NOx) de los motores de las aeronaves, dando cuenta de la labor de la Organización, de los planes de acción presentados por los Estados, del plan mundial de navegación aérea de la OACI, de las normas y métodos recomendados de la OACI y de las políticas y textos de orientación de la OACI relativos al medioambiente, utilizando medios adecuados, tales como informes periódicos y seminarios prácticos, así como mediante la coordinación con las oficinas regionales de la OACI;
9. *Invita* a los Estados a que sigan contribuyendo de manera activa las actividades de la OACI relativas al medioambiente e insta a los Estados miembros a que respalden las actividades no previstas en el presupuesto mediante un nivel razonable de contribuciones voluntarias;
10. *Invita* a los Estados y a las organizaciones internacionales a que proporcionen la información y los datos científicos necesarios para permitir que la OACI realice su labor en este campo;
11. *Acoge con satisfacción* la transición de la *Coalición Mundial para la Aviación Sostenible de la OACI al ACT-LTAG de la OACI* como programa para las partes interesadas con vistas a facilitar la elaboración de nuevas ideas y acelerar la puesta en práctica de soluciones innovadoras para el medioambiente, y *pide* al Consejo que aliente a más partes interesadas a sumarse al programa ACT-LTAG una vez establecido;
12. *Alienta* al Consejo a que siga cooperando estrechamente con las organizaciones internacionales y otros órganos de las Naciones Unidas para comprender los impactos de la aviación en el medioambiente y para definir políticas que den respuesta, así como para contribuir a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas relacionados con la contaminación por plásticos y la pérdida de diversidad biológica; e
13. *Insta* a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas con respecto al medioambiente que puedan afectar negativamente al desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional.

APÉNDICE B

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

Considerando que el problema del ruido de las aeronaves en las proximidades de muchos de los aeropuertos del mundo, que sigue suscitando preocupación entre el 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 las aeronaves tanto a escala 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 atienden los problemas relacionados con el ruido, la calidad del aire local y el cambio climático;

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

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen I – *Ruido de las aeronaves*, que contiene normas de homologación acústica para las aeronaves subsónicas (excepto las de aviones para despegue y aterrizaje cortos y/o aviones para 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 para la certificación respecto a las emisiones para los motores de aeronave y ha comunicado esta medida a los Estados miembros;

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

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

Considerando que se han elaborado, enmendado y publicado orientaciones de política de la OACI para dar respuesta a los problemas ambientales relacionados con el ruido y las emisiones de motores;

Tomando nota de la recomendación del CAEP sobre nuevas normas más rigurosas para las emisiones de CO₂ de los aviones;

Tomando nota de la recomendación del CAEP sobre una nueva norma más rigurosa de homologación acústica para el aterrizaje y el despegue (LTO) para las aeronaves subsónicas;

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

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

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

La Asamblea:

1. *Acoge con satisfacción* los continuos beneficios de la norma más estricta respecto al ruido de las aeronaves que figura en el Anexo 16, Volumen I, capítulo 14 que se empezó a aplicar el 31 de diciembre de 2017 y el 31 de diciembre de 2020 a las aeronaves con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a 55 toneladas;
2. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo, en marzo de 2014, de la nueva norma relativa al ruido que se empezó a aplicar a partir del 1 de enero de 2018 a las aeronaves de rotor basculante;
3. *Acoge con satisfacción* los beneficios de la norma de la OACI relativa a las emisiones de CO₂ de los aviones que se aplicó a partir del 1 de enero de 2020 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 fue el 1 de enero de 2023;
4. *Acoge con satisfacción* los beneficios de la norma de la OACI sobre emisiones de CO₂ de los aviones, que se aplicó a partir del 1 de enero de 2023 a los aviones en producción con una fecha de corte de la producción del 1 de enero de 2028;

5. *Acoge con satisfacción* la elaboración por parte del CAEP de una nueva norma más rigurosa para las emisiones de CO₂ de los aviones que, una vez adoptada, formará parte del Anexo 16, Volumen III;
6. *Acoge con satisfacción* la elaboración por parte del CAEP de una nueva norma de ruido más rigurosa para los nuevos tipos de aviones subsónicos que, una vez adoptada, formará parte del Anexo 16, Volumen I;
7. *Acoge con satisfacción* los beneficios de la nueva norma relativa a las emisiones en masa y número de materia particulada no volátil (nvPM) que se empezó a aplicar a los diseños de motores de aeronave nuevos y en producción con empuje nominal superior a 26,7 kN a partir de enero de 2023;
8. *Insta* a los Estados a que reconozcan que las normas de certificación relativas a las emisiones de nvPM y de CO₂ no se concibieron para que sirvan de base para restricciones a las operaciones ni para gravámenes en función de las emisiones;
9. *Pide* al Consejo que, con la ayuda y cooperación de otros órganos de la Organización y de otras organizaciones internacionales, prosiga enérgicamente la labor de preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y de textos de orientación referentes a las repercusiones de la aviación en el medioambiente;
10. *Pide* al Consejo que siga de cerca las mejoras tecnológicas que reducen el nivel de ruido y emisiones de las aeronaves y que, en consecuencia, actualice regularmente las normas pertinentes;
11. *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;
12. *Pide* al Consejo que vele por que el CAEP prosiga diligentemente 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;
13. *Insta* a los Estados miembros de las regiones del mundo actualmente poco representadas en el CAEP a que movilicen especialistas para que participen en las actividades técnicas del Comité;
14. *Pide* al Consejo que proporcione a los Estados y organizaciones internacionales toda la información sobre medidas disponibles para reducir la repercusión de las operaciones de la aviación en el medioambiente de modo que sea posible actuar aplicando las medidas apropiadas;
15. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen, cuando corresponda, las disposiciones de la OACI preparadas con arreglo a la cláusula dispositiva 9 de este apéndice; y
16. *Pide* al Consejo que continúe la preparación de escenarios y siga empleándolos para evaluar la repercusión futura de las emisiones de la aviación en el medioambiente y que coopere con otras organizaciones internacionales a este respecto.

APÉNDICE C

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

Considerando que un objetivo de la OACI es promover el nivel más elevado posible de coherencia en la aviación civil internacional, incluida la reglamentación ambiental;

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

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

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

Considerando que el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves 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 dar respuesta al problema del ruido con la mejor relación costo-eficacia;

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 formulen 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 hacer frente al ruido pueden tener repercusiones importantes en los costos para los explotadores y otros participantes, 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 en materia de gestión del ruido;

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

Considerando que las mejoras logradas en muchos aeropuertos respecto al ruido mediante el remplazo de las aeronaves que cumplen los requisitos del capítulo 2 (aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, 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 adoptan una serie de medidas ambiciosas;

La *Asamblea*:

1. *Exhorta* a todos 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 de resolver el ruido de las aeronaves y a que sigan 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 hagan frente a los problemas de ruido en sus aeropuertos internacionales;
 - b) instituyan o vigilen un proceso transparente cuando consideren medidas para mitigar el ruido que incluyan:
 - 1) la evaluación del problema del ruido en el aeropuerto en cuestión basándose en criterios objetivos y mensurables y otros factores pertinentes;
 - 2) la evaluación de los costos y los beneficios probables de las diversas medidas posibles y, basándose en esa evaluación, la selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas para el medioambiente con la mejor relación costo-eficacia; y
 - 3) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evaluación, la consulta con las partes interesadas y la solución de controversias;
4. *Alienta* a los Estados a:
 - a) promover y respaldar los estudios y programas de investigación y desarrollo tecnológico encaminados a reducir el ruido en la fuente o por otros medios teniendo en cuenta las interdependencias y otros intereses 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 con otros intereses ambientales; y
 - d) no aplicar restricciones a las operaciones como primer recurso, sino solo 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 de la OACI;
- c) 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) la orientación sobre el enfoque equilibrado del Doc 9829 esté actualizada y responda a los requisitos de los Estados;
- c) se pongan al alcance de los Estados y se mantengan orientaciones adecuadas sobre la participación de la comunidad; y
- d) fomente la aplicación del enfoque equilibrado, por ejemplo, mediante talleres; y

8. *Exhorta* a los Estados a que presten la debida asistencia 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 progresiva 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, a los efectos del presente apéndice, *eliminación progresiva* se define como el retiro de las operaciones internacionales de una categoría de aeronaves basada en el ruido en todos los aeropuertos de uno o más Estados;

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

Considerando que algunos Estados han implantado o iniciado eliminaciones progresivas 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 gravosa 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 un equilibrio entre sus diferentes intereses;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a que no introduzcan ninguna eliminación progresiva 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 brindará la protección necesaria contra el ruido en los alrededores de sus aeropuertos;
- b) si la protección necesaria puede alcanzarse con reglamentación que impida a los explotadores incorporar ese tipo de aeronaves a sus flotas mediante la compra o el arrendamiento/fletamento/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 anterior, decidan eliminar progresivamente 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 progresivamente 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; e
- 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 progresiva, 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 progresiva 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; e
6. *Insta* además a los Estados a que asistan a los explotadores de las aeronaves en su empeño 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, incluida 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, a los efectos del presente 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 exhorta a los Estados a que adopten un enfoque equilibrado para la gestión del ruido a la hora de dar respuesta a problemas de 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 Anexo 16, Volumen I 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 progresiva 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, estas deberían 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 de 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, siempre que sea posible, 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 la eliminación progresiva 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 indicada, 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 la aeronave afectada;
 - 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; e
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 de la manera en que se lleva a cabo 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 progresiva 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 en la reducción del tamaño de las curvas isofónicas que definen las áreas en que la población está expuesta a niveles de ruido inaceptables, así como en la reducción de la cantidad total de personas expuestas al ruido;

Considerando fundamental que estas mejoras se conserven en la mayor medida posible en favor 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 comprende actividades de planificación que pueden ser fundamentalmente 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 medioambiente* 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 ambiental en la aviación* constituye un complemento de las políticas actuales de gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos y sus alrededores;

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

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

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados que hayan eliminado progresivamente 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 produzca una utilización de los terrenos o una expansión urbana inapropiadas;

2. *Insta* a los Estados a 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, por ejemplo, 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) las comunidades cercanas a los aeropuertos dispongan de información que sea de fácil lectura sobre las operaciones de las aeronaves y sus efectos en el medioambiente;

4. *Pide* al Consejo que:

- a) la orientación sobre la utilización de los terrenos en el Doc 9184 esté actualizada y responda 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;

Tomando nota de la recomendación del CAEP sobre una nueva norma de homologación acústica en el aterrizaje y el despegue (LTO) para los aviones subsónicos;

Reconociendo la labor en curso para elaborar una nueva norma relativa al ruido supersónico en ruta 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 en el intervalo de tiempo comprendido entre 2025 y 2030 y que se requiere un estudio exploratorio 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 al hecho de que no se produzca una situación inaceptable para el público debido al estampido sónico de las aeronaves supersónicas en servicio comercial;
2. *Acoge con satisfacción* la elaboración por parte del CAEP de una nueva norma de homologación acústica en el aterrizaje y el despegue (LTO) para aviones supersónicos que, una vez adoptada, formará parte del Anexo 16, Volumen I;
3. *Encarga* al Consejo que, a tenor de la información disponible y utilizando el mecanismo apropiado, examine los Anexos y otros documentos pertinentes para que 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; e
4. *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 existe una creciente preocupación por el impacto de la aviación en la atmósfera en relación con la calidad del aire local y los efectos conexos en la salud y bienestar humanos;

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

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

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

Reconociendo que la OACI ha establecido normas técnicas y ha promovido la elaboración 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 a cargo de especialistas independientes de tecnologías de aeronaves y motores y la formulación de objetivos tecnológicos a mediano (2027) y largo (2037) plazos en términos de ruido, consumo de combustible y emisiones;

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

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

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

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

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

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

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

Considerando que el Artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* contiene disposiciones respecto a los derechos aeroportuarios y otros similares, incluido 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), incluida una 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 encarecidamente que tales gravámenes tengan la forma de derechos y no de impuestos y que los fondos recaudados se utilicen en primer lugar para mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medioambiente;

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

Considerando que el Consejo de la OACI ha adoptado textos de orientación y sobre políticas relativos al uso de derechos por emisiones para hacer frente al 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, realice el seguimiento y amplíe su conocimiento sobre el efecto en la salud y el bienestar humanos de la PM, los NO_x y otros gases que emite la aviación y que difunda información al respecto;
2. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor para elaborar normas tecnológicamente viables, beneficiosas para el medioambiente y razonables económicamente para reducir más el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;
3. *Pide* al Consejo que continúe manteniéndose informado sobre los avances en la comprensión científica y técnica de las emisiones de PM volátil y no volátil;
4. *Pide* al Consejo que 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 al clima mundial, se tengan debidamente en cuenta;
5. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor de formulación de objetivos tecnológicos integrados de mediano y largo plazo con vistas a reducir el consumo de combustible, el ruido y las emisiones de NO_x y nvPM de los motores de las aeronaves; y de objetivos 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 las partes interesadas 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 y pide al Consejo que mantenga actualizada dicha orientación e *insta* a los Estados miembros a que compartan información sobre la aplicación de dichos derechos; e
11. *Insta* a los Estados miembros a que velen por el mayor grado de compatibilidad posible y a que tengan plenamente en cuenta las políticas y la orientación de la OACI sobre los derechos por emisiones relacionados con la calidad del aire local.

Resolución A42-21: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático

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

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

Reconociendo que la labor de la Organización respecto al medioambiente contribuye a 14 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, incluido el ODS 7 “*Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos*”, el ODS 9 “*Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación*” y 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 y los informes de evaluaciones 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; y *reconociendo* la necesidad de que la Organización siga proporcionando un foro para profundizar el conocimiento científico de los impactos climáticos de la aviación y explorar medidas para hacer frente a dichos impactos;

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

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” (aviación internacional) trabajando por conducto de la OACI (artículo 2.2);

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

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

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

Reconociendo los objetivos ambiciosos mundiales para la aviación internacional de mejorar el rendimiento del combustible en un 2 % al año y mantener las emisiones netas de carbono a partir de 2020 al mismo nivel, como lo adoptó la Asamblea de la OACI en su 37º período de sesiones y lo reafirmó en sus 38º, 39º, 40º y 41º períodos de sesiones en 2013, 2016, 2019 y 2022, respectivamente;

Recordando la abundante labor desplegada por la OACI, para explorar la factibilidad de un objetivo ambicioso mundial 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 el *Informe de la OACI sobre la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional*, que evalúa la factibilidad técnica a escala mundial de distintas hipótesis de reducción de emisiones de CO₂ dentro del sector de la aviación, sirvió de base para la consideración y la adopción del objetivo ambicioso mundial colectivo a largo plazo (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050 en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2022 como contribución al logro del objetivo de temperatura del Acuerdo de París, reconociendo que las circunstancias especiales y capacidades respectivas de cada Estado (como el nivel de desarrollo, la madurez de los mercados de aviación, el crecimiento sostenible de su aviación internacional, la transición justa y las prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo) determinarán la capacidad de cada uno de ellos para contribuir al LTAG dentro de sus propios plazos ;

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

Reconociendo la metodología de monitoreo y notificación (LMR) del LTAG elaborada por el Consejo, con la contribución técnica del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP), para evaluar los avances en la implementación de las medidas de reducción de las emisiones de CO₂ con miras a la consecución del LTAG, incluida la reducción de emisiones de CO₂ pasadas y futuras y el costo de los esfuerzos para concretar el LTAG, la repercusión en el desarrollo del sector, así como el impacto del cambio climático en los costos de la aviación internacional;

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

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

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

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

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

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

Acogiendo con beneplácito la más reciente norma de certificación de emisiones de CO₂ para aeronaves recomendada por el CAEP y la necesidad de mantenerla actualizada a la luz de las más recientes mejoras tecnológicas en la eficiencia de las aeronaves;

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

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

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

Acogiendo con beneplácito la celebración de los seminarios de la OACI sobre aeropuertos verdes en noviembre de 2017, mayo de 2019 y, noviembre de 2021 y abril de 2024, y *reconociendo* el papel crítico de los aeropuertos en la puesta en mercado y distribución de energías más limpias para la descarbonización del transporte aéreo con miras a la consecución del LTAG y la importancia de la resiliencia de los aeropuertos;

Tomando nota de que la primera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos de noviembre de 2009 (CAAF/1) respaldó el uso de combustibles de aviación sostenibles, en particular el uso de combustibles alternativos de sustitución directa, en el corto a mediano plazo, como medio importante para reducir las emisiones de la aviación, y de que el Marco Mundial OACI para los Combustibles Alternativos de la Aviación (GFAAF) establecido por la CAAF/1 se ha integrado a las herramientas de la OACI para el seguimiento de energías más limpias mediante las cuales se ha registrado el progreso, incluido el número creciente de procesos de conversión de combustibles y de aeropuertos que distribuyen este tipo de combustibles a más vuelos comerciales;

Tomando nota asimismo de que la segunda Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/2) celebrada en octubre de 2017 formuló recomendaciones y aprobó una declaración, que incluye la Visión de la OACI sobre los combustibles de aviación sostenibles para 2050, como instrumento vivo que inspire a apuntar a que una sensible proporción de los combustibles de aviación se sustituyan por combustibles de aviación sostenibles para 2050, así como de la necesidad de actualizar la Visión 2050 cuantificando la proporción de estos combustibles que deberían estar en uso para 2050;

Reconociendo que se ha demostrado la viabilidad tecnológica de los combustibles de aviación sostenibles de sustitución directa, de los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono y de otras energías más limpias para la aviación que han de tener el impacto más grande en la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación para 2050, según el informe del LTAG de la OACI, y que es necesario introducir políticas e incentivos apropiados a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo;

Reconociendo los adelantos permanentes en combustibles de sustitución directa, tales como los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y los combustibles de aviación con menos contenido de carbono (LCAF) como medio para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación, y *acogiendo con beneplácito* el desarrollo de nuevos combustibles y de nuevas fuentes de energía más limpia para la aviación, incluido el uso de hidrógeno y electricidad de fuentes renovables;

Reconociendo la necesidad de que dichos combustibles se desarrollen e implanten de una manera económicamente viable y aceptable desde una perspectiva social y ambiental y el progreso logrado en la armonización de los enfoques aplicados a la sostenibilidad, incluyendo los criterios de sostenibilidad, la certificación de la sostenibilidad y la metodología para la evaluación de las emisiones durante el ciclo de vida de tales combustibles que se formulan y actualizan como parte del trabajo para la implementación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) y que deberían utilizarse como el fundamento aceptado para la admisibilidad de los SAF, los LCAF y otras energías más limpias utilizadas en la aviación internacional;

Acogiendo con beneplácito la adopción en la tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos en noviembre de 2023 (CAAF/3) del Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, incluida la visión ambiciosa mundial, cuyo objetivo es facilitar la ampliación a escala mundial del desarrollo y la puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación, proporcionando más claridad, coherencia y previsibilidad a todas las partes interesadas sobre las políticas, los reglamentos, el apoyo a la implementación y la financiación y las inversiones necesarias, para que todos los Estados tengan las mismas oportunidades de contribuir a las reducciones de emisiones que se esperan de dichas energías más limpias para la aviación y de beneficiarse de ellas;

Acogiendo también con beneplácito la aprobación por parte del Consejo, en junio de 2024, de la Hoja de Ruta OACI para la implementación de los resultados de la CAAF/3 y el LTAG, como documento vivo para monitorear y reflejar un progreso equilibrado entre los cuatro elementos constitutivos interdependientes sobre política y planificación, marco regulatorio, apoyo a la implementación y financiación;

Recordando la resolución A37-19 de la Asamblea, que pedía al Consejo que emprendiera con el apoyo de los Estados miembros la labor de determinar un marco para las medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional, incluyendo una explicación más a fondo de los principios rectores enumerados en el anexo de la resolución A37-19, tal como posteriormente se hizo al incorporar los principios rectores explicados en el anexo de las resoluciones A38-18, A39-2, A40-18 y A41-21 de la Asamblea y que se reproducen en el anexo de esta resolución;

Tomando nota de que la Organización adoptó una estrategia importante de creación de capacidad y asistencia técnica y financiera de otra índole, de conformidad con el objetivo *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB) a fin de ayudar en la preparación y presentación de los planes de acción estatales, lo que comprendió la celebración de seminarios regionales y la elaboración y actualización de la *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂* (Doc 9988), una interfaz web interactiva, el instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET), la calculadora de beneficios ambientales (EBT) de la OACI y una herramienta para la curva de costo marginal de mitigación (MAC);

Acogiendo con satisfacción que, en julio de 2025, 150 Estados miembros que representan más del 99 % del tráfico aéreo internacional mundial habían preparado y presentado voluntariamente a la OACI planes de acción;

Reconociendo la necesidad de seguir elaborando y actualizando los planes de acción estatales, incluida la cuantificación con herramientas prácticas de los beneficios por reducción de emisiones de CO₂, para lograr una aviación e infraestructura sostenibles con la mira puesta en las innovaciones para proteger el medioambiente;

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

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

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

Acogiendo con beneplácito los avances del Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF) para facilitar la ampliación a nivel mundial del desarrollo y la puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, reconociendo la importancia del establecimiento de asociaciones, iniciativas y la cooperación internacional entre Estados y partes interesadas pertinentes, como parte del objetivo *Ningún País se Queda Atrás* (NLCB);

Reconociendo la necesidad de invertir USD 3,2 billones en la producción de energías más limpias para la aviación hasta 2050, y que según el informe del LTAG se necesitarán inversiones adicionales para otras medidas de reducción de CO₂ en la aviación, como las tecnologías de aeronaves y las mejoras operacionales, y acogiendo con beneplácito el establecimiento de iniciativas como la ACT-SAF de la OACI y el polo de inversiones Finvest de la OACI para acelerar el desarrollo y facilitar un mejor acceso a la inversión pública y privada y a la financiación proveniente de las instituciones financieras para proyectos que contribuyan a la descarbonización de la aviación internacional, sobre todo para países en desarrollo y Estados con necesidades particulares;

Reconociendo que, en respuesta al pedido formulado por el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, el Consejo ha considerado el establecimiento de una iniciativa de financiación o mecanismo de financiamiento de la acción climática bajo la égida de la OACI y sus posibles dificultades financieras, institucionales y jurídicas;

Reconociendo que, según los últimos informes del IPCC, se observan avances en la planificación e instrumentación de la adaptación al cambio climático en todos los sectores y regiones pero la distribución sigue siendo desigual, con múltiples carencias de adaptación que suponen posibles vulnerabilidades en infraestructura de transporte clave como los sistemas e infraestructuras de la aviación internacional, lo que significa que sus normas de diseño deberían tener debidamente en cuenta los impactos climáticos y riesgos que se proyectan;

Reconociendo que se necesitan más condiciones habilitantes para la implementación de medidas de adaptación al cambio climático a largo plazo, en especial para los aspectos más vulnerables del sistema y la infraestructura de aviación, que permitan elevar el nivel de alistamiento del sector de la aviación internacional para hacer frente a los episodios climáticos extremos y disruptivos que se proyectan;

Reconociendo la importancia del trabajo en curso realizado por la OACI, en cooperación con los Estados y los organismos pertinentes de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales, para determinar las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas, junto con las opciones de medidas de adaptación que se han definido; y

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

La Asamblea:

1. *Resuelve* que esta resolución, junto con la resolución A42-20: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* y la resolución A42-22: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)* sustituyen a las resoluciones A41-20, A41-21 y A41-22 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente;

2. *Pide* al Consejo que:

- a) asegure que la OACI ejerza el liderazgo permanente en cuestiones ambientales relacionadas con la aviación civil internacional, incluidas las emisiones de GEI;

- b) continúe estudiando las opciones de políticas que permitan limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, y prepare las propuestas concretas que se requieran con soluciones técnicas y medidas basadas en el mercado, teniendo en cuenta las posibles repercusiones de tales medidas para los países en desarrollo y desarrollados; y
 - c) continúe cooperando con organizaciones que trabajen en la elaboración de políticas en este campo, especialmente con la Conferencia de las Partes en la CMNUCC;
3. *Reitera* que:
- a) la OACI debería continuar emprendiendo iniciativas que promuevan la difusión del conocimiento científico de las repercusiones de la aviación y de las medidas tomadas para mitigar sus emisiones, y debería seguir proporcionando un foro para facilitar las deliberaciones sobre soluciones al problema de las emisiones de la aviación; y
 - b) debería ponerse énfasis en las opciones de políticas que reduzcan las emisiones de los motores de las aeronaves sin afectar al crecimiento del transporte aéreo, especialmente en los países en desarrollo;
4. *Resuelve* que los Estados y organizaciones pertinentes trabajarán por intermedio de la OACI para lograr una mejora media anual mundial de 2 % en el rendimiento de combustible a mediano plazo hasta 2020 y una tasa anual de mejoras en el rendimiento de combustible del 2 % a largo plazo de 2021 hasta 2050, como objetivo ambicioso mundial, calculada basándose en el volumen de combustible consumido por tonelada-kilómetro de pago efectuada;
5. *Conviene* en que los objetivos que se mencionan en el párrafo 4 precedente no supondrán la imposición de obligaciones concretas a ningún Estado en particular, y que las circunstancias diferentes y respectivas capacidades y contribución de los Estados desarrollados y en desarrollo a la concentración en la atmósfera de las emisiones de GEI provenientes de la aviación serán las que determinen la forma en que cada Estado contribuya voluntariamente al logro de los objetivos ambiciosos mundiales;
6. *Resuelve también* que, sin que por ello se impongan obligaciones concretas a ningún Estado en particular, la OACI y sus Estados miembros y las organizaciones pertinentes trabajen juntos para tratar de lograr, como objetivo ambicioso colectivo mundial en el mediano plazo, que las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación civil internacional desde 2020 se mantengan al mismo nivel, teniendo en cuenta: las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en especial las de los países en desarrollo; la madurez de los mercados de la aviación; el crecimiento sostenible de la industria de la aviación internacional; y que las emisiones pueden aumentar debido al crecimiento previsto del tráfico aéreo internacional mientras no se hayan desarrollado y llevado a la práctica tecnologías, combustibles y otras medidas que reduzcan las emisiones, reconociendo al mismo tiempo el objetivo ambicioso mundial a largo plazo expresado en la cláusula 7 a continuación;
7. *Resuelve asimismo* que, además del objetivo ambicioso mundial a mediano plazo de la cláusula 6 precedente, se aliente a la OACI y a sus Estados miembros a trabajar mancomunadamente para alcanzar un objetivo ambicioso mundial colectivo a largo plazo para la aviación internacional (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050 como contribución al logro de la meta de temperatura del Acuerdo de París, reconociendo que las circunstancias especiales y respectivas capacidades de cada Estado (p.ej., su nivel de desarrollo, madurez de sus mercados de aviación, crecimiento sostenible de la aviación internacional, transición justa, y prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo) incidirán en su capacidad de contribuir al LTAG dentro de sus propios plazos nacionales;
8. *Sin dejar de reconocer* que el LTAG es un objetivo ambicioso mundial colectivo que no impone a ningún Estado obligaciones o compromisos específicos individuales en forma de objetivos de reducción de emisiones, insta a cada uno de los Estados a contribuir al logro del objetivo de manera social, económica y ambientalmente sostenible y de acuerdo con las circunstancias nacionales;

9. *Subraya* la necesidad de ampliar a escala mundial el desarrollo y la puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación, de los que se espera la contribución más grande a la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación para tender a la consecución del LTAG; y *resuelve* que la OACI y sus Estados miembros se esfuercen por alcanzar una visión colectiva ambiciosa mundial de reducir las emisiones de CO₂ en la aviación internacional en un 5 % para 2030 mediante el uso de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación (en comparación con la no utilización de energías más limpias). En la consecución de esta visión, las circunstancias especiales de cada Estado y sus respectivas capacidades determinarán la capacidad de cada uno para contribuir a la visión dentro de sus propios tiempos, sin imponer obligaciones o compromisos específicos en forma de objetivos de reducción de emisiones a ningún Estado en particular;

10. *Pide* al Consejo que, con el aporte técnico del CAEP, implemente la metodología de monitoreo y notificación (LMR) del LTAG para evaluar los avances en la aplicación de las medidas de reducción de las emisiones de CO₂ con miras a la consecución del LTAG, nutriendo el funcionamiento de la LMR con información de la evaluación anual del LTAG de la OACI, sus herramientas de monitoreo, los planes de acción estatales para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional y otras fuentes de información, incluido el monitoreo de los avances en los medios de apoyo a la implementación y la financiación. La metodología LMR también incorpora el monitoreo y examen de la visión ambiciosa mundial y el Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, incluidas la evaluación anual del LTAG de la OACI y la convocatoria de la CAAF/4 a más tardar en 2028 con miras a actualizar la ambición sobre la base de la evolución del mercado en todas las regiones. A este respecto, el Consejo presentará las actualizaciones necesarias sobre la LMR para su consideración en el 43º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;

11. *Pide* al Consejo que siga monitoreando y actualizando la Hoja de Ruta OACI para la aplicación de los resultados de la CAAF/3 y del LTAG, como documento vivo, a la vez que mantenga un avance equilibrado entre los cuatro elementos constitutivos interdependientes sobre política y planificación, marco regulatorio, apoyo a la implementación, y financiación;

12. *Sigue alentando* a todos los Estados a actualizar y presentar a la OACI planes voluntarios de acción para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, con la descripción de las respectivas políticas, medidas, hojas de ruta y proyecciones de largo plazo;

13. *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 2027 y a partir de entonces de forma trienal, a fin de que la OACI pueda compilar la información cuantificada relativa al logro de los objetivos ambiciosos mundiales y la visión ambiciosa mundial; dichos planes de acción deberían incluir información sobre el conjunto de medidas que los Estados han considerado, dando a conocer las respectivas capacidades y circunstancias nacionales, con información cuantificada sobre los beneficios ambientales que esperan obtener de su aplicación, así como sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia para poder ejecutarlas, para que la OACI pueda adaptar a las necesidades del Estado las medidas de creación de capacidad y de apoyo a la implementación, incluida la facilitación del acceso a financiación y fondos;

14. *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;

15. *Pide* al Consejo que facilite la difusión de estudios económicos y técnicos y mejores prácticas en relación con los objetivos ambiciosos mundiales y la visión ambiciosa mundial 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 2027, lo que comprende la cooperación y asistencia para definir posibles fuentes de financiación para la descarbonización de la aviación en colaboración con instituciones financieras y otras organizaciones pertinentes, para que realicen los estudios necesarios y presenten en forma voluntaria planes de acción a la OACI;

16. *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 CO₂;

17. *Pide específicamente* al Consejo que, con la aportación técnica del CAEP, lleve a cabo un estudio de los sistemas de contabilización de combustible para la aviación internacional que se utilizan actualmente en el mercado abierto. El estudio incluiría una exploración preliminar del concepto de “compra y crédito” (“book and claim”) para evaluar su pertinencia y aplicabilidad, teniendo en cuenta las novedades de otros órganos de las Naciones Unidas, incluido el artículo 6 del Acuerdo de París. La intención del estudio sería comprender mejor esos sistemas y conceptos de contabilización y determinar posibles aspectos para investigar en más profundidad. Esta labor puede ayudar a determinar la función que en su caso podría desempeñar la OACI en apoyo de esos sistemas para facilitar el acceso de la aviación internacional a los beneficios medioambientales de los SAF, LCAF y otras energías de aviación más limpias cerciorándose de su integridad medioambiental, con miras a fomentar sin desincentivar la producción mundial de esos combustibles, en particular en los países en desarrollo;

18. *Solicita* al Consejo que pida a los Estados que continúen apoyando los esfuerzos de la OACI para aumentar la fiabilidad de la medición o estimación de las emisiones mundiales de GEI producidas por la aviación internacional y a notificar periódicamente a la CMNUCC las emisiones de CO₂ de la aviación internacional como parte de su contribución para evaluar el progreso logrado en las medidas de implementación en el sector, basándose en información aprobada por sus Estados miembros;

19. *Reconociendo* que no deberían escatimarse esfuerzos para conseguir los medios de apoyar la reducción y estabilización de las emisiones de CO₂ procedentes de todas las fuentes, y *reiterando* la necesidad de considerables recursos económicos para efectuar la transición hacia energías más limpias para la aviación y el LTAG, *insta* a que la OACI y sus Estados miembros expresen claramente su preocupación, a través del proceso de la CMNUCC y otros procesos pertinentes, acerca del uso de la aviación internacional como posible fuente de movilización de ingresos para la financiación climática 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;

20. *Reconoce* que la consecución del LTAG requiere un programa sólido, específico y adaptado a la creación de capacidad y al apoyo de la implementación, y que la OACI, la industria, el ámbito académico y otras partes interesadas pertinentes deben colaborar para llevar a cabo dicho programa, teniendo en cuenta las diferentes circunstancias de los Estados y regiones y en consonancia con el objetivo *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB);

21. *Pide* al Consejo que siga ejecutando el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF) de la OACI para asistir en la ampliación a escala mundial del desarrollo y puesta en el mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación:

- a) proporcionando orientación e instrucción, incluida la formulación de políticas nacionales;
- b) compartiendo las mejores prácticas, a través de sus seminarios y herramientas de seguimiento;
- c) facilitando el establecimiento de asociaciones, la puesta en común de conocimientos y la cooperación técnica entre los socios del ACT-SAF;
- d) promoviendo la transferencia voluntaria de tecnología, en particular para los países en desarrollo y los Estados que tengan necesidades especiales, incluyendo competencias técnicas, fabricación, procesamiento y equipos;
- e) prestando asistencia para la elaboración de estudios de factibilidad y estudios de ejecución comercial;

- f) acelerando el desarrollo de proyectos específicos de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación (p. ej., aceleración de la evaluación de la sostenibilidad en los proyectos de SAF), como parte del Programa de Cooperación Técnica, lo que también puede facilitar el acceso a la financiación en virtud del polo de inversiones Finvest de la OACI en el inciso 24 e) siguiente;
- g) acercándose a los Estados y otras partes interesadas para que aporten recursos adicionales al Fondo Voluntario para el Medioambiente de la OACI en apoyo de las actividades mencionadas anteriormente en el marco del programa ACT-SAF, e *insta* a los Estados y demás partes interesadas a que hagan contribuciones periódicas y significativas al Fondo; y
- h) ampliando el programa ACT-SAF para añadir apoyo a la implementación de otras medidas de reducción de emisiones (p. ej., tecnología de aeronaves, medidas operacionales y de infraestructura) como un programa ACT-LTAG.

22. *Pide* al Consejo que cree el programa ACT-LTAG como marco estructurado e integral para favorecer la elaboración y la actualización de planes de acción estatales a fin de contribuir voluntariamente a la consecución del LTAG, aprovechando iniciativas existentes, como los programas ACT-CORSIA y ACT-SAF, y colaborando con iniciativas y plataformas regionales con el fin de brindar una asistencia focalizada y práctica que se adapte a los contextos regionales y a las necesidades específicas de los Estados, en consonancia con el objetivo *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB);

23. *Reconoce* que la existencia de medios de ejecución, entre ellos la financiación, que guarden proporción con el grado de ambición favorecerá la concreción del LTAG, que demanda una ingente inversión de los Estados de acuerdo con sus circunstancias nacionales, y que la OACI podría valerse de diversas modalidades y/o mecanismos posibles para complementar las actividades de creación de capacidad y apoyo a la implementación mencionadas anteriormente y facilitar la financiación y las inversiones para la implementación de medidas específicas de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación;

24. *Pide* al Consejo que:

- a) profundice el compromiso y establezca redes y diálogos estructurados entre los Estados miembros y la comunidad financiera internacional y otras partes interesadas pertinentes, incluidas las instituciones financieras públicas y privadas, los entes inversores y aseguradores, así como las Naciones Unidas y otros fondos y vehículos de inversión reconocidos internacionalmente, con el fin de divulgar y promover las necesidades financieras para la consecución del LTAG, incluidos los SAF, los LCAF y otras energías más limpias para la aviación, y para identificar y promover oportunidades de financiación y fondos y dar prioridad a los proyectos de descarbonización de la aviación, en particular para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares;
- b) promueva y aliente a los Estados a utilizar los criterios de sostenibilidad de la OACI, que constituyen el fundamento aceptado para la elegibilidad de los SAF, los LCAF y otras energías más limpias para la aviación para dar prioridad y facilitar el acceso financiero a los proyectos de energías más limpias para la aviación;
- c) siga adelante con la puesta en funcionamiento del polo de inversión Finvest de la OACI para facilitar el acceso a la inversión pública y privada y a la financiación de las instituciones financieras para proyectos que contribuyan a la descarbonización de la aviación internacional con miras a la consecución del LTAG, prestando especial atención a los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, sobre todo para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares, tales como:
 - 1) desarrollo de una plataforma para conectar los proyectos de descarbonización de la aviación con capitales de inversión públicos y privados mediante una función de emparejamiento de inversiones y proyectos, ayudando así a quienes invierten a identificar y evaluar los proyectos, incluso a través de las asociaciones con las plataformas de financiación de otras organizaciones, de manera que se cumplan los requisitos técnicos de la OACI, tales como los criterios de sostenibilidad;

- 2) trabajar con diversas partes interesadas para explorar mecanismos innovadores de financiación y mitigación de riesgos adaptados a la descarbonización de la aviación, incentivando las inversiones y promoviendo la colaboración entre las partes interesadas para movilizar los recursos financieros de manera eficaz (p. ej., fomentando las asociaciones público-privadas);
 - 3) colaborar con instituciones financieras, como los bancos de desarrollo, para crear vías de financiación de proyectos en distintos estados de madurez;
 - 4) elaborar una base de datos de fuentes de financiación, junto con sus términos y condiciones, a la que pueden recurrir quienes desarrollen proyectos; y
 - 5) elaborar una guía práctica con plantillas de términos (condiciones básicas para satisfacer a los inversores) para la financiación de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación.
- d) al tiempo que reconoce la urgencia e importancia de aumentar la financiación de las medidas de descarbonización de la aviación, tome medidas urgentes para ejecutar las recomendaciones a corto plazo identificadas a partir de la consideración del Consejo de posibles iniciativas de financiación para hacer frente al cambio climático o mecanismos de financiación bajo la égida de la OACI¹, para mejorar el marco y los sistemas existentes de financiación y las iniciativas de financiación para seguir impulsando el avance hacia la consecución del LTAG y el Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación, en particular para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares;
- e) cree una línea de trabajo para identificar las necesidades y brechas de financiación y estudiar formas de encarar las opciones a largo plazo identificadas a partir de la consideración del Consejo de posibles iniciativas de financiación para hacer frente al cambio climático o mecanismos de financiación bajo la égida de la OACI¹, incluidos los aspectos de factibilidad, e informe a la Asamblea de la OACI en su 43º período de sesiones; y
- f) seguir monitoreando los avances en los medios de apoyo a la implementación y financiación, como parte de la metodología LMR que figura en el párrafo 9 arriba;
25. *Pide* a los Estados que promuevan la investigación científica para tratar de despejar las incertidumbres señaladas en el informe especial del IPCC sobre La aviación y la atmósfera global y en los informes de evaluación y se aseguren de que las futuras evaluaciones realizadas por el IPCC y otros organismos pertinentes de las Naciones Unidas abarquen información actualizada, de haberla, sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves;
26. *Pide* al Consejo que, con la aportación técnica del CAEP, mejore la comprensión científica y despeje las incertidumbres de los impactos climáticos de la aviación, incluida la exploración de medios para cuantificar los posibles impactos climáticos de las emisiones de la aviación distintas de las de CO₂ y las medidas tecnológicas y operacionales para tratar dichos impactos;
27. *Pide* al Consejo que:
- a) continúe elaborando y manteniendo actualizados los textos de orientación para los Estados miembros sobre la aplicación de políticas y medidas destinadas a reducir o limitar el impacto ambiental de las emisiones de la aviación internacional y lleve a cabo estudios adicionales sobre la atenuación del impacto de la aviación internacional en el cambio climático y la adaptación de los sistemas e infraestructura de la aviación internacional a los impactos y riesgos del cambio climático;

¹ Véase el apéndice G de la nota A42-WP/25.

- 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;

28. *Invita* al Consejo y a los Estados miembros a trabajar juntos con las organizaciones pertinentes hasta alcanzar el nivel máximo de progreso posible en la implementación de las medidas para la reducción de las emisiones de CO₂ dentro del sector de la aviación (p. ej., tecnología, operaciones y combustibles), reconociendo que la mayor repercusión posible en la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación provendrá de las medidas relacionadas con los combustibles;

29. *Alienta* al Consejo y a los Estados miembros a mantenerse al corriente de las innovaciones en tecnologías de aeronaves, nuevos tipos de operaciones que reduzcan las emisiones, y SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación en consonancia con el objetivo *Ningún País se Queda Atrás*, para posibilitar su oportuna certificación y la oportuna actualización o elaboración de SARPS y orientación pertinente, según corresponda. Se insta a la OACI y a sus Estados miembros a seguir trabajando en los elementos del paquete de medidas para la concreción del LTAG, incluidos los señalados en las cláusulas 23 a 28 a continuación;

30. *Pide* a los Estados que:

- a) consideren políticas para alentar la introducción en el mercado de aeronaves cada vez más eficientes en términos de consumo de combustible y faciliten que los fabricantes y explotadores de aeronaves puedan renovar la flota en forma económica, y trabajen juntos en el marco de la OACI para intercambiar información y elaborar textos de orientación sobre mejores prácticas respecto al fin de la vida útil de las aeronaves, p. ej., mediante el reciclaje de aeronaves; y
- b) incentiven y aceleren las inversiones en investigación y desarrollo de nuevas aeronaves con cero emisiones de CO₂;

31. *Pide* al Consejo que:

- a) actualice, según corresponda, la norma relativa a la certificación de las emisiones de CO₂ de los aviones incorporando las últimas mejoras tecnológicas en eficiencia de aeronaves;
- b) oportunamente actualice y elabore normas y métodos recomendados (SARPS) y orientación pertinente para las nuevas tecnologías de aeronaves de avanzada, según corresponda; y
- c) actualice las metas tecnológicas a medio y largo plazo para el consumo de combustible de aeronaves;

32. *Pide* a los Estados que:

- a) trabajen con los fabricantes, proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), explotadores de aeronaves y de aeropuertos para acelerar la creación e implementación de rutas y procedimientos de navegación aérea y operaciones en tierra más eficientes para reducir las emisiones de la aviación, y que trabajen con la OACI para llevar los beneficios ambientales a todas las regiones y Estados, teniendo en cuenta las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);

- b) reduzcan las barreras jurídicas, de seguridad, económicas e institucionales para permitir la implementación de los nuevos conceptos operacionales de gestión del tránsito aéreo para un uso del espacio aéreo más respetuoso del medioambiente;
- c) desarrollen e implementen marcos que faciliten la ejecución de proyectos de descarbonización en los aeropuertos, como el almacenamiento de energía y la infraestructura, y trabajen juntos por medio de la OACI para intercambiar información y mejores prácticas en aeropuertos verdes, incluidas las mejores prácticas de planificación, desarrollo, explotación y mantenimiento de aeropuertos; y
- d) consideren la conveniencia de evaluar el riesgo climático para fomentar la incorporación de medidas de adaptación al cambio climático en sus políticas climáticas y procesos de planificación nacionales en lo relativo a los sistemas e infraestructura de aviación internacional, según corresponda;

33. *Pide al Consejo que:*

- a) mantenga y actualice la orientación sobre medidas operacionales para reducir las emisiones de la aviación internacional y ponga énfasis en aumentar el rendimiento del combustible en todos los aspectos del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) de la OACI; y aliente a los Estados y a las partes interesadas a que elaboren una gestión del tránsito aéreo que optimice los beneficios ambientales;
- b) siga elaborando y actualizando las herramientas y textos de orientación necesarios para evaluar los beneficios derivados de las mejoras en la gestión del tránsito aéreo y los beneficios ambientales asociados a la implantación de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
- c) continúe facilitando la creación de capacidad y la asistencia técnica, y proporcionando el foro para el intercambio de información sobre las mejores prácticas para los aeropuertos verdes, incluyendo temas como edificios inteligentes, energía renovable, movilidad ecológica, desarrollo resiliente y adaptación al cambio climático, participación de la comunidad y notificación sobre la sostenibilidad, apuntando a compartir las enseñanzas extraídas y las mejores prácticas entre los aeropuertos;
- d) publique y mantenga orientaciones sobre la implementación de prácticas ambientalmente sostenibles en los aeropuertos, comprendida la colección en línea sobre aeropuertos ecológicos (Eco-Airport Toolkit e-collection); y
- e) aliente a los Estados a impulsar el desarrollo de sus sistemas e infraestructura de aviación favoreciendo criterios de resiliencia climática, brindando orientación e intercambiando mejores prácticas, poniendo énfasis en la formulación de políticas que integren las acciones de mitigación y adaptación climática para avanzar en el desarrollo de una aviación sostenible.

27. *Pide a los Estados que:*

- a) apliquen un enfoque coordinado en las administraciones nacionales respecto a medidas en materia de políticas e inversión para acelerar la investigación y el desarrollo, introducción y uso apropiados de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, de acuerdo con sus circunstancias nacionales;
- b) consideren el uso de incentivos y otras políticas para promover la ampliación de la producción y la puesta en el mercado de fuentes de energía más limpias y renovables para la aviación, incluidos los SAF y LCAF, tomando nota de que la orientación de la OACI proporciona más detalles sobre estos posibles enfoques de políticas, y reconociendo la necesidad de tener en cuenta una combinación de políticas que puedan variar entre los Estados debido a sus circunstancias nacionales;

- c) trabajen con las partes interesadas pertinentes para acelerar la investigación, el desarrollo y la certificación de combustibles, así como la tecnología de procesamiento y la producción de materias primas, y la certificación de nuevas aeronaves y motores que funcionen exclusivamente con SAF para reducir costos y contribuir a impulsar los procesos de producción sostenible de combustible a escala comercial, en especial alentando y fomentando los contratos de compra de SAF y/o LCAF y favoreciendo la oportuna introducción de los cambios que se necesiten en la infraestructura aeroportuaria y de abastecimiento de energía, teniendo en cuenta el desarrollo sostenible de los Estados;
- d) reconozcan los criterios de sostenibilidad, la certificación de la sostenibilidad, y la metodología para la evaluación de las emisiones durante el ciclo de vida de dichos combustibles, que se elaboran y actualizan como parte de la labor para la implementación del CORSIA y deberían utilizarse como el principio básico aceptado para la admisibilidad de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación utilizados en la aviación internacional; y
- e) tomen medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles de aviación, partiendo de los enfoques existentes y de su combinación, y vigilen su producción a escala nacional;

28. *Pide* al Consejo que:

- a) aliente a los Estados miembros e invite a la industria, instituciones financieras y otras organizaciones internacionales a tomar parte activa en el intercambio de información y de las mejores prácticas a través de seminarios e instrucción, y facilite el establecimiento de alianzas y la definición de políticas que promoverán aún más la transición a fuentes de energía renovables y más limpias para la aviación, comprendidos los SAF y LCAF, que se incluyen en el programa ACT-SAF de la OACI;
- b) mantenga las herramientas de monitoreo de energías más limpias de la OACI;
- c) redoble los esfuerzos, con la aportación técnica del CAEP, para aumentar el número de mecanismos de certificación de la sostenibilidad (SCS) aprobados por la OACI en todas las regiones y acelerar la certificación de la sostenibilidad de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación que cumplan los requisitos del CORSIA, sin excluir ninguna fuente de combustible, proceso de producción, materia prima o tecnología; y, a este respecto, acelerar el desarrollo y la aprobación de nuevos SCS y el análisis y la aprobación de los valores del ciclo de vida de las nuevas fuentes y procesos de producción de combustible;
- d) siga ofreciendo una visión global del futuro uso de los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación e informando sobre los cambios experimentados en las emisiones de GEI de todo el ciclo de vida, con miras a evaluar los progresos conducentes a la consecución de los objetivos ambiciosos mundiales y la visión ambiciosa mundial;
- e) trabaje con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado;
- f) coopere con otras iniciativas internacionales pertinentes, incluida la iniciativa Energía Sostenible para Todas y Todos (SE4ALL), a fin de facilitar el acceso de la aviación a energía renovable; y
- g) continúe evaluando los avances en el desarrollo y la utilización de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación como parte de la metodología LMR y el monitoreo y examen de la visión ambiciosa mundial y el Marco Mundial OACI que figuran en la cláusula 9 anterior, y convoque la CAAF/4 a más tardar en 2028 a fin de actualizar la ambición sobre la base de la evolución del mercado en todas las regiones;

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

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

Anexo

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

- a) las MBM deberían favorecer el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional;
- b) las MBM deberían favorecer la atenuación de las emisiones de GEI de la aviación internacional;
- c) las MBM deberían contribuir al logro de los objetivos ambiciosos mundiales;
- d) las MBM deberían ser transparentes y de administración simple;
- e) las MBM deberían ser económicamente viables;
- f) las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO₂ de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez;
- g) las MBM deberían minimizar la liberación de carbono y las distorsiones del mercado;
- h) las MBM deberían asegurar el trato justo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores;
- i) las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y las inversiones en eficiencia del combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- j) las MBM no deberían imponer una carga económica indebida a la aviación internacional;
- k) las MBM deberían facilitar el acceso adecuado a todos los mercados de carbono;
- l) las MBM deberían evaluarse en relación con otras medidas en función del desempeño medido por la reducción o eliminación de emisiones de CO₂, según los casos;
- m) las MBM deberían incluir disposiciones de minimis;
- n) cuando las MBM generen ingresos, se recomienda enérgicamente que se apliquen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente, comprendidas la mitigación y adaptación, y a la asistencia y apoyo a los países en desarrollo;
- o) cuando se logre reducir las emisiones por medio de las MBM, dichos resultados deberían indicarse en los informes de los Estados sobre sus emisiones; y

- p) las MBM deberían tener en cuenta el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas y el principio de no discriminación y de igualdad de trato y oportunidades.

Resolución A42-22: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)

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 GMBM 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 GMBM 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 los objetivos ambiciosos mundiales de la OACI;

Reconociendo que la OACI es el foro apropiado para ocuparse de la cuestión de las emisiones de la aviación internacional, y *reconociendo asimismo* la gran cantidad de trabajo realizado por el Consejo, su Comité de Clima y Medioambiente (CEC), su Órgano Técnico Asesor (TAB) y su Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) para apoyar la implementación del CORSIA;

Acogiendo con beneplácito la adopción de la segunda edición del Anexo 16 – *Protección del medioambiente*, Volumen IV – *Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)*, cuyas disposiciones incluyen procedimientos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) para el CORSIA;

Acogiendo con beneplácito también la publicación de la tercera edición del *Manual técnico-ambiental* (ETM, Doc 9501), Volumen IV – *Procedimientos para demostrar el cumplimiento del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)*;

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

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

Reconociendo la importancia de un enfoque coordinado para las actividades de creación de capacidad que han de llevar a cabo la OACI y sus Estados miembros, en cooperación con la industria de la aviación, para respaldar la implantación del CORSIA, en especial, por medio del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones para el CORSIA entre los Estados, que han sido de suma importancia para la implantación con éxito de los requisitos MRV por parte de los Estados y la notificación de las emisiones anuales de CO₂ al Registro Central del CORSIA;

Acogiendo con beneplácito la cantidad cada vez mayor de Estados miembros que declaran su intención de participar voluntariamente en la fase piloto del CORSIA a partir de 2021, con una participación voluntaria de 88 Estados en 2021, 107 Estados en 2022, 115 Estados en 2023, 126 Estados en 2024, 129 Estados en 2025 y 130 Estados para 2026;

Reconociendo que la decisión de los Estados miembros de participar voluntariamente en el CORSIA se facilita con actividades eficaces de creación de capacidad;

Recordando el examen periódico del CORSIA de 2022 por parte del Consejo, realizado con el apoyo técnico del CAEP, incluidos los análisis sobre las repercusiones de la pandemia de COVID-19 y sus hipótesis de recuperación de CO₂ respecto a la demanda, la oferta y el costo de los requisitos de compensación del CORSIA, y la consiguiente adopción de la resolución A41-22 de la Asamblea con los ajustes de los elementos de diseño del CORSIA pertinentes, tales como en el valor de referencia del CORSIA y el cálculo de los requisitos de compensación de un explotador de aviones durante y más allá de la fase piloto;

Tomando nota de que la industria de la aviación apoya el CORSIA como plan mundial único de compensación de carbono, en lugar de un mosaico de MBM estatales y regionales, como medida eficaz en función de los costos para complementar un conjunto más amplio de medidas, incluidas las tecnológicas, operacionales e infraestructurales;

Reconociendo que las MBM no deberían aplicarse por duplicado y que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional sólo deberían contabilizarse una vez;

Poniendo de relieve que la decisión del 39º periodo de sesiones de la Asamblea de implementar el CORSIA refleja el sólido apoyo de los Estados miembros a una solución mundial para la industria de la aviación internacional, en lugar de un posible mosaico de MBM estatales y regionales;

Reafirmando la preocupación por la posibilidad de que se utilice a la aviación internacional como fuente de ingresos para financiar la lucha contra el cambio climático de otros sectores y que las MBM deberían garantizar que el sector de la aviación civil internacional reciba un trato justo en relación con los demás sectores;

Recordando la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y el Acuerdo de París y *reconociendo* el principio que allí se consagra de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales;

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

Reconociendo que la labor desarrollada en relación con el CORSIA y su puesta en marcha contribuirán a que se alcancen las metas fijadas en el Acuerdo de París celebrado en el marco de la CMNUCC;

Considerando que la CMNUCC, su Protocolo de Kyoto y el Acuerdo de París prevén mecanismos, tales como el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) del Protocolo de Kyoto y el Mecanismo de Acreditación del Acuerdo de París (PACM), 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;

Reconociendo que esta resolución no sienta un precedente o perjuicio para el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales, ni representa una postura de las Partes en la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la presente resolución, con la resolución A42-20: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* y la resolución A42-21: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático* sustituyen a las resoluciones A41-20, A41-21 y A41-22 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente;
2. *Reconoce* los avances logrados en todos los elementos del conjunto de medidas disponibles para hacer frente a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, incluidas las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales, los combustibles de aviación sostenibles y el CORSIA y *afirma* la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles que ofrezcan beneficios ambientales en el sector de la aviación;
3. *Reconoce asimismo* que, a pesar de estos avances, es posible que los beneficios ambientales que se obtengan con las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles no se traduzcan en reducciones suficientes de las emisiones de CO₂ frente al crecimiento del tráfico aéreo internacional, y que no pueda alcanzarse el objetivo ambicioso mundial de mantener sin variación el nivel de emisiones mundiales de CO₂ netas de la aviación internacional a partir de 2020;
4. *Pone de relieve* la función del CORSIA como complemento de un conjunto más amplio de medidas dirigidas a alcanzar el objetivo ambicioso mundial sin imponer una carga económica desproporcionada a la aviación internacional;
5. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de implementar un plan mundial de GMBM que tomará la forma de un Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO₂ de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades correspondientes;
6. *Pide* al Consejo que siga procurando que los Estados miembros hagan los mayores esfuerzos para impulsar el avance en las tecnologías de la aviación, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles y así lo reflejen en sus planes de acción relativos a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, que vigile e informe sobre los avances en la ejecución de los planes de acción y que se formule una metodología que permita a los explotadores de aviones incluidos en el plan reducir sus requisitos de compensación en un año dado mediante el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA (es decir, combustibles de aviación sostenibles en el marco del CORSIA y combustibles de aviación con menor contenido de carbono en el marco del CORSIA) de modo de reflejar todos los elementos del conjunto de medidas;
7. *Pide* al Consejo que haga un seguimiento continuo de la implementación de todos los elementos del conjunto de medidas y considere las políticas y acciones necesarias para que se logre un avance en todos los elementos en forma equilibrada, y que aumente progresivamente el porcentaje de reducción de emisiones atribuible a las medidas que no sean MBM.
8. *Reconoce* las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, en términos de vulnerabilidad a los impactos del cambio climático, grados de desarrollo económico y contribución a las emisiones de la aviación internacional, entre otras cosas, evitando a la vez la distorsión del mercado;
9. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el CORSIA se vaya implementando progresivamente para atender a las circunstancias especiales y las respectivas capacidades de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado, de la forma siguiente:

- a) la fase piloto se aplicará de 2021 a 2023 a los Estados que hayan optado por participar en el plan voluntariamente. Los Estados que participen en esta fase podrán elegir la base de cálculo para determinar los requisitos de compensación de sus explotadores de aviones entre las opciones indicadas en el párrafo 11 e), i);
 - b) la primera fase se aplicará de 2024 a 2026 a los Estados que hayan participado voluntariamente en la fase piloto, así como a cualquier otro Estado que desee participar voluntariamente en esta fase, y los requisitos de compensación se calcularán según se indica en el párrafo 11 a);
 - c) se alienta decididamente a todos los Estados a participar en forma voluntaria en la fase piloto y en la primera fase, observando que los Estados desarrollados, que ya se han ofrecido en forma voluntaria, están tomando la iniciativa y que muchos otros también se han ofrecido a participar en forma voluntaria;
 - d) la Secretaría publicará en el sitio web de la OACI información actualizada sobre los Estados que se vayan incorporando voluntariamente en la fase piloto y en la primera fase;
 - e) la segunda fase se aplicará de 2027 a 2035 a todos los Estados que tengan individualmente una participación relativa en las actividades 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, sólo podrán hacerlo a partir del 1 de enero de cualquier año y notificarán a la OACI de su decisión el 30 de junio del año precedente, a más tardar; y
 - g) a partir de 2022, el Consejo llevará a cabo cada tres años un examen de la implementación del CORSIA y de su incidencia en el crecimiento de la aviación internacional, que servirá de base al Consejo para considerar si es necesario introducir ajustes en la siguiente fase o ciclo de cumplimiento y, si corresponde, recomendar dichos ajustes a la Asamblea para su decisión.
10. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, a fin de minimizar cualquier distorsión del mercado, el CORSIA se aplique a todos los explotadores de aviones en las mismas rutas entre Estados de la forma siguiente:
- a) todos los vuelos internacionales en las rutas entre dos Estados incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior quedan alcanzados por los requisitos de compensación del CORSIA;
 - b) todos los vuelos internacionales en rutas entre un Estado incluido en el CORSIA y otro Estado no incluido en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada; y
 - c) todos los vuelos internacionales en rutas entre Estados no incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada;
11. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, y su ulterior decisión adoptada en el 41º período de sesiones, de que la cantidad de emisiones de CO₂ que deberá compensar anualmente un explotador de aviones a partir de 2021 se calcule cada año de la forma siguiente:

- a) requisito de compensación de un explotador de aviones = $[\% \text{ sectorial} \times (\text{emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado} \times \text{factor de crecimiento del sector en ese año})] + [\% \text{ individual} \times (\text{emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado} \times \text{factor de crecimiento de ese explotador en ese año})]$;
- b) donde el factor de crecimiento del sector desde 2021 hasta el final de 2023 = $(\text{emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año} - \text{las emisiones totales incluidas en el CORSIA en 2019}) / \text{emisiones totales del explotador incluidas en el CORSIA en ese año}$, y el factor de crecimiento del sector desde 2024 hasta el final de 2035 = $(\text{las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año} - 85 \% \text{ del total de emisiones incluidas en el CORSIA en 2019}) / \text{las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año}$;
- c) donde el factor de crecimiento del explotador de aviones desde 2033 hasta el final de 2035 = $(\text{las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año} - \text{el } 85 \% \text{ de las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en 2019}) / \text{las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año}$;
- d) donde el porcentaje (%) sectorial = $(100 \% - \% \text{ individual})$ y;
- e) donde el porcentaje (%) sectorial y el % individual se aplicará como se indica a continuación:
 - i) de 2021 a 2023, 100 % sectorial y 0 % individual, aunque cada Estado participante podrá elegir durante la fase piloto si esa tasa se aplicará a:
 - a) las emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado, como se indica más arriba, o a
 - b) las emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en 2019;
 - ii) de 2024 a 2026, 100 % sectorial y 0 % individual;
 - iii) de 2027 a 2029, 100 % sectorial y 0 % individual;
 - iv) de 2030 a 2032, 100 % sectorial y 0 % individual;
 - v) de 2033 a 2035, 100 % sectorial y 0 % individual;
- 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, y su ulterior decisión adoptada en el 41º período de sesiones, de que un nuevo explotador¹ esté exento de la aplicación del CORSIA durante tres años o hasta el año en que sus emisiones anuales excedan del 0,1 % del total de las emisiones en 2019, lo que ocurra antes. A partir del año subsiguiente, el nuevo explotador quedará incluido en el plan y recibirá el mismo trato que el resto de los explotadores de aviones;

¹ Se entiende por nuevo explotador el explotador de aviones que inicia actividades en un rubro de la aviación que, en la fecha de entrada en vigor o después de esa fecha, está dentro del alcance del Anexo 16, Volumen IV, y cuya actividad no es ni total ni parcialmente la continuación de una actividad de aviación previamente desarrollada por otro explotador de aviones.

13. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, sin perjuicio de las disposiciones precedentes, el CORSIA no se aplique a niveles bajos de actividad de aviación civil a fin de evitar costos administrativos excesivos: explotadores de aviones cuya actividad de aviación internacional genere anualmente menos de 10 000 toneladas métricas de emisiones de CO₂ atribuibles a la aviación internacional; aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a los 5 700 kg; u operaciones humanitarias, sanitarias y de extinción de incendios;

14. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las emisiones no incluidas en el plan como resultado de la implementación progresiva y las exenciones no se asignen como requisitos de compensación a ningún explotador de aviones incluido en el plan;

15. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de establecer un ciclo de cumplimiento de tres años, siendo el primer ciclo de 2021 a 2023, en el que los explotadores de aviones concilien sus requisitos de compensación en virtud del plan, a la vez que notifican anualmente los datos requeridos a la autoridad que cada año designe el Estado de matrícula del explotador de aviones;

16. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que es necesario incluir salvaguardas en el CORSIA que garanticen el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional e impidan que la aviación internacional deba soportar una carga financiera desproporcionada, y *pide* al Consejo que defina los fundamentos y criterios de activación de esas medidas y defina de qué formas se puede atender a estas cuestiones;

17. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, proceda al examen periódico del CORSIA a intervalos de tres años, a partir de 2022, y someta los resultados de la misma a la consideración de la Asamblea con el propósito indicado en el párrafo 9 g) y a fin de contribuir al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la efectividad del plan, y *solicita* al Consejo formular una metodología y un cronograma para realizar dichos exámenes. Dicho examen comprenderá, entre otras cosas:

- a) una evaluación de los avances hacia el logro del objetivo ambicioso mundial de la OACI: de los efectos del plan en los mercados y en los costos de los Estados, de los explotadores de aviones y de la aviación internacional, y del funcionamiento de los elementos de diseño del plan;
- b) la consideración de las mejoras que podrían introducirse en el plan para contribuir a los fines del Acuerdo de París, particularmente las metas de temperatura para el largo plazo, y actualización de los elementos de diseño del plan para mejorar su implementación, aumentar su efectividad y minimizar la distorsión del mercado, teniendo en cuenta los efectos indirectos de toda modificación de tales elementos de diseño, p. ej., los requisitos de MRV; y
- c) un examen especial a finales de 2032 para considerar la posibilidad de poner fin al plan, de prorrogarlo más allá de 2035 o introducirle cualquier mejora, teniendo en cuenta la contribución de las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles al logro de los objetivos ambientales de la OACI;

18. *Determina* que el CORSIA sea la única medida de mercado mundial que se aplicará a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, a fin de evitar un posible mosaico de MBM estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen una sola vez;

19. *Pide* que se adopten las medidas siguientes para la implantación del CORSIA:

- a) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, actualice el Anexo 16, Volumen IV, y el *Manual técnico-ambiental*, Volumen IV, según proceda;
- b) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, siga elaborando y actualizando los documentos del CORSIA de la OACI a los cuales se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionados con: la herramienta OACI de estimación y notificación de CO₂; los combustibles admisibles en el marco del CORSIA; los criterios de unidades de emisión del CORSIA y el Registro central del CORSIA, según proceda;

- c) que el Consejo elabore y actualice el documento del CORSIA de la OACI al que se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionado con las unidades de emisión admisibles para su uso en el CORSIA, teniendo en cuenta las recomendaciones del TAB;
- d) que el Consejo mantenga y actualice el Registro Central del CORSIA bajo los auspicios de la OACI para que los Estados miembros de la OACI puedan notificar la información que corresponda;
- e) que el Consejo siga supervisando la implementación del CORSIA con el apoyo del CEC y el CAEP, según sea necesario; y
- f) que los Estados miembros tomen las medidas necesarias para que se establezcan las políticas y los marcos reglamentarios nacionales para el cumplimiento y la aplicación del CORSIA de acuerdo con los plazos que figuran en el Volumen IV del Anexo 16;

20. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto y del Mecanismo de Acreditación del Acuerdo de París (PACM) son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del TAB y el CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;

21. *Decide* que la OACI y los Estados miembros tomen todas las medidas necesarias a fin de facilitar la creación de capacidad, prestar asistencia y conformar alianzas o asociaciones para la implementación del CORSIA, de conformidad con el cronograma establecido en el Anexo 16, Volumen IV, por conducto, entre otros, del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones entre los Estados en el marco del CORSIA, a la vez que pone de relieve la importancia de un enfoque coordinado bajo la égida de la OACI para emprender actividades de creación de capacidad y asistencia;

22. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el CORSIA utilice unidades de emisión que reúnan los Criterios de unidades de emisión (EUC) del párrafo 19 precedente;

23. *Pide* al Consejo que fomente la utilización de unidades de emisiones generadas en programas que beneficien a los Estados en desarrollo y *alienta* a los Estados a desarrollar proyectos relacionados con la aviación interior; y

24. *Pide* al Consejo que analice seguir desarrollando las metodologías relacionadas con la aviación para su utilización en programas de compensación, incluidos los mecanismos u otros programas en el marco del Acuerdo de París, y *alienta* a los Estados a utilizar esas metodologías al tomar medidas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación, lo que podría permitir ulteriormente la utilización de créditos generados por dichos programas en el CORSIA, evitando la doble contabilización de la reducción de emisiones.

Resolución A42-23: Declaración consolidada de las políticas de la OACI sobre desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación

Considerando que el Consejo aprobó nuevas políticas de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en forma de asistencia técnica y cooperación técnica que sustituyeron la Política sobre asistencia técnica refrendadas en el 38º período de sesiones de la Asamblea;

Considerando que la Asamblea ha refrendado la nueva *Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados* con el objetivo de fortalecer y armonizar la coordinación y la gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en toda la Organización;

Considerando que el desarrollo de la capacidad y el apoyo a la implementación de la OACI se prestan a los Estados contratantes con arreglo a un enfoque de “Una sola OACI”, garantizando que el desarrollo, la ejecución y la entrega de productos, servicios y actividades se lleven a cabo haciendo hincapié en la pertinencia, la coherencia, la eficiencia y la eficacia.

Reconociendo que un programa común de desarrollo de la capacidad y apoyo a la implementación de la OACI fortalecerá aún más las actividades de apoyo a tal efecto de la Organización para satisfacer mejor las necesidades de los Estados contratantes;

Reconociendo que el desarrollo de la capacidad y el apoyo a la implementación que la OACI presta a los Estados contratantes son esenciales para alcanzar el objetivo estratégico de *Ningún País se Queda Atrás*, tal y como consta en el Plan Estratégico a largo plazo de la Organización;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la Declaración consolidada de las políticas de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI existentes al concluir el 42º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-25.

APÉNDICE A

Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación 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 A 4-20, 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 de la OACI;

Considerando que la implantación de la nueva política de cooperación técnica y asistencia técnica, ratificada por el 31º período de sesiones de la Asamblea, que se basa en la implantación gradual del concepto de plantilla básica, la integración de la Dirección de Cooperación Técnica en la estructura de la Organización y el establecimiento de un mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI, así como la nueva estructura orgánica de la Dirección de Cooperación Técnica implantada en la década de 1990, redujo significativamente los costos y mejoró considerablemente la situación financiera de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica;

Considerando que en los objetivos de la nueva política se destacaba la importancia de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica en la aplicación mundial de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los planes de navegación aérea (ANP) de la OACI, así como en el desarrollo de la infraestructura y los recursos humanos de la aviación civil de los Estados en desarrollo que necesitan la cooperación técnica o la asistencia técnica de la OACI;

Considerando que la normalización y vigilancia del cumplimiento de los SARPS siguen siendo funciones importantes de la Organización y que se ha dado énfasis a la función de la OACI en cuanto a la implantación y el apoyo a los Estados contratantes;

Considerando que el Consejo ha aprobado la reorientación de la asistencia técnica y la cooperación técnica como una nueva dirección estratégica que debe aplicarse en el marco del enfoque de “Una sola OACI”;

Considerando que la nueva Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados aprobada por el Consejo procura fortalecer y armonizar la coordinación y gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación, cuidando de que el apoyo proporcionado a los Estados en todas las áreas de la aviación civil sea pertinente, eficiente y uniforme en cuanto a su contenido y distribución, independientemente de la fuente de asistencia o el mecanismo de financiamiento conexo;

Considerando que en la resolución A35-21 se alentaba al Consejo y a la Secretaría General a adoptar una estructura y un mecanismo que emplearan métodos de tipo comercial a fin de permitir asociaciones fructíferas con instituciones de financiación y los Estados beneficiarios;

Considerando que en la resolución A39-23 se instaba a los Estados miembros, la industria, las entidades financieras, donantes y otras partes interesadas a cooperar entre sí en forma coordinada, y a apoyar la realización de actividades de asistencia, de acuerdo con las prioridades mundiales y regionales fijadas por la OACI, para evitar así la duplicación de esfuerzos;

Considerando que el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación es un campo dinámico y complejo dentro de un entorno tecnológico en rápida evolución que repercute sobre las necesidades de los Estados y los intereses de los asociados para el desarrollo, por lo que exige formas innovadoras de abordar con eficacia las dificultades inherentes, mejorar la calidad de los resultados esperados, aumentar la capacidad y la eficiencia, velar por una mayor fiabilidad con miras al cumplimiento de los SARPS y fortalecer la competitividad en el mercado de la aviación mundial;

Considerando que el Consejo ha aprobado una nueva Estrategia y Modelo de Negocio para la Dirección de Cooperación Técnica destinada a mejorar los servicios prestados en asociación con otras Direcciones y oficinas regionales de la OACI y a proporcionar un mayor valor a los Estados beneficiarios y a las entidades no estatales;

Considerando que la Organización ha cambiado su enfoque hacia la creación de una identidad de marca más fuerte y cohesiva centrada en su misión y servicios básicos, y que el Secretario General ha aprobado así el cambio de nombre de la Dirección de Cooperación Técnica a Dirección de Desarrollo de Capacidad y Apoyo a la Implementación, lo que refleja el compromiso de la Organización de fortalecer las capacidades de aviación, abarcando toda la gama de servicios y asistencia de la OACI, con el objetivo de atender mejor las necesidades de sus Estados contratantes;

Considerando que el Consejo ha acordado que se conceda una mayor flexibilidad operacional a la Oficina de Desarrollo de Capacidad y Apoyo a la Implementación con la supervisión y el control adecuados;

Considerando que todas las actividades de desarrollo de capacidad 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 al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación y del Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) conexo durante el trienio, y después del mismo, no pueden estimarse con precisión y pueden variar notablemente con arreglo a diversos factores ajenos al control de la OACI;

Considerando que el volumen del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación se redujo drásticamente durante el trienio anterior y que la situación financiera del Fondo AOSC se ha deteriorado de manera sustancial, exacerbada además por el impacto sin precedentes de la pandemia de COVID-19 y la lenta recuperación del sector del transporte aéreo;

Considerando que en el trienio actual se ha visto una mayor sostenibilidad de las inversiones en desarrollo de capacidades y ejecución de infraestructuras, contribuyendo a la recuperación constante de las operaciones del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación a niveles anteriores a la pandemia y al logro de un desempeño financiero sólido;

Considerando que el Consejo adoptó una política de recuperación de costos para reducir al mínimo los subsidios cruzados entre el presupuesto regular y las fuentes de financiación extrapresupuestarias mediante una asignación más adecuada de los costos y para garantizar la competitividad;

La Asamblea:

Programas de Desarrollo de Capacidad e Implementación

1. *Reconoce* la importancia del Programa de Desarrollo de la Capacidad e Implementación para que prosperen los objetivos estratégicos, los elementos habilitadores de alta prioridad y las prioridades fundamentales de la Organización, reafirmando su compromiso de que ningún país se quede atrás en el desarrollo de la aviación, contribuyendo al mismo tiempo al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible pertinentes de las Naciones Unidas;
2. *Reafirma* que el Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación ejecutado conforme a las normas, reglamentos y procedimientos de la OACI es una actividad prioritaria permanente de la OACI que complementa las funciones del Programa Regular al proporcionar apoyo a los Estados para que apliquen efectivamente las políticas de la OACI, los SARPS, los PANS y los planes de aviación mundiales, regionales y nacionales y los textos de orientación, y desarrollen y modernicen la infraestructura y la capacitación e instrucción de los recursos humanos de su administración de aviación civil;
3. *Reafirma* que la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación de Cooperación Técnica es uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar ofrecer asistencia adaptada 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; (REUBICADO);
4. *Reconoce* el papel central de su programa de instrucción mundial en aviación para mejorar las competencias del colectivo de profesionales de la aviación en todo el mundo, procurando que los Estados tengan acceso a una instrucción homologada, de alta calidad y específica para apoyar la aplicación de los SARP de la OACI y fortalecer sus sistemas de aviación civil;
5. *Reafirma* que, dentro de los recursos financieros existentes, debería reforzarse el Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI, a nivel de la sede, las oficinas regionales y las misiones, a fin de que la Organización pueda desempeñar su función de manera más eficaz y eficiente en la inteligencia de que no se producirá ningún aumento en los costos de los proyectos;
6. *Reafirma* que deberían mejorarse la cooperación y la coordinación de los programas, proyectos y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI delimitando claramente las atribuciones y actividades de cada dirección para evitar la duplicación y la redundancia;
7. *Pide* al Secretario General que, teniendo en cuenta la especialización, las cualificaciones y las competencias, la limitación de recursos financieros y humanos, la separación de funciones y el mandato de las respectivas entidades organizacionales de la Secretaría, optimice la asignación de recursos y la distribución de funciones y responsabilidades con respecto a las actividades, programas y proyectos de desarrollo de capacidad y de apoyo a la implementación;

8. *Reafirma* que, en caso de que las operaciones de los AOSC en determinado ejercicio financiero cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso se acudiría al presupuesto regular;
9. *Pide* al Secretario General que implante medidas destinadas al logro de mayor eficiencia que conduzcan a una reducción gradual de los costos de apoyo administrativo que se cargan a los proyectos, productos y servicios de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación;
10. *Reafirma* que los costos recuperados por la Organización para los servicios de apoyo prestados a la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación deberán guardar relación directa y exclusiva con las operaciones de los proyectos, con objeto de mantener en el nivel más bajo posible los costos de apoyo administrativo;

La OACI como organismo reconocido para la aviación civil

11. *Recuerda* a los Estados contratantes que se planteen el desarrollo o la mejora de sus infraestructuras de aviación civil, que consideren las ventajas de recurrir al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI para sus proyectos de aviación civil;
12. *Pide* al Secretario General que siga concienciando a los Estados, a la industria y al sector privado, a las organizaciones internacionales y regionales, a las instituciones financieras, a los donantes y a las Naciones Unidas sobre las ventajas de recurrir a la OACI para la ejecución y financiación de proyectos de creación de capacidad y desarrollo de infraestructuras en el ámbito de la aviación civil;
13. *Recomienda* a los Estados donantes, las instituciones de financiación y otros asociados en el desarrollo, incluido el sector aeronáutico y el sector privado que, según sea el caso, den preferencia a la OACI para la identificación, preparación, análisis, ejecución y evaluación de proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica en los campos de la aviación civil, y pide al Secretario General que se mantenga en comunicación con dichas entidades y los posibles Estados beneficiarios, con miras a asignar fondos para el desarrollo de la aviación civil, recurriendo a la OACI como organismo de ejecución;
14. *Recomienda* a los Estados que reciban ayuda bilateral, u otro tipo de ayuda patrocinada a nivel gubernamental, que consideren la conveniencia de utilizar el Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI para apoyar la implementación de sus programas relativos a la aviación civil;

Ampliación del desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI

15. *Reafirma* que, al adoptar métodos de tipo comercial para la sostenibilidad financiera de la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación, es necesario establecer mecanismos flexibles que faciliten la cooperación con los posibles beneficiarios en los nuevos proyectos de desarrollo de la aviación civil y las asociaciones con los Estados, donantes y otras partes interesadas para conseguir oportunidades de movilización de recursos, e invita al Secretario General a que identifique mecanismos que permitan a la OACI participar en las licitaciones para el desarrollo de la aviación civil convocadas por organizaciones donantes, bancos de desarrollo e instituciones financieras internacionales, conforme a las mejores prácticas del sistema de las Naciones Unidas, y a que regule la forma en que la OACI puede trabajar con la industria teniendo en cuenta los modelos existentes utilizados por otras entidades internacionales de aviación civil, cerciorándose al mismo tiempo de que se apliquen los controles adecuados y se mantenga la buena reputación de la OACI;
16. *Reafirma* la necesidad de ampliar el suministro de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI a las entidades no estatales (públicas o privadas) que se ocupan directamente de la aviación civil, en cumplimiento de los objetivos estratégicos de la OACI, para que la asistencia y la cooperación abarquen, entre otras cosas, las actividades de las que tradicionalmente se encargaban las administraciones nacionales de aviación civil y que se están privatizando hasta cierto punto, mientras que el Estado, no obstante, siga asumiendo, en virtud del Convenio de

Chicago, la responsabilidad respecto a la calidad de los servicios proporcionados y la aplicación por los mismos de los SARPS de la OACI, y pide al Secretario General que informe a las autoridades de aviación civil correspondientes sobre los aspectos técnicos del proyecto en forma inmediata cuando se inicien las negociaciones con entidades no estatales;

17. *Reafirma* que la OACI debería ampliar el suministro de servicios y productos de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación, a petición, a las entidades no estatales (públicas y privadas) que ejecutan proyectos en los Estados contratantes en el campo de la aviación civil con miras a mejorar la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, la protección del medioambiente y el desarrollo económico del transporte aéreo internacional y encarga al Secretario General que considere, caso por caso, las solicitudes formuladas por dichas entidades para obtener cooperación y asistencia de la OACI, prestando especial atención al cumplimiento de los SARPS de la OACI en los proyectos y, según corresponda, a las políticas y la reglamentación nacionales pertinentes promulgadas por el Estado beneficiario;

18. *Pide* al Secretario General que siga emprendiendo acciones coordinadas y sostenidas encaminadas a velar por la reorientación gradual de la asistencia técnica y la cooperación técnica para que el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación funcionen de manera coherente y armonizada, y *apoya y alienta* que se conciban soluciones nuevas e innovadoras para la ejecución de proyectos y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en el marco de un enfoque reforzado de “Una sola OACI” para lograr mayores sinergias;

19. *Alienta* el uso de sistemas y herramientas para reforzar la planificación, el desarrollo y la gestión del desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación y pide al Secretario General que proporcione los medios necesarios para que estas tecnologías estén disponibles a fin de prestar un mejor apoyo a los Estados miembros;

20. *Reafirma* que la OACI, en el marco de su Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación, utilice arreglos con fondos fiduciarios (FF), acuerdos de servicios administrativos (MSA), el Servicio de Compras de Aviación Civil (CAPS) y otros acuerdos marco y arreglos de financiación que sean necesarios para prestar el máximo de cooperación y asistencia a las partes interesadas que ejecutan proyectos de aviación civil; y

21. *Observa* con satisfacción la iniciativa de los Estados de recurrir en mayor grado a estos arreglos para obtener productos y servicios de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en el campo de la aviación civil.

APÉNDICE B

Financiación de los Programas, Proyectos y Actividades de Desarrollo de Capacidad y Apoyo a la Implementación

Considerando que muchos Estados contratantes de la OACI carecen de los recursos económicos necesarios para desarrollar y sostener de forma eficiente y sistemática su infraestructura y recursos humanos de aviación civil, y subsanar las deficiencias detectadas;

Considerando que los fondos disponibles para desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en el campo de la aviación civil son insuficientes para responder a las necesidades de la aviación civil, especialmente en los países en desarrollo;

Considerando que el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación de la OACI se financia con cargo al presupuesto regular de la Organización, los fondos de contribuciones voluntarias de la OACI y las contribuciones en especie, los mecanismos de recuperación de costos, la generación de ingresos y a través de acuerdos de colaboración y aprovechamiento de recursos y conocimientos especializados con la contribución de posibles asociados en consonancia con la *Política de la OACI sobre las interacciones con partes externas*;

Considerando que, salvo contadas excepciones, el Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación es financiado por países en desarrollo que proporcionan fondos para sus propios proyectos;

Considerando que las administraciones de aviación civil de los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) son las que, en particular, necesitan más apoyo y, al mismo tiempo, dependen principalmente de las instituciones financieras y la industria para financiar sus proyectos de cooperación técnica;

Considerando que la financiación del PNUD está orientada principalmente a sectores de desarrollo ajenos a la aviación civil y que su contribución financiera a las actividades de aviación ha disminuido considerablemente a un nivel que representa menos del 1 % del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI, pero que el PNUD sigue proporcionando apoyo administrativo a la OACI a nivel de los países;

Considerando que el rápido desarrollo tecnológico de la aviación civil impone a los Estados en desarrollo ingentes gastos en infraestructura aeronáutica para que la misma esté acorde con ese desarrollo, y sigue aumentando la necesidad de formación del personal aeronáutico nacional, lo cual constituye un esfuerzo superior a las posibilidades de sus recursos financieros y de sus entidades de formación profesional;

Considerando que la Asamblea introdujo el Mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI con miras a movilizar recursos adicionales para los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica considerados necesarios para apoyar la aplicación de los SARPS y las instalaciones y servicios enumerados en los ANP, así como la aplicación de las recomendaciones relacionadas con las auditorías de la OACI y la rectificación de las deficiencias detectadas;

Considerando que el Consejo ha creado otros fondos fiduciarios temáticos y de múltiples donantes con el objetivo de asistir a los Estados miembros a fortalecer la aviación civil;

Considerando que es necesario forjar alianzas y mancomunar recursos para lograr una masa sostenible y predecible de financiación para el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación y evitar la duplicación de esfuerzos;

Considerando que las instituciones de financiación esperan que quienes ejecuten los proyectos que financian lo hagan de manera rápida y eficaz y proporcionen información detallada en tiempo real sobre las actividades y la situación financiera de los proyectos;

Considerando que el Consejo ha aprobado la política de movilización de recursos de la OACI, a fin de racionalizar el marco para la gestión de los fondos voluntarios de la OACI y así reforzar las actividades de movilización de recursos;

La Asamblea:

1. *Pide* que las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados, incluida la industria y el sector privado, den más prioridad al desarrollo del subsector del transporte aéreo en los países en desarrollo y pide al Presidente del Consejo, al Secretario General y a la Secretaría que intensifiquen sus contactos con las Naciones Unidas, incluido el PNUD, para que aumente su contribución a los proyectos y programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI;
2. *Señala* a la atención de las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo el hecho de que la OACI es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la aviación civil y, como tal, está aceptado por las Naciones Unidas como la autoridad especializada en el suministro de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación 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 dándole la máxima difusión al papel clave que desempeña la aviación en el desarrollo nacional, estimulando así la inversión y la reinversión en el sector de la aviación civil y, al tratar de obtener cooperación y ayuda externa con este fin, a indicar expresamente a las instituciones de financiación por conducto de las autoridades gubernamentales competentes que desean que la OACI participe como organismo de ejecución en los proyectos de aviación civil que puedan financiarse;
5. *Alienta* a los países en desarrollo a buscar fondos para el desarrollo de sus sectores de aviación civil provenientes de todas las fuentes apropiadas para complementar los fondos suministrados por el presupuesto nacional, instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo, de tal manera que dicho desarrollo pueda avanzar lo más rápidamente posible;
6. *Reconoce* que las contribuciones extrapresupuestarias de los donantes permitirán al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación mejorar su apoyo a los Estados en los ámbitos de 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 sostenibilidad ambiental, de forma que ningún país se quede atrás; reconoce además que dichas contribuciones contribuirán al logro de los objetivos estratégicos *de la OACI* y a la consideración de las necesidades emergentes, oportunidades y desafíos, facilitando la aplicación de políticas armonizadas mundialmente, los SARPS, marcos normativos, orientaciones y herramientas, así como la rectificación de las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la OACI, con el fin de mejorar las capacidades supervisoras de los Estados y su rendición de cuentas;
7. *Autoriza* al Secretario General a recibir, en nombre del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI, contribuciones financieras y en especie para los proyectos, incluyendo contribuciones voluntarias en forma de conocimientos técnicos, becas, equipo de instrucción y fondos para la formación del personal, por parte de los Estados, instituciones financieras y de otras fuentes públicas y privadas, y a actuar de intermediario entre los Estados con respecto al otorgamiento de becas y la provisión de equipos de instrucción;
8. *Insta* a los Estados que puedan hacerlo a que proporcionen fondos adicionales al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI mediante aportes a sus fondos voluntarios, incluido el Fondo de Creación de Capacidad e Implementación, para la ejecución de proyectos de aviación civil, paquetes de asistencia para la implementación o cualquier otra contribución conducente a apoyar a los Estados en sus esfuerzos de cumplimiento de los SARPS y necesidades conexas en el ámbito de la aviación civil;
9. *Alienta* a los Estados y a otros asociados en el desarrollo, incluida la industria y el sector privado, a contribuir al mecanismo de financiación de los objetivos de la OACI que les permite participar en la ejecución de los proyectos de desarrollo de la aviación civil de la OACI;
10. *Invita* a los Estados contratantes a que presten apoyo ininterrumpido en materia de recursos financieros y humanos por medio del Programa de Voluntariado de la Aviación (IPAV) de la OACI, a fin de fomentar las capacidades en los Estados beneficiarios para la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, así como la autosuficiencia y el desarrollo;
11. *Solicita* al Consejo que asesore y ayude a los países en desarrollo a obtener el apoyo de las instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo para llevar a cabo los programas regionales y subregionales de seguridad operacional y seguridad de la aviación de la OACI, tales como el Programa de Desarrollo Cooperativo de la Seguridad Operacional y el Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (COSCAP) y el Programa Cooperativo de Seguridad de la Aviación (CASP);
12. *Pide* al Secretario General que intensifique las actividades de movilización de recursos para obtener fondos destinados a financiar el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación, con el fin de reducir las disparidades significativas en las tasas de implementación y mejorar el desarrollo del transporte aéreo en las diferentes regiones y así lograr un sistema de aviación civil sólido, económicamente viable y accesible; y

13 *Reconoce* la importancia de disponer un enfoque adaptado y basado en datos para priorizar eficazmente el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación.

APÉNDICE C

Ejecución del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación

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 desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación complementa las actividades del Programa Regular destinadas al logro de los objetivos estratégicos de la OACI;

Considerando que los Estados contratantes solicitan cada vez más asesoramiento, cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI para aplicar los SARPS y desarrollar su aviación civil mediante el refuerzo de su administración, la modernización de su infraestructura y el desarrollo de sus recursos humanos;

Considerando que, con carácter urgente, existe la necesidad de medidas eficaces de seguimiento y correctivas como resultado de las auditorías del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional y del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USOAP y CMA-USAP) para proporcionar apoyo a los Estados al tratar las deficiencias detectadas, incluidas las preocupaciones significativas de seguridad operacional y seguridad de la aviación;

Considerando que la ejecución de proyectos, en cumplimiento de los SARPS de la OACI, por la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación o de terceros externos a la OACI mejora considerablemente la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de la aviación civil en todo el mundo y apoya efectivamente el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) pertinentes de las Naciones Unidas por medio de la iniciativa de la OACI *Ningún País se Queda Atrás*;

Considerando que la pandemia de COVID-19 y la lenta recuperación del sector del transporte aéreo han tenido un impacto importante en la aviación civil y en los medios de los Estados y otras fuentes de financiación para dar prioridad a las inversiones en proyectos de desarrollo e infraestructura de la aviación civil en todo el mundo, ocasionando cancelaciones o retrasos en los proyectos de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI;

Considerando que la OACI ha elaborado orientaciones armonizadas prácticas destinadas a los Gobiernos del mundo y a los explotadores de la industria a fin de reanudar las actividades del sector del transporte aéreo internacional y recuperarse de las repercusiones de la pandemia de manera coordinada a escala mundial, y de que la aviación después de la COVID-19 sea más sostenible y resiliente;

Considerando que los paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) de la OACI siguen proporcionando una solución integral mediante un paquete normalizado de consultas con especialistas, textos de orientación y herramientas de instrucción para aplicar los SARP de la OACI en diversos ámbitos;

Considerando que los fondos extrapresupuestarios proporcionados al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación permiten a la OACI proporcionar apoyo inicial a los Estados que requieren asistencia para resolver las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la OACI y ayudarles en sus esfuerzos de reanudación, recuperación y resiliencia relacionados con la COVID-19;

Considerando que las evaluaciones ex post facto de proyectos constituyen un instrumento valioso para evaluar y vigilar el efecto en la aviación de los proyectos individuales ya ejecutados y para la planificación de proyectos futuros;

Considerando que las entidades no estatales (públicas y privadas) que llevan a cabo la ejecución de proyectos para los Estados contratantes en el campo de la aviación civil recurren cada vez más a la OACI, por intermedio de su Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación, solicitando asesoramiento, productos y servicios de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación 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 servicios de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación las ventajas que pueden derivarse de proyectos bien definidos que se fundamenten en los planes maestros de aviación civil;
2. *Insta* a los Estados contratantes a que, cuando ejecuten proyectos de desarrollo de aviación civil por medio de la OACI, concedan prioridad a las constataciones y recomendaciones derivadas del USOAP y el USAP, así como de otras fuentes, tales como las conclusiones y decisiones de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), con miras a subsanar las deficiencias detectadas, resolver las preocupaciones significativas de seguridad operacional y seguridad de la aviación, y considerar oportunidades de mejora en todas las esferas de la aviación civil, contribuyendo directamente, a su vez, a la consecución de todos los objetivos estratégicos de la OACI;
3. *Señala* a la atención de los Estados contratantes la cooperación y la asistencia suministradas mediante proyectos subregionales y regionales ejecutados por la OACI, tales como los COSCAP y CASP, e insta al Consejo a que continúe priorizando la gestión y ejecución de tales proyectos por medio del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación, teniendo en cuenta los importantes beneficios conexos proporcionados;
4. *Alienta* a los Estados y a las entidades no estatales que participan en la aviación civil a que pidan apoyo a la OACI, cuando sea necesario, a través de sus programas y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación, con objeto de hacer frente a los desafíos, necesidades y oportunidades de la aviación, incluidas las tecnologías novedosas y emergentes;
5. *Solicita* al Secretario General que refuerce la aplicación de un enfoque sistémico en la Organización para la realización de actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación, con el objetivo de establecer sistemas estatales de vigilancia sólidos y sostenibles;
6. *Insta* a los Estados a que concedan alta prioridad a la capacitación de su personal nacional de aviación civil en los aspectos técnicos, operacionales y de gestión mediante la elaboración de un programa general de instrucción y *recuerda* a los Estados la importancia que reviste disponer de fondos adecuados para dicha instrucción y la necesidad de ofrecer incentivos adecuados para retener los servicios, en sus respectivos ámbitos, de dicho personal una vez que haya concluido su instrucción;
7. *Alienta* a los Estados a que centren sus esfuerzos en desarrollar más los centros de instrucción existentes y presten su apoyo a los centros regionales de instrucción (RTC) que estén situados en su región para la capacitación superior de su personal de aviación civil nacional en los lugares en que no se dispone de dicha instrucción a nivel nacional, a fin de promover la autosuficiencia dentro de esa región;
8. *Insta* a los Estados que reciben desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación por intermedio de la OACI a que eviten las demoras en la ejecución de los proyectos asegurando decisiones oportunas con respecto a los componentes de expertos, instrucción y adquisiciones de conformidad con las respectivas condiciones de los proyectos;
9. *Señala a la atención* de los Estados contratantes el Servicio de Compras de Aviación Civil (CAPS), que es un servicio que presta la OACI a los países en desarrollo para que puedan adquirir equipos costosos destinados a la aviación civil y contratar servicios técnicos, ofreciendo así un proceso completo de adquisición;

10. *Señala a la atención* de los Estados contratantes, los asociados en la financiación y otras partes interesadas de la aviación los paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) de la OACI, que proporcionan una solución lista para su aplicación, eficiente y normalizada integrada por textos de orientación, instrucción, herramientas y apoyo especializado, destinada a facilitar la aplicación de las disposiciones de la OACI y a guiar a las entidades de los Estados por medio de soluciones armonizadas y flexibles;

11. *Solicita* a todos los Estados contratantes, que alienten a las expertas y los expertos técnicos plenamente calificados a que presenten solicitudes para que se les incluya en la lista de personas expertas de la OACI;

12. *Solicita* al Secretario General que promueva el uso generalizado de indicadores de rendimiento para evaluar objetivamente el impacto de las actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en el cumplimiento efectivo de los SARPS de la OACI;

13. *Alienta* a los Estados a utilizar los servicios de garantía de calidad ofrecidos por la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación de acuerdo con el principio de recuperación de costos para la supervisión de proyectos ejecutados por terceros ajenos al desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI incluyendo el examen de su cumplimiento de los SARPS de la OACI; y

14. *Alienta* a los Estados y donantes a incluir las evaluaciones ex post facto de sus proyectos de aviación civil como parte integrante de la planificación y ejecución de proyectos, y a proporcionar financiación para las mismas.

Resolución A42-24: Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) y desarrollo del talento de la aviación

Reconociendo que la aviación es una industria en crecimiento que es crítica para promover la conectividad mundial ayudando al mismo tiempo al desarrollo y crecimiento económico en todo el mundo;

Reconociendo que a fin de dar apoyo a las crecientes necesidades de la aviación y asegurar la explotación segura y eficiente del sistema de transporte aéreo se necesitan profesionales de la aviación calificados y competentes, que constituyan una fuerza laboral diversa en la aviación;

Observando que la escasez de mano de obra puede afectar a la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la capacidad de alcanzar los objetivos estratégicos de la OACI;

Teniendo en cuenta la importancia de atraer, formar y retener el talento en varias funciones de la aviación, incluido el personal titular de licencias, las y los profesionales y el personal de la aviación general, es crucial abordar de manera integral las necesidades de la industria;

Considerando que para responder a las necesidades de recursos humanos actuales y futuras es importante que los Estados y la industria atraigan, no solo a la juventud, sino que también adopten un enfoque independiente de la edad que valore las contribuciones de personas trabajadoras de todos los grupos generacionales y atraiga y forme a talentos de otras industrias;

Reconociendo que los Estados en desarrollo enfrentan dificultades peculiares al perder profesionales de la aviación a un ritmo acelerado que no guarda relación con el relevo debido a la alta demanda de profesionales competentes en el mercado internacional, resulta crucial comprender cabalmente la situación y darle respuesta con iniciativas estratégicas por medio de la NGAP;

Reconociendo que la mejora de la percepción del sector de la aviación es un componente fundamental para atraer y retener una reserva de talento sostenible, que requiere estrategias específicas para promover la aviación como una opción de carrera que sea competitiva y gratificante a todos los niveles;

Observando que las asociaciones entre Estados miembros, organizaciones regionales, industria y organismos de educación son importantes para atraer, instruir y retener a la nueva generación de profesionales de la aviación, reconociendo la importancia de promover la igualdad de oportunidades y el empoderamiento de las mujeres en el desarrollo de la fuerza laboral de la aviación;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a trabajar con las partes interesadas pertinentes para identificar las necesidades de recursos humanos a largo plazo y establecer estrategias para atraer, instruir y retener a profesionales de la aviación, teniendo debidamente en cuenta la inclusión y la igualdad de oportunidades, velando por que las mujeres estén plenamente facultadas para participar y prosperar en el sector de la aviación;
2. *Alienta* a las autoridades de aviación civil a comunicar y cooperar con los organismos gubernamentales de educación y del trabajo, la red del programa TRAINAIR PLUS (TPP), las instituciones académicas mundiales de aviación y los centros de investigación de la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC), y la industria de la aviación para desarrollar estrategias que permitan fomentar la aviación, la formación de profesionales de aviación competentes y de las y los trabajadores en general y su retención en el sector, alentando las iniciativas de involucración temprana en las escuelas y comunidades para animar a la juventud, también a las niñas, a elegir profesiones en la aviación;
3. *Alienta* a los Estados miembros a facilitar, mediante orientación y métodos de evaluación internacionalmente aceptados para el reconocimiento mutuo de cualificaciones y licencias, procedimientos administrativos para permitir el flujo sin impedimentos de profesionales a través de las fronteras;
4. *Insta* a los Estados miembros, al mundo académico y a la industria a que implementen iniciativas específicas que reduzcan las barreras de ingreso, entre ellas la mejora del acceso a una educación asequible, la concesión de becas y la oferta de opciones de instrucción flexibles;
5. *Insta* a los Estados miembros, al mundo académico y a la industria a trabajar en colaboración para desarrollar y poner en marcha iniciativas claramente definidas, tales como programas de intercambio de conocimientos, proyectos conjuntos de instrucción, talleres de creación de capacidad y asesoramiento técnico, que apunten específicamente a fortalecer los medios de instrucción dentro de los Estados en desarrollo. Estas iniciativas deberían ir dirigidas a mitigar los problemas que se generan por las dificultades para retener a las y los profesionales de la aviación competentes, y de esa forma hacer un aporte positivo al desarrollo sostenible y la resiliencia del personal de aviación en estas regiones;
6. *Recomienda* que se amplíe el alcance del programa NGAP para atraer, formar y retener talentos de la aviación de todas las generaciones, orígenes y niveles de experiencia;
7. *Alienta* a los Estados miembros a promover las mejores prácticas concentradas en responder a la evolución de las necesidades y valores de los talentos de la aviación mejorando así la atracción y retención, la productividad, el rendimiento, y seguridad del personal;
8. *Alienta* a los Estados miembros a impulsar activamente iniciativas tales como el Programa Mundial de Embajadoras y Embajadores de la OACI, con el objetivo de incrementar el interés global y la participación en el sector de la aviación;
9. *Encarga* al Consejo que asegure un papel de liderazgo continuo para la OACI, facilitando la comunicación y colaboración con los Estados y la industria a fin de apoyar el desarrollo de pronósticos, estrategias, compartición de mejores prácticas, herramientas de planificación, y directrices para atraer a la nueva generación de profesionales de la aviación y cultivarla; y

10. *Alienta* a los Estados miembros, los organismos internacionales y regionales, los medios académicos y la industria, a apoyar el programa NGAP, como uno de los elementos integrantes de la creación de capacidad, proporcionando conocimientos especializados y orientación, y recursos (humanos, financieros y datos) para ayudar a alcanzar sus objetivos.

Resolución A42-25: Innovación en la aviación

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 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 el Plan Estratégico de la OACI para 2026-2050 reconoce los beneficios y los problemas reales y potenciales que la innovación puede traer al sector del transporte aéreo y busca dotar a los Estados miembros de las herramientas, los conocimientos y la mentalidad que se requieren para hacer realidad estos beneficios de forma que ningún país se quede atrás y, en consecuencia, considera que la innovación es un elemento habilitador de alta prioridad fundamental para aplicar con éxito los objetivos estratégicos;

Reconociendo que las disposiciones de la OACI se aplican a la aviación 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 y del marco pertinente proporcionado por la OACI que les permitan estudiar y evaluar a tiempo las innovaciones de forma tecnológicamente imparcial; y

Reconociendo la política de la OACI sobre innovación;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que aplique la política sobre innovación;
2. *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;
3. *Exhorta* a los Estados miembros a que apoyen los esfuerzos de la OACI para ayudar a que todos los Estados tengan las mismas oportunidades de desarrollar y desplegar innovaciones en la aviación, en particular mediante el aprovechamiento de la asistencia, la creación de capacidad y los marcos de instrucción pertinentes que ofrece la OACI en consonancia con su política sobre innovación;
4. *Alienta* a los Estados miembros a usar el marco proporcionado por la OACI, que favorecerá el análisis oportuno de la necesidad de elaborar políticas, normas y otras disposiciones mundiales con un criterio tecnológicamente imparcial, así como herramientas que propicien el progreso constante de la innovación en el sector de la aviación internacional, evitando al mismo tiempo la adopción de innovaciones prematuras;

5. *Exhorta* a los Estados miembros a que ayuden a la OACI a fomentar condiciones donde la innovación en la aviación pueda florecer en todas las regiones de la OACI, en consonancia con el objetivo estratégico Ningún País se Queda Atrás (NCLB) y en asociación continua con la industria;
6. *Exhorta* a los Estados miembros a que animen e impulsen a las partes interesadas emergentes del sector de la aviación, así como a las partes interesadas ajenas al sector que hayan desarrollado innovaciones que podrían emplearse para lograr los objetivos estratégicos de la OACI, a participar en los procesos pertinentes de la Organización; y
7. Declara que la presente resolución sustituye a la resolución A 40-27.

Resolución A42-26: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

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

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

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

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

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

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

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

Considerando que la Organización ha elaborado una *Orientación sobre medidas económicas y financieras de la OACI* para mitigar la repercusión del brote de coronavirus en la aviación de manera que los Estados miembros y la industria puedan hacer frente a las consecuencias económicas de la pandemia de COVID-19, aliviar la inminente presión financiera y de liquidez sobre la industria y reforzar la resiliencia del sector ante futuras crisis;

Considerando que la Declaración Ministerial adoptada en la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021) confirmó la importancia del apoyo prestado al sector de la aviación, incluido el apoyo económico y financiero, para mantener las operaciones y la prestación de servicios esenciales, salvaguardando la competencia leal y la igualdad de oportunidades;

Considerando que la Organización decidió convocar en 2026 la séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7), una plataforma mundial donde se definen políticas y se toman decisiones que determinan las medidas para mejorar la reglamentación económica que apunta a impulsar el desarrollo de un sistema de aviación civil económicamente viable y abordable;

Considerando que es necesario integrar el desarrollo económico del transporte aéreo en todos los aspectos de la aviación, particularmente en lo que se refiere a las cuestiones transversales, a fin de comprender los efectos recíprocos que las distintas acciones tienen en ese desarrollo económico; 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 42º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Apéndice B — Impuestos

Apéndice C — Economía de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea

Apéndice D — Datos de aviación y estadísticas

Apéndice E — Pronósticos, planificación y análisis económicos

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

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

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

5. *Pide* al Consejo que asigne particular importancia a los desafíos financieros del desarrollo de la infraestructura y capacidad de la aviación, en consonancia con el nivel de crecimiento del tránsito previsto, especialmente en los países en desarrollo;

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

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

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

9. *Pide* al Consejo y al Secretario General que continúen la promoción y sensibilización sobre la Declaración Ministerial de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19, a la vez que se realizan esfuerzos para aplicar las disposiciones pertinentes de la Declaración;
10. *Pide* al Presidente del Consejo y al Secretario General que sigan desplegando sus buenos oficios para sensibilizar a las jefas y jefes de Estado y de Gobierno sobre los beneficios socioeconómicos del transporte aéreo para sus economías nacionales y promoverlos;
11. *Pide* al Consejo y al Secretario General que adopten las medidas necesarias para aplicar las resoluciones y decisiones de la Asamblea relativas a las actividades de transporte aéreo de la Organización, y vigilen y presten apoyo en la aplicación por parte de los Estados de las disposiciones de la OACI relativas al transporte aéreo;
12. *Pide* al Consejo que examine periódicamente la declaración consolidada de las políticas de transporte aéreo de la OACI e informe a la Asamblea cuando se requieran cambios en la declaración;
13. *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;
14. *Pide* al Consejo que elabore un marco temático de múltiples formatos a fin de lograr la máxima asistencia, participación efectiva y resultados óptimos en la ATConf/7; y
15. *Pide* al Consejo que elabore una política que mejore la coordinación de las cuestiones transversales relacionadas con el desarrollo económico del transporte aéreo, con el fin de integrar sistemáticamente las consideraciones del desarrollo económico en todas las actividades y programas de la OACI e implantar un temario transversal que persiga eficazmente el objetivo estratégico de desarrollo económico del transporte aéreo; y
16. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-27.

APÉNDICE A

Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Sección I. Principios básicos y visión de largo plazo

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

Considerando que el multilateralismo para liberalizar el transporte aéreo internacional, especialmente el intercambio de derechos comerciales, sobre una base multilateral en la medida más amplia posible continúa siendo un objetivo de la Organización;

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

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

Considerando que el enorme impacto de la COVID-19 en la aviación en términos de resiliencia, sostenibilidad o recuperación requiere la interacción entre diferentes ámbitos técnicos y de políticas para encontrar soluciones adecuadas para el sector;

Considerando que la mayoría de los servicios aéreos internacionales se rigen por Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) bilaterales o multilaterales entre Estados o grupos regionales de Estados, y que esos acuerdos son indispensables para el transporte aéreo internacional porque brindan un marco previsible en el que los transportistas aéreos pueden operar y mantener futuros servicios aéreos y, por lo tanto, toda restricción que se incorpore en respuesta a una crisis se debería mantener al mínimo y conciliar con los requisitos de los ASA;

Considerando que existe la necesidad de lograr una mayor comprensión acerca de los beneficios y las dificultades que entraña la liberalización del acceso a los mercados, tanto en términos de personas que viajan como de servicios de carga;

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

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

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

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

Considerando que las deliberaciones en el Grupo Experto sobre Reglamentación del Transporte Aéreo indican un amplio apoyo para examinar los aspectos económicos y de reglamentación de las operaciones internacionales de aeronaves no tripuladas, en vista del aumento de las operaciones mundiales de aeronaves no tripuladas;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados miembros a que tengan en cuenta y apliquen la Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional en sus prácticas normativas y de formulación de políticas;
2. *Alienta* a los Estados miembros a que promuevan la liberalización a un ritmo y de una manera que se ajusten a sus necesidades y circunstancias, teniendo debidamente en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, el entorno comercial cambiante y los requisitos de infraestructura, así como los principios sobre medidas de salvaguardia para garantizar la participación sostenida y efectiva de todos los Estados, incluido el principio de considerar especialmente los intereses y necesidades de los países en desarrollo;
3. *Insta* a los Estados miembros a que eviten adoptar medidas unilaterales y extraterritoriales que puedan afectar al desarrollo ordenado, sostenible y armonioso del transporte aéreo internacional y a que no se apliquen las políticas y la legislación nacionales al transporte aéreo internacional sin tener debidamente en cuenta sus características especiales;
4. *Insta* a los Estados miembros que aún no son Partes en IASTA, en el Convenio de Montreal de 1999, en el Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo y en otros instrumentos de la OACI que rigen el transporte aéreo internacional a que consideren con carácter urgente su adhesión;
5. *Insta* a todos los Estados miembros a que registren en la OACI todos los acuerdos y arreglos de cooperación relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el artículo 83 del Convenio y el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos*, para mejorar la transparencia;

6. *Insta* a los Estados miembros a que mantengan debidamente informado al Consejo de los problemas graves que plantee la aplicación de los acuerdos o arreglos de servicios aéreos, y de cualquier progreso importante en el proceso de liberalización;
7. *Alienta* a los Estados a que velen por que los reglamentos nacionales sobre el transporte aéreo reflejen y complementen las prioridades claves de la OACI;
8. *Insta* a los Estados miembros a que consideren debidamente las características distintivas de los servicios de carga aérea cuando intercambien derechos de acceso a los mercados en el marco de acuerdos de servicios aéreos y otorguen los derechos apropiados y la flexibilidad operacional adecuada para promover el desarrollo de servicios de carga aérea, incluidos aquellos que permitan el comercio electrónico;
9. *Insta* a los Estados miembros a que, al abordar las cuestiones relacionadas con la asignación de turnos y las restricciones de vuelos nocturnos, consideren debidamente las necesidades y preocupaciones de otros Estados y hagan todo lo posible para resolver cualquier inquietud mediante consultas, de manera transparente y no discriminatoria, entre las partes interesadas, y respeten y sigan el principio del enfoque equilibrado de la OACI en las medidas normativas sobre la gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos;
10. *Insta* a los Estados miembros y a las partes interesadas competentes a que tengan en cuenta y apliquen los principios básicos de alto nivel, no prescriptivos y no vinculantes de la OACI sobre protección del consumidor en sus prácticas normativas, de definición de políticas y operacionales, incluso en el caso de grandes perturbaciones que repercutan en la aviación, y a que mantengan a la OACI informada sobre la experiencia adquirida o sobre los problemas que encuentren al aplicarlos;
11. *Pide* al Consejo que apoye firmemente el intercambio de puntos de vista y buenas prácticas sobre la aplicación de los principios básicos de la OACI sobre protección del consumidor, ya que ello podría contribuir a alentar la compatibilidad entre regímenes nacionales o regionales, teniendo en cuenta la flexibilidad que requieren los Estados en razón de sus características sociales, políticas y económicas;
12. *Alienta* a los Estados miembros a valerse del servicio de la OACI para las negociaciones de servicios aéreos (ICAN) y a beneficiarse del mismo, el cual facilita y mejora la eficiencia de sus negociaciones y consultas en materia de servicios aéreos;
13. *Alienta* a los Estados miembros a elaborar estrategias nacionales adecuadas que se centren en aumentar la competitividad y el atractivo del sector de la aviación, tanto en términos de contratación como de retención de personal;
14. *Pide* al Consejo que siga trabajando para lograr una mejor comprensión de los beneficios y dificultades de la liberalización y las barreras para la apertura del acceso a los mercados, de manera que se pueda dar mayor consideración a la formulación de un enfoque multilateral en el momento adecuado;
15. *Pide* al Consejo que por conducto del Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) examine el modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) de la OACI para facilitar los acuerdos bilaterales y multilaterales de los Estados miembros. El MASA debería considerarse un documento vivo que tenga en cuenta el dinamismo y el desarrollo tecnológico de la industria, reflejando múltiples opciones para asistir en las negociaciones, concientizar y generar diálogo, sin perder su carácter neutro y no vinculante;
16. *Pide* al Consejo que siga monitoreando los avances de la industria de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), promueva y coordine la recopilación y el intercambio de información y prácticas idóneas sobre las cuestiones de reglamentación económica de las aeronaves no tripuladas entre los Estados miembros;
17. *Pide* al Consejo que siga promoviendo el uso y la adhesión a los principios fundamentales de la *Orientación sobre medidas económicas y financieras de la OACI para mitigar la repercusión del brote de coronavirus en la aviación*, que debería actualizarse cuando se considere necesario;
18. *Pide* al Consejo que establezca interacciones apropiadas entre distintos comités, grupos expertos y órganos de trabajo de la Organización para garantizar que se traten de manera adecuada sus respectivas áreas de política en la labor de cada uno de ellos;

19. *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 las experiencias 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);

20. *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;

21. *Pide* al Consejo que, a fin de facilitar el acceso de los Estados miembros, actualice el TASA para que incluya las orientaciones para que los ASA sigan ofreciendo un marco previsible durante las crisis que afecten a los servicios aéreos internacionales;

22. *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; y

23. *Pide* al Consejo que evalúe la idoneidad de los marcos de reglamentación económica actuales a la luz de las nuevas tendencias de la industria, incluidos los cuellos de botella de las cadenas de suministro, y que se coordinen las actividades de la OACI dirigidas a resolver la escasez de capital humano para que hagan frente a los desafíos cambiantes del sector de la aviación mundial.

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; y

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;

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; y
6. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, proporcione ayuda a los Estados miembros que tomen la iniciativa de concertar arreglos de cooperación para la propiedad y explotación conjuntas de servicios aéreos internacionales, directamente entre ellos, o cuyas líneas aéreas concierten arreglos de esa naturaleza, y que oportunamente comunique a los Estados la información sobre tales arreglos de cooperación.

Sección III. Cooperación en arreglos normativos y competencia

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

Considerando que uno de los principios fundamentales recomendados por el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI, para el reinicio y la recuperación segura y sostenible del sector de la aviación mundial a raíz de las repercusiones desastrosas de la pandemia de COVID-19, es que los Estados y las instituciones financieras consideren la necesidad de proporcionar apoyo directo y/o indirecto de diversas formas proporcionadas y transparentes; y

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

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta que la competencia leal constituye un principio general para la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional;
2. *Insta* a los Estados miembros a que elaboren leyes y políticas en materia de competencia para aplicarlas al transporte aéreo, teniendo en cuenta la soberanía nacional, y a que consideren la orientación de la OACI sobre competencia;
3. *Insta* a los Estados miembros a que alienten la cooperación entre las autoridades regionales y/o nacionales responsables de la competencia al tratar asuntos relacionados con el transporte aéreo internacional, incluso dentro del contexto de la aprobación de alianzas y fusiones;
4. *Alienta* a los Estados miembros a incorporar en la legislación nacional, en los reglamentos y en los acuerdos de servicios aéreos los principios básicos de oportunidades iguales y equitativas para competir, de no discriminación, de transparencia, de armonización, de compatibilidad y de cooperación consagrados en el Convenio e integrados en las políticas y la orientación de la OACI;

5. *Pide* al Consejo que defina mecanismos, como por ejemplo un foro de intercambio, para mejorar, en materia de competencia leal, la cooperación, el diálogo y el intercambio de información entre los Estados, con miras a promover enfoques normativos compatibles para el transporte aéreo internacional; y

6. *Pide* al Consejo que siga atento a las novedades que tengan lugar en materia de competencia en el transporte aéreo internacional y actualice, según sea necesario, sus políticas y textos de orientación sobre competencia leal.

Sección IV. Comercio de servicios

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

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

La Asamblea:

1. *Reafirma* la necesidad de que la OACI continúe estudiando futuros arreglos de reglamentación y formule recomendaciones y propuestas para resolver los problemas que enfrenta el transporte aéreo internacional, respondiendo a los cambios internos y externos que lo afectan;

2. *Reconoce* que dichos arreglos deberían crear un entorno en el que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y continuar prosperando de forma ordenada, eficiente y económica sin comprometer la seguridad operacional y la protección, garantizando al mismo tiempo los intereses de todos los Estados miembros y su participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional;

3. *Reafirma* la función primordial de la OACI de elaborar criterios de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional;

4. *Insta* a los Estados miembros que participen en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales relacionados con el transporte aéreo internacional, a que:

- a) garanticen la coordinación interna en las administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;
- b) se aseguren de que los representantes conozcan plenamente las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;
- c) tengan en cuenta los derechos y obligaciones respecto a los Estados miembros de la OACI que no son miembros de la OMC;
- d) examinen cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, de medio ambiente y de seguridad operacional y protección del transporte aéreo internacional;
- e) den a conocer plenamente la función y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica, incluida la liberalización del transporte aéreo internacional, y consideren la conveniencia de usar dicha orientación; y
- f) registren en la OACI, de acuerdo con el artículo 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS;

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

APÉNDICE B

Impuestos

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

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

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

Considerando que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves se trata en la resolución A42-20 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (Apéndice H, *Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local*);

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

Considerando que la Organización publica y mantiene al día un suplemento del Doc 8632, una recopilación de las respuestas de los Estados miembros sobre estado de la implementación de las resoluciones consolidadas sobre impuestos; y

Considerando que se ha enmendado el artículo 8 – Transporte internacional marítimo y aéreo del *Modelo de Convenio de las Naciones Unidas sobre Doble Imposición entre Países Desarrollados y Países en Desarrollo*, incorporando un cambio en las opciones sugeridas para la tributación de las utilidades de las empresas de 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;
3. *Insta* a los Estados miembros a que transmitan a la OACI, cuando se les solicite, información sobre el estado de su implementación de las resoluciones consolidadas en materia de impuestos para la actualización del suplemento del Doc 8632; y
4. *Pide* al Consejo que siga promoviendo los criterios de la OACI sobre impuestos, esté atento a las novedades y actualice sus políticas y el suplemento del Doc 8632 según se requiera.

APÉNDICE C

Economía de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea

Sección I. Política en materia de derechos

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

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

Considerando que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves y las medidas basadas en criterios de mercado se trata separadamente en la resolución A42-20 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (Apéndice H, *Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local*), y en la resolución A42-21, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*;

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

Considerando que los Estados miembros han hecho un llamamiento a la Organización para que ofrezca asesoramiento y orientación para promover una recuperación equitativa de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea y mantener un equilibrio entre los respectivos intereses financieros de los proveedores de aeropuertos y de servicios de navegación aérea por una parte y de los transportistas aéreos y otros usuarios por la otra;

Considerando la creciente necesidad de que los Estados obtengan fondos suficientes y sostenibles para desempeñar sus funciones de vigilancia de reglamentación, incluidas aquellas relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y los aspectos económicos;

Considerando que el Consejo adoptó directrices sobre políticas de asignación de costos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para garantizar que todo el público usuario reciba un trato equitativo;

Considerando que la prestación de servicios meteorológicos aeronáuticos para la aviación civil internacional sigue transformándose, y que la recuperación de los costos asociados debería seguir ajustándose a las políticas de tarificación de la OACI; y

Considerando que no se alcanzó un consenso entre los Estados miembros sobre el camino a seguir para establecer un mecanismo mundial de recuperación de costos y, en consecuencia, el Consejo decidió que no se seguiría trabajando en la creación de un mecanismo mundial de recuperación de costos por los servicios meteorológicos espaciales;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a asegurarse de que se respete plenamente el artículo 15 del Convenio;
2. *Insta* a los Estados miembros a basar la recuperación de los costos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea que suministran a la aviación civil internacional, o cuyo suministro comparten, en los principios establecidos en el artículo 15 del Convenio y en las políticas de la OACI que figuran en el Doc 9082, independientemente de la estructura orgánica bajo la cual se explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea;
3. *Insta* a los Estados miembros a garantizar que los derechos aeroportuarios y en concepto de servicios de navegación aérea se apliquen a sufragar los costos de proporcionar instalaciones y servicios para la aviación civil;
4. *Insta* a los Estados miembros a hacer todo lo posible en cumplimiento del artículo 15 del Convenio para publicar y comunicar a la Organización todos los derechos que un Estado miembro imponga o permita imponer por el uso de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios de navegación aérea que hagan las aeronaves de cualquier otro Estado miembro;
5. *Insta* a los Estados miembros a que adopten los principios de no discriminación, de relación de los derechos con los costos, de transparencia y de consulta, según lo dispuesto en las políticas de la OACI en el Doc 9082, en la legislación, reglamentación o políticas nacionales, así como en sus acuerdos de servicios aéreos, a fin de asegurar el cumplimiento por los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea;
6. *Insta* a los Estados miembros a que garanticen la implantación de las actuales políticas de la OACI de recuperación de costos derivados de medidas y funciones de seguridad en aeropuertos y por los proveedores de servicios aéreos, según se establece en el Doc 9082, de modo que los derechos impuestos a al público usuario en concepto de seguridad sean razonables, rentables y fomenten la armonización a escala mundial;
7. *Insta* a los Estados miembros a cooperar en la recuperación de los costos de las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales y a considerar la aplicación de las directrices sobre políticas de la OACI de asignación de costos del GNSS;
8. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan un equilibrio adecuado entre los proveedores de servicios y las personas usuarias cuando deban aplicarse medidas económicas y financieras en tiempos de crisis, incluida la revisión de los derechos, mediante una consulta efectiva y asegurándose de que las dificultades se compartan entre todas las partes de forma razonable;
9. *Pide* al Consejo que siga actualizando, según sea necesario, los criterios de la OACI sobre derechos impuestos a las personas usuarias y los textos de orientación conexos con miras a contribuir a mejorar la eficiencia y la rentabilidad en la prestación y operación de aeropuertos y servicios de navegación aérea y a una sólida cooperación entre los proveedores y el público usuario, y reforzar la capacidad de respuesta de las políticas ante crisis futuras;

10. *Pide* al Consejo que evalúe mecanismos para tratar la cuestión de obtener recursos económicos sostenibles para las funciones de vigilancia económica, de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación de los Estados, y que actualice y/o elabore, según sea necesario, orientaciones relacionadas con los recursos económicos para sostener las funciones de vigilancia de los Estados;

11. *Pide* al Consejo que siga actualizando, según proceda, orientaciones sobre asignación de costos del GNSS, así como que aborde la recuperación de costos de la prestación de servicios meteorológicos aeronáuticos para la aviación civil internacional; y

12. *Pide* al Consejo que siga promoviendo los criterios de la OACI sobre derechos impuestos a las personas usuarias y los textos de orientación conexos, a fin de que los Estados miembros y sus aeropuertos, así como las entidades que prestan servicios de navegación aérea, tomen mayor conciencia de ellos y los apliquen.

Sección II. Gestión y financiación de la infraestructura de aviación

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

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

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

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

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

Considerando que la rápida expansión de nuevos participantes en el espacio aéreo, como los UAS y la movilidad aérea avanzada (AAM), requiere inversiones en infraestructura de aviación existente y nueva para posibilitar su integración y preservar la seguridad operacional y la eficiencia; y

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

La Asamblea:

1. *Recuerda* a los Estados miembros que, respecto a los aeropuertos y servicios de navegación aérea, ellos son exclusivos responsables respecto a los compromisos que han asumido en virtud del artículo 28 del Convenio, sean cuales fueren las entidades que explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea en cuestión;

2. *Alienta* a los Estados miembros a que consideren la posibilidad de establecer entidades autónomas para la explotación de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, teniendo en cuenta tanto la viabilidad económica como el interés del público usuario y demás interesados;

3. *Insta* a los Estados miembros a establecer una buena gobernanza, por ejemplo, la creación de marcos institucionales, jurídicos y reglamentarios, el uso de un enfoque fundado en datos y la cooperación y la toma de decisiones compatible entre las autoridades de transporte y otros ministerios responsables de carteras conexas, que puede dar un fuerte impulso para promover la inversión en infraestructura de aviación;
4. *Insta* a los Estados miembros a elaborar programas y planes nacionales y/o regionales de infraestructura de la aviación, que deberían estar en consonancia e integrados con un desarrollo de modos de transporte que tenga un equilibrio adecuado, vinculados a marcos y estrategias nacionales o regionales de desarrollo y armonizados con los marcos económicos y financieros internacionales;
5. *Alienta* a los Estados miembros a establecer un clima de inversión transparente, estable y previsible que respalde el desarrollo de la infraestructura de la aviación, por ejemplo, haciendo participar a las partes interesadas, diversificando las fuentes de financiación y elevando la función del sector privado, entre otros, mediante inversiones privadas, reformas comerciales, iniciativas de financiación privada, sociedades públicas-privadas y diversos planes de incentivos;
6. *Alienta* a los Estados miembros a que consideren si procede prestar apoyo financiero y reglamentario a los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea en respuesta a las dificultades económicas sin precedentes derivadas de la pandemia de COVID-19. Dicho apoyo debería respetar el principio de igualdad de oportunidades para competir;
7. *Pide* al Consejo que siga elaborando y actualizando, según proceda, textos de orientación y herramientas sobre financiación para el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación de calidad, incluidos mecanismos para apoyar mejoras operacionales, según se describe en los módulos ASBU;
8. *Pide* al Consejo que siga evaluando las necesidades emergentes de financiación que se derivan del avance tecnológico de la industria, incluida la inversión en infraestructuras para apoyar la explotación de nuevos participantes, como los UAS y la AAM;
9. *Pide* al Consejo que mantenga actualizada la orientación de la OACI sobre medidas económicas y financieras para mitigar la repercusión del brote de coronavirus en la aviación y que promueva su uso; y
10. *Pide* al Consejo que siga llevando a cabo y respaldando los trabajos de seguimiento pertinentes para la aplicación de la *Declaración y Marco para un Plan de acción de desarrollo de infraestructura aeronáutica en África* en el contexto de los arreglos existentes, en particular, del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI).

APÉNDICE D

Datos de aviación y estadísticas

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

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

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

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

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

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

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

Reconociendo que el análisis de datos de aviación se encuentra en transformación por la velocidad y el incremento de los datos, así como las innovaciones de datos e Inteligencia Artificial (IA) que permiten el análisis avanzado de dichos datos; y

Reconociendo la colaboración continua en materia de análisis de macrodatos con los Estados miembros en el suministro continuo de análisis de las repercusiones operacionales y económicas con el uso de instrumentos de análisis empresarial;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que designen coordinadores para los datos y las estadísticas de aviación, y hagan todo lo posible para proporcionarlos a la OACI a tiempo y electrónicamente, cuando sea posible;
2. *Alienta* a los Estados miembros a que utilicen los tableros interactivos de macrodatos y los informes mensuales de monitoreo que son actualizados continuamente para sus procesos de decisiones basadas en datos y para las necesidades de planificación de capacidad e implementación;
3. *Pide* al Consejo que, cuando sea necesario, recurra a especialistas nacionales en las disciplinas pertinentes para examinar regularmente la colección de estadísticas oficiales, incluidos el procesamiento de macrodatos y el uso de IA a fin de satisfacer más eficazmente las necesidades de los Estados miembros y la Organización; y
4. *Pide* al Consejo que:
 - a) siga recopilando, procesando y analizando datos de aviación, incluidos los macrodatos, velando a su vez porque se armonicen los datos y estadísticas de aviación de diferentes fuentes a fin de facilitar el suministro de datos precisos, fiables y coherentes para que los Estados tomen decisiones fundamentadas;
 - b) 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;
 - c) siga buscando nuevas formas de cooperar más estrechamente 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; y
 - d) 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, incluida la adopción de nuevas tecnologías como la IA y el análisis de macrodatos.

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 medioambiental;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que elabore y actualice pronósticos sobre las futuras tendencias y la evolución de la aviación civil, y que los facilite a los Estados miembros;
2. *Pide* al Consejo que siga actualizando un solo conjunto de pronósticos de tráfico a largo plazo a partir del cual puedan elaborarse pronósticos adaptados y más detallados para diversos fines, tales como planificación de sistemas de navegación aérea y análisis medioambientales; y
3. *Pide* al Consejo que siga aumentando la precisión de los pronósticos y lleve a cabo actualizaciones más frecuentes de los pronósticos mediante depuración de las metodologías de pronósticos y el uso de los algoritmos de IA incorporados en 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 los estudios económicos realizados por la OACI sobre los costos e ingresos del transporte aéreo internacional han fomentado la neutralidad y han tenido como resultado un régimen más equitativo para distribuir los ingresos de las líneas aéreas;

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

Considerando que existe una creciente necesidad de los Estados Miembros de medir su habilidad para crear y mantener valor desde el sector de aviación civil, lo que exige la formulación de metodologías para definir el índice de competitividad de la aviación mundial;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que desarrolle metodologías y procedimientos para la medición de los impactos directos, indirectos e inducidos de la actividad de la aviación en la economía nacional con arreglo a las normas internacionalmente aceptadas;
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 siga la marcha de los acontecimientos, lleve a cabo estudios acerca de las cuestiones principales de importancia mundial y comparta sus análisis con los Estados, las organizaciones internacionales y la industria; y

4. *Pide* al Consejo que elabore una metodología normalizada para establecer un índice de competitividad de la aviación mundial para que los Estados incrementen al máximo el rendimiento del mercado, la eficiencia económica y la productividad.

Sección III. Correo aéreo

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

La Asamblea:

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

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

3. *Pide* al Consejo que vigile y analice las limitaciones logísticas internacionales para el comercio electrónico en colaboración con la UPU.

Resolución A42-27: Presupuestos para 2026-2027-2028

A. *La Asamblea*, con respecto al presupuesto para 2026, 2027 y 2028, *toma nota* de que:

1. De conformidad con el artículo 61 del Convenio, el Consejo ha presentado a la Asamblea las estimaciones presupuestarias para el presupuesto regular y las cifras indicativas del presupuesto estimado de los ejercicios 2026, 2027 y 2028;

2. De conformidad con los artículos 49 e) y 61 del Convenio, la Asamblea aprueba los presupuestos de la Organización;

3. De conformidad con las partes VII y XI del Reglamento financiero, el Consejo ha presentado a la Asamblea las estimaciones presupuestarias indicativas del Fondo de Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) y el Fondo de Generación de Ingresos Auxiliares (ARGF) para cada uno de los ejercicios 2026, 2027 y 2028, y la Asamblea las ha considerado;

B. *La Asamblea*, con respecto al **presupuesto regular**¹:

Resuelve:

1. autorizar que se utilicen las cantidades que se presentan en el siguiente cuadro, en dólares canadienses (CAD), para los ejercicios económicos de 2026, 2027 y 2028 de conformidad con el Reglamento financiero y con sujeción a las disposiciones de la presente resolución:

¹ *Refuerzo por única vez para el objetivo estratégico “Todos los vuelos son seguros y protegidos”, cuya distribución requerirá un examen exhaustivo de las prioridades de las áreas prioritarias del Plan de Actividades que no tienen previsión de fondos.*

Estimaciones presupuestarias 2026-2027-2028
(en CAD)

Objetivo/Elemento habilitador	2026	2027	2028	Total
A. Todos los vuelos son seguros y protegidos	54 121 000	55 818 000	59 262 000	169 201 000
B. La aviación es sostenible en términos medioambientales	8 021 000	8 403 000	8 935 000	25 359 000
C. La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo	16 528 000	17 140 000	18 274 000	51 942 000
D. Ningún país se queda atrás	3 908 000	4 111 000	4 397 000	12 416 000
E. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional y demás tratados, leyes y reglamentos internacionales dan respuesta a todas las situaciones	1 817 000	1 999 000	2 037 000	5 853 000
F. El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo	5 150 000	5 373 000	5 730 000	16 253 000
Objetivos estratégicos	89 545 000	92 844 000	98 636 000	281 024 000
Elementos habilitadores de alta prioridad	348 000	360 000	374 000	1 082 000
Elementos habilitadores auxiliares	30 161 000	31 466 000	32 843 000	94 470 000
Total consignaciones propuestas	120 054 000	124 670 000	131 853 000	376 577 000
Operacional	120 004 045	124 512 456	131 759 850	376 276 352
Capital	49 955	157 544	93 150	300 648

2. que la consignación anual total autorizada se financie como se presenta en el siguiente cuadro, de conformidad con el Reglamento financiero:

Fuentes de fondos 2026-2027-2028
(en CAD)

Fuente de fondos	2026	2027	2028	Total
a) Cuotas de los Estados	105 994 000	110 710 000	117 893 000	334 597 000
b) Transferencia del superávit del ARGF	8 899 667	8 899 667	8 899 667	26 699 000
c) Reserva para fines especiales	1 400 000	1 300 000	1 300 000	4 000 000
d) Reembolso/Transferencia del Fondo AOSC	2 760 333	2 760 333	2 760 333	8 281 000
e) Ingresos varios	1 000 000	1 000 000	1 000 000	3 000 000
TOTAL	120 054 000	124 670 000	131 853 000	376 577 000

Pide al Consejo que siga trabajando con miras a lograr la sostenibilidad financiera y la viabilidad a largo plazo de la Organización y que informe del resultado al próximo período ordinario de sesiones de la Asamblea.

C. *La Asamblea*, con respecto al suplemento del **presupuesto regular**:

Reconoce la importancia de fortalecer la capacidad de la Organización para atender las prioridades emergentes y el aumento de las funciones y responsabilidades que disponen los Estados miembros;

Expresa su agradecimiento y *reconoce* la voluntad de los Estados miembros de aportar una contribución voluntaria al Fondo Estratégico por encima de su cuota para el presupuesto regular con el fin de asistir en la ejecución del Plan de Actividades;

Reconoce que dicha financiación suplementaria se basará en las escalas de cuotas aprobadas por la Asamblea para el presupuesto regular para 2026-2027-2028 como contribución sugerida al Fondo Estratégico;

Reconoce el carácter voluntario de dichas contribuciones y *subraya* que el Fondo Estratégico no queda encuadrado en la resolución A39-31 de la Asamblea – Cumplimiento por parte de los Estados miembros de sus obligaciones financieras para con la Organización y medidas que han de tomarse respecto a aquellos Estados que no cumplan con las mismas;

Anima a los Estados miembros a que informen al Consejo sobre su intención de participar en esta iniciativa para facilitar la planificación y ejecución de las actividades que se financiarán con el Fondo Estratégico;

Insta a los Estados miembros a que se comprometan a aportar contribuciones voluntarias adicionales por encima de su cuota para el presupuesto regular y sus aportes al Fondo Estratégico mediante la presentación de cartas de compromiso;

Reconoce la importancia de dotar a la Secretaría de la flexibilidad necesaria para asignar recursos entre las áreas de seguridad operacional y seguridad de la aviación, que constituyen la más alta preocupación de sus Estados miembros, y otras áreas prioritarias del Plan de Actividades 2026-2028 de la OACI y pide a la Secretaría que informe periódicamente al consejo sobre la afectación y uso de estos recursos;

Respalda el objetivo indicativo de contribuciones de los Estados miembros al Fondo Estratégico para financiar actividades básicas y de más alta prioridad previstas en el Plan de Actividades sujeto a lo dispuesto en la presente resolución:

Estimaciones del Fondo Estratégico para 2026-2027-2028
(en CAD)

	2026	2027	2028	Total
<i>Objetivo indicativo</i>	3 500 000	3 500 000	3 500 000	10 500 000

D. *La Asamblea*, con respecto a las estimaciones presupuestarias estimativas del Fondo AOSC:

Reconoce que el Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) se financia principalmente con las tasas procedentes de proyectos que se encomienda a la OACI ejecutar utilizando fondos de fuentes externas de financiamiento, como los gobiernos y otras;

Reconoce que la magnitud del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación no puede determinarse con gran exactitud hasta que los gobiernos de los países donantes y beneficiarios decidan sobre los proyectos pertinentes y la cantidad que ha de ejecutarse en un año determinado;

Reconoce que, a causa de la situación mencionada, las cifras netas anuales del presupuesto de AOSC para los ejercicios de 2026, 2027 y 2028 que figuran a continuación en dólares canadienses (CAD) son sólo estimaciones presupuestarias indicativas:

	2026	2027	2028
Estimaciones presupuestarias indicativas	12 528 000	13 065 000	13 516 000

Reconoce que la creación de capacidad y la implementación son medios importantes para promover el desarrollo y la seguridad operacional, protección, eficiencia y sostenibilidad de la aviación civil;

Reconoce las circunstancias que enfrenta el Programa de Creación de Capacidad e Implementación de la Organización y la necesidad de adoptar medidas de gestión continuas; y

Reconoce que, en el caso de que las operaciones de AOSC en un ejercicio económico dado arrojaran déficit, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso debería recurrirse al presupuesto regular.

Resuelve aprobar el presupuesto estimado indicativo de gastos de los servicios administrativos y operacionales del Programa de Creación de Capacidad e Implementación, en la inteligencia de que se harán ajustes posteriores en el marco de los presupuestos estimados anuales para AOSC y de conformidad con las disposiciones del artículo IX del Reglamento financiero.

E. *La Asamblea*, con respecto a las estimaciones presupuestarias indicativas del **Fondo ARGF**:

Reconoce el apoyo constante del Consejo y de los Estados miembros para la realización de actividades generadoras de ingresos por parte de la Secretaría con miras a preservar la sostenibilidad del nivel propuesto de contribución del ARGF al presupuesto regular;

Reconoce que las estimaciones presupuestarias para el ARGF no pueden determinarse con gran exactitud hasta que se confirmen los ingresos proyectados por la prestación de servicios;

Reconoce que, en el caso de que las actividades generadoras de ingresos no arrojaran un superávit neto suficiente para transferir el importe requerido al presupuesto regular, tal déficit se complementaría con el fondo de capital circulante y, si siguiera siendo insuficiente, los Estados miembros tendrían que cubrir la diferencia;

Reconoce que, a causa de la situación mencionada, las cifras netas anuales del presupuesto de ARGF para los ejercicios de 2026, 2027 y 2028 que figuran a continuación en dólares canadienses (CAD) son sólo estimaciones presupuestarias indicativas:

	2026	2027	2028
Estimaciones presupuestarias indicativas	31 583 000	32 716 000	34 183 000

Resuelve aprobar las estimaciones presupuestarias indicativas del Fondo de Generación de Ingresos Auxiliares, en la inteligencia de que se harán ajustes posteriores en el marco de las estimaciones presupuestarias anuales del ARGF, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII del Reglamento Financiero y la política sobre actividades generadoras de ingresos.

Resolución A42-28: Cuotas para el Fondo General propuestas para 2026, 2027 y 2028

La Asamblea resuelve:

1. que las cuotas de los Estados miembros para 2026, 2027 y 2028 en cumplimiento del artículo 61, capítulo XII, del Convenio se determinarán de conformidad con las escalas expuestas a continuación.

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2026, 2027, 2028
	%
Afganistán	0,06
Albania	0,06
Alemania	4,68
Andorra	0,06
Angola	0,06
Antigua y Barbuda	0,06
Arabia Saudita	1,04
Argelia	0,08
Argentina	0,39
Armenia	0,06
Australia	1,67
Austria	0,57
Azerbaiyán	0,08
Bahamas	0,06
Bahrein	0,12

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2026, 2027, 2028
	%
Bangladesh	0,16
Barbados	0,06
Belarús	0,06
Bélgica	0,64
Belice	0,06
Benín	0,06
Bhután	0,06
Bolivia (Estado Plurinacional de)	0,06
Bosnia y Herzegovina	0,06
Botswana	0,06
Brasil	1,16
Brunei Darussalam	0,06
Bulgaria	0,06
Burkina Faso	0,06
Burundi	0,06
Cabo Verde	0,06
Camboya	0,06
Camerún	0,06
Canadá	2,54
Chad	0,06
Chequia	0,24
Chile	0,38
China	16,55
Chipre	0,06
Colombia	0,29
Comoras	0,06
Congo	0,06
Costa Rica	0,06
Côte d'Ivoire	0,06
Croacia	0,06
Cuba	0,08
Dinamarca	0,41
Djibouti	0,06
Dominica	0,06
Ecuador	0,06
Egipto	0,26
El Salvador	0,06
Emiratos Árabes Unidos	1,95
Eritrea	0,06
Eslovaquia	0,10

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas
	2026, 2027, 2028
	%
Eslovenia	0,06
España	1,66
Estados Unidos	21,69
Estonia	0,06
Eswatini	0,06
Etiopía	0,35
Federación de Rusia	1,75
Fiji	0,06
Filipinas	0,30
Finlandia	0,36
Francia	3,24
Gabón	0,06
Gambia	0,06
Georgia	0,06
Ghana	0,06
Granada	0,06
Grecia	0,23
Guatemala	0,06
Guinea	0,06
Guinea-Bissau	0,06
Guinea Ecuatorial	0,06
Guyana	0,06
Haití	0,06
Honduras	0,06
Hungría	0,38
India	1,18
Indonesia	0,53
Irán (República Islámica del)	0,30
Iraq	0,10
Irlanda	0,84
Islandia	0,07
Islas Cook	0,06
Islas Marshall	0,06
Islas Salomón	0,06
Israel	0,49
Italia	1,99
Jamaica	0,06
Japón	5,25
Jordania	0,06
Kazajstán	0,13

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas
	2026, 2027, 2028
	%
Kenya	0,08
Kirguistán	0,06
Kiribati	0,06
Kuwait	0,21
Lesotho	0,06
Letonia	0,06
Líbano	0,06
Liberia	0,06
Libia	0,06
Lituania	0,06
Luxemburgo	0,27
Macedonia del Norte	0,06
Madagascar	0,06
Malasia	0,45
Malawi	0,06
Maldivas	0,06
Malí	0,06
Malta	0,06
Marruecos	0,13
Mauricio	0,06
Mauritania	0,06
México	1,00
Micronesia (Estados Federados de)	0,06
Mónaco	0,06
Mongolia	0,06
Montenegro	0,06
Mozambique	0,06
Myanmar	0,06
Namibia	0,06
Nauru	0,06
Nepal	0,06
Nicaragua	0,06
Níger	0,06
Nigeria	0,10
Noruega	0,51
Nueva Zelandia	0,30
Omán	0,15
Países Bajos	1,28
Pakistán	0,13
Palau	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2026, 2027, 2028
	%
Panamá	0,16
Papua Nueva Guinea	0,06
Paraguay	0,06
Perú	0,19
Polonia	0,63
Portugal	0,36
Qatar	1,27
Reino Unido	3,65
República Árabe Siria	0,06
República Centrafricana	0,06
República de Corea	2,30
República de Moldova	0,06
República Democrática del Congo	0,06
República Democrática Popular Lao	0,06
República Dominicana	0,06
República Popular Democrática de Corea	0,06
República Unida de Tanzania	0,06
Rumania	0,25
Rwanda	0,06
Saint Kitts y Nevis	0,06
Samoa	0,06
San Marino	0,06
Santa Lucía	0,06
Santo Tomé y Príncipe	0,06
San Vicente y las Granadinas	0,06
Senegal	0,06
Serbia	0,06
Seychelles	0,06
Sierra Leona	0,06
Singapur	0,95
Somalia	0,06
Sri Lanka	0,07
Sudáfrica	0,19
Sudán	0,06
Sudán del Sur	0,06
Suecia	0,58
Suiza	0,91
Suriname	0,06
Tailandia	0,48
Tayikistán	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas
	2026, 2027, 2028
	%
Timor-Leste	0,06
Togo	0,06
Tonga	0,06
Trinidad y Tabago	0,06
Túnez	0,06
Turkmenistán	0,06
Türkiye	1,40
Tuvalu	0,06
Ucrania	0,06
Uganda	0,06
Uruguay	0,06
Uzbekistán	0,06
Vanuatu	0,06
Venezuela (República Bolivariana de)	0,06
Viet Nam	0,27
Yemen	0,06
Zambia	0,06
Zimbabwe	0,06
	<u>100,00</u>

Resolución A42-29: Fondo de Capital Circulante

La Asamblea:

1. *Toma nota de que:*
 - a) de conformidad con la resolución A41-30, 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, junto con las demoras en el pago de las cuotas del año en curso, ha constituido un obstáculo para la ejecución del programa de trabajo, al tiempo que ha generado incertidumbre financiera;
 - c) basándose en las tendencias pasadas, sólo existe un riesgo limitado de que el nivel del Fondo de Capital Circulante no resulte suficiente para cubrir las necesidades en el futuro previsible;
 - d) la experiencia demuestra que, por lo general, las cuotas no se efectivizan 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 tal demora en el cumplimiento de sus obligaciones económicas en virtud del Convenio por parte de algunos Estados miembros es perjudicial y está llevando a una posible crisis financiera en la Organización que podría afectar a todos los Estados miembros;
 - e) mientras la entrada de fondos continúe siendo incierta, la OACI necesita el Fondo de Capital Circulante como fuente a la cual recurrir para hacer frente a sus compromisos financieros ineludibles; y

- f) el Consejo examina periódicamente la situación financiera de la Organización y el nivel del Fondo de Capital Circulante.

2. *Resuelve que:*

- a) la cuantía del Fondo de Capital Circulante se mantenga en USD 8,0 millones;
- b) el Consejo continúe vigilando de cerca el nivel del Fondo de Capital Circulante cada año, a fin de determinar si es urgente la necesidad de un aumento;
- c) si el Consejo determina que se justifica, la cuantía del Fondo de Capital Circulante se establezca en un nivel que no supere los USD 10,0 millones, 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 se basará en la escala de cuotas en vigor en el año para el que se apruebe el aumento del nivel del Fondo de Capital Circulante;
- d) se autorice al Secretario General, previa aprobación del Comité de Finanzas del Consejo, a cubrir las consignaciones ordinarias y suplementarias que no puedan financiarse con cargo al Fondo General ni al Fondo de Capital Circulante tomando préstamos externos por las cantidades necesarias para hacer frente a las obligaciones inmediatas de la Organización, y que se exija al Secretario General que los reembolse con la mayor rapidez posible, no debiendo el monto total de tales deudas impagas de la Organización exceder en ningún momento de CAD 3,0 millones durante el trienio;
- e) el Consejo informe durante el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea de:
 - i) los casos en que se haya usado el Fondo de Capital Circulante o la autoridad de endeudamiento; y
 - ii) la necesidad de aumentar o reducir el nivel del Fondo de Capital Circulante o de la autoridad de endeudamiento; y
- f) la resolución A41-30 quede sin efecto y sea reemplazada por la presente; y

3. *Insta:*

- a) a todos los Estados miembros a que paguen sus cuotas lo antes posible al comienzo del año correspondiente, con objeto de reducir la probabilidad de que la Organización tenga que recurrir al Fondo de Capital Circulante y a préstamos externos; y
- b) a los Estados miembros atrasados en el pago de sus cuotas a cumplir lo antes posible sus obligaciones para con la Organización, según lo previsto en la resolución [A39-31].

Resolución A42-30: Aprobación de las cuentas de la Organización para los ejercicios 2022, 2023 y 2024 y examen de los informes de auditoría correspondientes

Considerando que el Consejo ha examinado los estados financieros de la Organización y los informes del auditor externo para los ejercicios de 2022, 2023 y 2024 y los ha sometido a la Asamblea para su examen y aprobación; y

Considerando que, de conformidad con el párrafo f) del artículo 49 del capítulo VIII del Convenio, se han verificado los gastos;

La Asamblea:

1. *Toma nota* del informe sin reservas del auditor externo sobre los estados financieros, así como de los comentarios del Secretario General acerca del informe del auditor externo, correspondientes al ejercicio económico de 2022;
2. *Toma nota* del informe sin reservas del auditor externo sobre los estados financieros, así como de los comentarios del Secretario General acerca del informe del auditor externo, correspondientes al ejercicio económico de 2023;
3. *Toma nota* del informe sin reservas del auditor externo sobre los estados financieros, así como de los comentarios del Secretario General acerca del informe del auditor externo, correspondientes al ejercicio económico de 2024;
4. *Aprueba* los estados financieros auditados correspondientes al ejercicio económico de 2022;
5. *Aprueba* los estados financieros auditados correspondientes al ejercicio económico de 2023; y
6. *Aprueba* los estados financieros auditados correspondientes al ejercicio económico de 2024.

Resolución A42-31: Enmienda del Reglamento financiero

Considerando que el Consejo respeta la postura de la Asamblea al aprobar presupuestos y consignaciones de la Organización;

Considerando que el Consejo puede reunirse regularmente para tratar las exigencias y novedades que afectan a las sumas consignadas;

Considerando que el Consejo necesita flexibilidad entre los períodos de sesiones de la Asamblea para responder a los cambios en las necesidades de financiamiento;

La Asamblea resuelve confirmar las actualizaciones de los párrafos 2.2, 4.4, 4.10, 5.2, 5.6, 5.8, 5.9, 7.6, 9.1, 9.2, 9.3, 9.4 y 9.5, el título del Artículo IX y el Artículo XV del Reglamento financiero de conformidad con su párrafo 14.1.

Cambios resaltados	Nuevo texto revisado
2.2 En sus actuaciones, el Comité se regirá por el reglamento interno que establezca el Consejo. <i>Reglamento interno de los comités permanentes del Consejo.</i>	2.2 En sus actuaciones, el comité se regirá por el <i>Reglamento interno de los comités permanentes del Consejo.</i>
4.4 El proyecto de Presupuesto regular de la Secretaría o el Secretario General se subdividirá en objetivos estratégicos y estrategias de apoyo y elementos habilitadores, pudiendo incluir otros objetivos o estrategias que se vinculen vinculados con la estructura de gestión basada en resultados del Plan de actividades.	4.4 El proyecto de Presupuesto regular de la Secretaría o el Secretario General se subdividirá en objetivos estratégicos y elementos habilitadores vinculados con la estructura de gestión basada en resultados del Plan de Actividades.
4.10 La Asamblea aprobará y adoptará la resolución del presupuesto, que se define en el párrafo 4.7 c), por Objetivos estratégicos, Estrategias de apoyo y cualquier otro objetivo o estrategia y elementos habilitadores relacionados con la estructura de gestión basada en resultados del Plan de actividades, y por consignación total autorizada.	4.10 La Asamblea aprobará y adoptará la resolución del presupuesto, que se define en el párrafo 4.7 c), por objetivos estratégicos y elementos habilitadores relacionados con la estructura de gestión basada en resultados del Plan de Actividades y por consignación total autorizada.

Cambios resaltados	Nuevo texto revisado
5.2 El Consejo podrá aprobar consignaciones para un determinado ejercicio económico, además de las aprobadas por la Asamblea, en la forma siguiente: a) hasta una cantidad que no exceda del 2 % de la consignación total autorizada respecto al primer año siguiente al de la adopción del presupuesto, del 4 % de la consignación total autorizada respecto al segundo año y del 2 % de la consignación total autorizada respecto al tercer año, para cubrir gastos imprevistos y obligatorios, aparte de los especificados en el párrafo 5.2 b) y c); b) hasta el 2 % de la consignación anual total para nuevos proyectos de carácter urgente, en apoyo de los Objetivos estratégicos, no incluidos en el marco del presupuesto aprobado; y c) sin perjuicio de lo estipulado en a) y b), hasta la cantidad en que los ingresos varios reales correspondientes a uno o más ejercicios económicos que todavía no se hayan sometido a la aprobación de la Asamblea, excedan de la cantidad de ingresos prevista por la Asamblea al aprobar las consignaciones correspondientes a dicho año o a dichos años para financiar gastos para proyectos relacionados con una ejecución más eficiente de la parte del Plan de actividades de la Organización que corresponde a las actividades del programa regular.	5.2 El Consejo podrá aprobar consignaciones para un determinado ejercicio económico, además de las aprobadas por la Asamblea, en la forma siguiente: a) hasta una cantidad que no exceda del 2 % de la consignación total autorizada respecto al primer año siguiente al de la adopción del presupuesto, del 4 % de la consignación total autorizada respecto al segundo año y del 2 % de la consignación total autorizada respecto al tercer año, para cubrir gastos imprevistos y obligatorios, aparte de los especificados en el párrafo 5.2 b) y c); b) hasta el 2 % de la consignación anual total para nuevos proyectos de carácter urgente, en apoyo de los objetivos estratégicos, no incluidos en el marco del presupuesto aprobado; y c) sin perjuicio de lo estipulado en a) y b), hasta la cantidad en que los ingresos varios reales correspondientes a uno o más ejercicios económicos que todavía no se hayan sometido a la aprobación de la Asamblea, excedan de la cantidad de ingresos prevista por la Asamblea al aprobar las consignaciones correspondientes a dicho año o a dichos años para financiar gastos para proyectos relacionados con una ejecución más eficiente de la parte del Plan de Actividades de la Organización que corresponde a las actividades del programa regular.
5.6 La Secretaria o el Secretario General podrá disponer el traspaso al siguiente ejercicio económico del saldo no utilizado de consignaciones hasta el 10 % por consignación para cada Objetivo estratégico, Estrategia de apoyo o cualquier otro objetivo o estrategia objetivo estratégico y elemento habilitador que haya sido votado y adoptado por la Asamblea, y sobre este porcentaje podrá disponerlo el Consejo, independientemente de la facultad que le concede el párrafo 5.9. El total de consignaciones utilizadas y traspasadas no excederá de la consignación total autorizada más los montos traspasados del año anterior. Cualquier saldo de consignaciones no utilizadas y de consignaciones no traspasadas al año siguiente se cancelarán.	5.6 La Secretaria o el Secretario General podrá disponer el traspaso al siguiente ejercicio económico del saldo no utilizado de consignaciones hasta el 10 % por consignación para cada objetivo estratégico y elemento habilitador que haya sido votado y adoptado por la Asamblea, y sobre este porcentaje podrá disponerlo el Consejo, independientemente de la facultad que le concede el párrafo 5.9. El total de consignaciones utilizadas y traspasadas no excederá de la consignación total autorizada más los montos traspasados del año anterior. Cualquier saldo de consignaciones no utilizadas y de consignaciones no traspasadas al año siguiente se cancelarán.
5.9 La Secretaria o el Secretario General podrá hacer transferencias de un Objetivo estratégico, Estrategia de apoyo o cualquier otro objetivo o estrategia o elemento habilitador que haya sido votado y adoptado por la Asamblea a otro hasta una cantidad que no supere el 20 % por consignación anual para cada uno de los Objetivos estratégicos, Estrategias de apoyo u objetivo o estrategia o elementos habilitadores al cual se hace la transferencia. Por encima de este porcentaje, la Secretaria o el Secretario General podrá hacer transferencias entre Objetivos estratégicos, Estrategias de apoyo o cualquier otro objetivo o estrategia o elementos habilitadores con la aprobación previa del Consejo, después de solicitar el parecer del Comité de Finanzas. Todas las transferencias se notificarán a la Asamblea, incluidas aquellas que están bajo la autoridad de la Secretaria o el Secretario General.	5.9 La Secretaria o el Secretario General podrá hacer transferencias de un objetivo estratégico o elemento habilitador que haya sido votado y adoptado por la Asamblea a otro hasta una cantidad que no supere el 20 % por consignación anual para cada uno de los objetivos estratégicos o elementos habilitadores al cual se hace la transferencia. Por encima de este porcentaje, el Secretario General podrá hacer transferencias entre objetivos estratégicos o elementos habilitadores con la aprobación previa del Consejo, después de solicitar el parecer del Comité de Finanzas. Todas las transferencias se notificarán a la Asamblea, incluidas aquellas que están bajo la autoridad de la Secretaria o el Secretario General.

Cambios resaltados	Nuevo texto revisado
7.6 Los ingresos, incluidos los intereses bancarios devengados por un fondo, se acreditarán a dicho fondo salvo lo siguiente: a) los ingresos procedentes de inversiones e intereses bancarios devengados por el fondo general y el fondo de capital circulante se acreditarán al fondo general como ingresos varios; y b) los ingresos procedentes de inversiones e intereses bancarios devengados por fondos establecidos para apoyar el programa de Cooperación técnica Desarrollo de Capacidad e Implementación se acreditarán al fondo de gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) o a la/el contribuyente según lo especificado en el acuerdo con esta/e última/o.	7.6 Los ingresos, incluidos los intereses bancarios devengados por un fondo, se acreditarán a dicho fondo salvo lo siguiente: a) los ingresos procedentes de inversiones e intereses bancarios devengados por el fondo general y el fondo de capital circulante se acreditarán al fondo general como ingresos varios; y b) los ingresos procedentes de inversiones e intereses bancarios devengados por fondos establecidos para apoyar el programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación se acreditarán al Fondo de Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) o a la/el contribuyente según lo especificado en el acuerdo con esta/e última/o.
Artículo IX Cooperación técnica Desarrollo de Capacidad e Implementación	Artículo IX Desarrollo de Capacidad e Implementación
9.1 La Asamblea ha aprobado la participación de la Organización en los programas de cooperación técnica desarrollo de capacidad e implementación (CDIP) financiados exclusivamente por fuentes extrapresupuestarias. De conformidad con el artículo VII, párrafo 7.1, el Consejo autoriza la creación de los fondos que estime necesarios para la administración de los programas de cooperación técnica del CDIP. Como se prevé en el párrafo 7.2, la Secretaria o el Secretario General podrá crear y administrará dichos fondos, en apoyo del Programa de Cooperación Técnica CDIP, de acuerdo con las disposiciones aplicables de este Reglamento financiero y tomando debida cuenta de los requisitos de las organizaciones, gobiernos y otras entidades que aporten los fondos respectivos.	9.1 La Asamblea ha aprobado la participación de la Organización en los programas de desarrollo de capacidad e implementación (CDIP) financiados exclusivamente por fuentes extrapresupuestarias. De conformidad con el artículo VII, párrafo 7.1, el Consejo autoriza la creación de los fondos que estime necesarios para la administración del CDIP. Como se prevé en el párrafo 7.2, la Secretaria o el Secretario General podrá crear y administrará dichos fondos, en apoyo del CDIP, de acuerdo con las disposiciones aplicables de este Reglamento financiero y tomando debida cuenta de los requisitos de las organizaciones, gobiernos y otras entidades que aporten los fondos respectivos.
9.2 La Secretaria o el Secretario General incluirá en el Informe anual del Consejo información sobre la ejecución de dichos programas de cooperación técnica. El del CDIP y el Consejo a su vez informará a la Asamblea con respecto a la ejecución por la Organización de los programas de cooperación técnica del CDIP.	9.2 La Secretaria o el Secretario General incluirá en el Informe anual del Consejo información sobre la ejecución del CDIP y el Consejo a su vez informará a la Asamblea con respecto a la ejecución por la Organización del CDIP.
9.3 El costo de administración y ejecución de los programas de cooperación técnica de la Organización del CDIP será sufragado por los organismos, gobiernos y otras entidades que aporten los fondos para cooperación técnica y se administrarán a través de un fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC). Se determinarán honorarios administrativos sobre la base de los costos estimados de ejecución en que incurriría de la Organización para la ejecución del proyecto, sujeto a lo previsto en el párrafo 7.7, y se administrará a través del Fondo de Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC).	9.3 El costo de administración y ejecución del CDIP será sufragado por los organismos, gobiernos y otras entidades que aporten los fondos sobre la base de los costos estimados de ejecución de la Organización, sujeto a lo previsto en el párrafo 7.7, y se administrarán a través del Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC).
9.4 Los fondos recibidos por la Organización como resultado de dichos gastos serán administrados por la Secretaria o el Secretario General de conformidad con las disposiciones aplicables de este Reglamento financiero, mediante un fondo AOSC consolidado, que se utilizará	9.4 Los fondos recibidos por la Organización como resultado de dichos gastos serán administrados por la Secretaria o el Secretario General de conformidad con las disposiciones aplicables de este Reglamento financiero, mediante un fondo AOSC consolidado, que se utilizará

Cambios resaltados	Nuevo texto revisado
para sufragar el costo total de dicha administración, operación y apoyo de los programas de cooperación técnica del CDIP de la Organización.	para sufragar el costo total de dicha administración, operación y apoyo del CDIP de la Organización.
9.5 Los cálculos presupuestarios para el AOSC, una vez examinados por el Comité de Cooperación Técnica y el Comité de Finanzas y aprobados por el Consejo, se presentarán con el Presupuesto del Programa regular a la Asamblea. La Asamblea examinará y aprobará los cálculos presupuestarios del AOSC. La Secretaria o el Secretario General hará los ajustes necesarios a los cálculos presupuestarios aprobados durante el período presupuestario correspondiente a fin de suministrar servicios adecuados de administración y apoyo a los programas de cooperación técnica al CDIP de la Organización, dentro de los términos de este Reglamento financiero, y dentro de las cantidades de fuentes extrapresupuestarias provistas a la Organización para este fin, e informará al Comité de Finanzas Cooperación Técnica y Apoyo a la Implementación sobre los mismos. Cualquier ajuste a los gastos administrativos y operacionales ordinarios anuales que exceda de un aumento del 5 % sobre la cantidad aprobada por la Asamblea, o previamente aprobada por el Consejo de conformidad con estas disposiciones, se notificará al Consejo y todo aumento de más del 10 % quedará sujeto a la aprobación previa del Consejo.	9.5 Los cálculos presupuestarios para el AOSC aprobados por el Consejo se presentarán con el presupuesto regular a la Asamblea. La Asamblea examinará y aprobará los cálculos presupuestarios del AOSC. La Secretaria o el Secretario General hará los ajustes necesarios a los cálculos presupuestarios aprobados durante el período presupuestario correspondiente a fin de suministrar servicios adecuados de administración y apoyo al CDIP de la Organización, dentro de los términos de este Reglamento financiero, y dentro de las cantidades de fuentes extrapresupuestarias provistas a la Organización para este fin, e informará al Comité de Cooperación Técnica y Apoyo a la Implementación sobre los mismos. Cualquier ajuste a los gastos administrativos y operacionales ordinarios anuales que exceda de un aumento del 5 % sobre la cantidad aprobada por la Asamblea, o previamente aprobada por el Consejo de conformidad con estas disposiciones, se notificará al Consejo y todo aumento de más del 10 % quedará sujeto a la aprobación previa del Consejo.
Artículo XV Definiciones	Artículo XV Definiciones
Por “ rendición de cuentas ” se entenderá la obligación hacia otra persona de i) demostrar que el trabajo se ha realizado de conformidad con las normas y reglas establecidas y con arreglo a la delegación de autoridad correspondiente, y ii) informar de manera justa y precisa sobre los resultados del desempeño en relación con las funciones y/o planes establecidos.”	Por “ rendición de cuentas ” se entenderá la obligación hacia otra persona de i) demostrar que el trabajo se ha realizado de conformidad con las normas y reglas establecidas y con arreglo a la delegación de autoridad correspondiente, y ii) informar de manera justa y precisa sobre los resultados del desempeño en relación con las funciones y/o planes establecidos.”
Por “ elementos habilitadores ” se entenderán los factores transversales críticos que sustentan el logro de los objetivos estratégicos (elementos habilitadores de alta prioridad) o aquellas actividades auxiliares que faciliten el logro de los objetivos estratégicos o contribuyan a acelerar el progreso en las prioridades de alto nivel de la OACI (elementos habilitadores auxiliares).	Por “ elementos habilitadores ” se entenderán los factores transversales críticos que sustentan el logro de los objetivos estratégicos (elementos habilitadores de alta prioridad) o aquellas actividades auxiliares que faciliten el logro de los objetivos estratégicos o contribuyan a acelerar el progreso en las prioridades de alto nivel de la OACI (elementos habilitadores auxiliares).
Por “ Objetivos estratégicos ” se entenderán las unidades en que se subdividirán los elementos programáticos del Plan de actividades los principios rectores que guían hacia los resultados que aspira a obtener la OACI, constituyendo el fundamento de todos sus programas, proyectos y actividades.	Por “ objetivos estratégicos ” se entenderán los principios rectores que guían hacia los resultados que aspira a obtener la OACI, constituyendo el fundamento de todos sus programas, proyectos y actividades.
Por “ Estrategias de apoyo ” se entenderá todas las actividades de gestión y administrativas incluidas en el Presupuesto del Programa regular.	

Resolución A42-32: Nombramiento de la auditora o 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 a la auditora o auditor externo de la Organización; y
- b) el Consejo examinó las candidaturas presentadas por Estados miembros en 2024 y el 10 de marzo de 2025 aprobó la designación del Sr. Pierre Moscovici, primer presidente de la Cour des comptes (Tribunal de Cuentas de Francia), como auditor externo de la OACI para los ejercicios económicos de 2026, 2027 y 2028, de conformidad con el párrafo 13.1 del Reglamento financiero.

2. *Expresa* su sincero aprecio al Sr. Michel Huissoud, presidente de la Oficina Federal de Auditoría de Suiza, y al Sr. Pascal Stirnimann por haber prestado servicios de gran calidad a la Organización y brindado una eficaz asistencia y cooperación al funcionamiento y los órganos de la OACI durante sus respectivas presidencias de la Oficina Federal de Auditoría de Suiza y su mandato en el período 2020-2025; y

3. *Confirma* la decisión del Consejo de nombrar al Sr. Pierre Moscovici, primer presidente de la Cour des comptes (Tribunal de Cuentas de Francia), auditor externo de la OACI para los ejercicios económicos de 2026, 2027 y 2028.

— FIN —

