

**RESOLUCIONES DE LA ASAMBLEA  
RELACIONADAS A ASUNTOS DE RATIFICACIÓN**  
*(al 7 de octubre de 2022)*

- A23-3:** Ratificación del Protocolo que incorpora el Artículo 83 *bis* al Convenio de Chicago
- A26-3:** *Convención sobre prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados*
- A27-1:** Ratificación del Protocolo que incorpora el Artículo 3 *bis* al Convenio de Chicago
- A39-5** Ratificación del protocolo por el que se enmienda el Artículo 50 a) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*
- A39-7** Ratificación del Protocolo por el que se enmienda el Artículo 56 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*
- A39-9** Promoción del Convenio de Montreal de 1999
- A39-10** Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010
- A41-4** Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica – Apéndice C: Ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI
- A41-18** Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación – 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
- A41-19** Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil
- A41-27** Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo – Apéndice A: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional, Sección I. Principios básicos y visión de largo plazo

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

*La Asamblea:*

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

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

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

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

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

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

*Considerando* que la Asamblea de las Naciones Unidas, en la resolución 39/27, adoptada el 30 de noviembre de 1984, reitera el pedido, que formuló anteriormente en su resolución 239C (III) del 18 de noviembre de 1948, a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho, de que adopten las medidas necesarias para eximir del impuesto nacional sobre la renta a sus nacionales empleados por las Naciones Unidas, en lo que respecta a los sueldos y emolumentos a ellos pagados por las Naciones Unidas;

*La Asamblea:*

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

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

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

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

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

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

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

*La Asamblea:*

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

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

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

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

*La Asamblea:*

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

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

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

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

*La Asamblea:*

1. *Recomienda* a todos los Estados contratantes que ratifiquen urgentemente la enmienda del Artículo 56 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*; y
2. *Encarga* a la Secretaria General que señale esta resolución a la atención de los Estados contratantes, lo antes posible.

**A39-9: Promoción del Convenio de Montreal de 1999**

*Recordando* su resolución A37-22, apéndice C, relativa a la ratificación de los instrumentos que han sido elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización, y la resolución A38-20, *Promoción del Convenio de Montreal de 1999*;

*Reconociendo* la importancia de contar con un régimen universal para regir la responsabilidad civil de las líneas aéreas respecto a los pasajeros y expedidores en los vuelos internacionales;

*Reconociendo* la conveniencia de contar con un sistema equitativo, justo y adecuado de indemnización por pérdidas;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a apoyar y alentar la adhesión universal al *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (Convenio de Montreal de 1999);
2. *Insta* a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho, a pasar a ser Partes en el Convenio de Montreal de 1999 lo antes posible; y
3. *Pide* a la Secretaria General que preste la asistencia necesaria, en el proceso de ratificación, si así lo solicita un Estado contratante.
4. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A38-20.

**A39-10: Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010**

*Recordando* su resolución A38-19, Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010;

*Recordando* además su resolución A37-22, apéndice C, relativa a la ratificación de los instrumentos que han sido elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización; y

*Reconociendo* la importancia de ampliar y fortalecer el régimen mundial de seguridad de la aviación para hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a todos los Estados a apoyar y alentar la adopción universal del *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing de 2010) y el Protocolo complementario del *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing de 2010);
2. *Insta* a todos los Estados a firmar y ratificar el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010 lo antes posible;
3. *Encarga* a la Secretaria General que se preste la asistencia necesaria en el proceso de ratificación, si así lo solicita un Estado; y
4. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A38-19.

**A41-4: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica –  
Apéndice C: Ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI**

*La Asamblea:*

*Recordando* su resolución A40-28, apéndice C, relativa a la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago y demás instrumentos de derecho aeronáutico privado y otros instrumentos que se han elaborado y adoptado bajo los auspicios de la Organización;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**A41-18 Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación – Apéndice B: Instrumentos de derecho aeronáutico internacional, promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados para la represión de actos de interferencia ilícita en la aviación civil**

a) *Instrumentos de derecho aeronáutico internacional*

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

*La Asamblea:*

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

---

<sup>1</sup> Las listas de los Estados Parte en instrumentos jurídicos de seguridad de la aviación figuran en [www.icao.int](http://www.icao.int) bajo “ICAO Treaty Collection” (Colección de Tratados de la OACI).

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.

**A41-19            Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil**

*Considerando* que el sistema de aviación mundial es un sistema altamente complejo e integrado que comprende sistemas que son críticos para la seguridad y protección de las operaciones de aviación civil;

*Observando* que el sector de la aviación depende cada vez más de la confiabilidad, integridad y disponibilidad de sistemas, datos e información;

*Consciente* de que las ciberamenazas a la aviación civil evolucionan rápida y continuamente, que la aviación sigue siendo un objetivo para los delincuentes, tanto en el ámbito cibernético como en el físico, y que las ciberamenazas pueden mutar hasta llegar a afectar sistemas críticos de la aviación civil en todo el mundo;

*Reconociendo* que no todos los sucesos de ciberseguridad que afectan a la seguridad operacional de la aviación civil se relacionan con actos ilícitos y/o intencionales;

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

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

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

*Reafirmando* la importancia y urgencia de abordar la ciberseguridad y la ciberresiliencia de los sistemas de la aviación civil, los datos e información críticos frente a las ciberamenazas y peligros, entre ellos las interfaces comunes entre la aviación civil y la militar;

*Considerando* la necesidad de trabajar en colaboración para crear un marco mundial eficaz y coordinado que permita abordar la ciberseguridad de la aviación y apoyar la ciberseguridad y la ciberresiliencia del sistema de aviación mundial ante las ciberamenazas que atenten contra la seguridad operacional y/o seguridad de la aviación civil;

*Reconociendo* la labor y el liderazgo de la OACI en los ámbitos de ciberseguridad y ciberresiliencia de la aviación, a lo largo de las distintas disciplinas de la aviación;

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

*Reconociendo* la importancia de establecer un plan claro de gobernanza y rendición de cuentas a nivel nacional para la ciberseguridad de la aviación civil, incluida la designación de una autoridad nacional competente encargada de la seguridad de la aviación en coordinación con las autoridades y organismos nacionales interesados; y

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

*La Asamblea:*

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

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

- a) implantar la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación de la OACI, y utilizar el Plan de Acción de Ciberseguridad de la OACI como herramienta para apoyar la implementación de la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación;
- b) designar la autoridad competente en materia de ciberseguridad de la aviación y definir la interacción entre dicha autoridad y los organismos nacionales interesados;
- c) definir las responsabilidades de los organismos nacionales y las partes interesadas de la industria con respecto a la ciberseguridad en la aviación civil;
- d) elaborar e implementar un marco sólido de gestión de riesgos de ciberseguridad que se base en prácticas pertinentes de gestión de riesgos de seguridad de la aviación y seguridad operacional, y adoptar un enfoque basado en los riesgos para proteger los sistemas, información y datos críticos de la aviación civil de las ciberamenazas;
- e) establecer políticas e instrumentos y destinar recursos para garantizar que los sistemas de aviación críticos tengan una arquitectura diseñada para ser segura; que los sistemas estén protegidos y sean resilientes; que los datos estén seguros y disponibles cuando estén

almacenados y mientras sean transferidos; que tengan métodos de vigilancia, detección y notificación de incidentes; que se elaboren y se pongan en práctica planes de recuperación de incidentes; y que se lleven a cabo análisis forenses de los ciberincidentes;

- f) fomentar la coordinación entre gobierno e industria con respecto a las estrategias, políticas y planes de ciberseguridad de la aviación, así como el intercambio de información para ayudar a identificar las vulnerabilidades críticas que sea necesario resolver;
- g) fomentar la cooperación civil/militar en lo que respecta a la identificación, protección y vigilancia de las vulnerabilidades y los flujos de datos comunes en las interfaces entre los sistemas de aviación civil y militar, y colaborar en la respuesta a las ciberamenazas comunes y en la recuperación de los ciberincidentes;
- h) formar y participar en asociaciones y mecanismos entre gobierno e industria, a nivel nacional e internacional, para compartir sistemáticamente la información sobre ciberamenazas, incidentes, tendencias y acciones de mitigación;
- i) diseñar y aplicar una sólida cultura de ciberseguridad en todo el sector de la aviación civil;
- j) alentar a los Estados a que sigan aportando su contribución a la OACI en la elaboración y aplicación de normas, estrategias y mejores prácticas internacionales para hacer que progresen la ciberseguridad y la ciberresiliencia de la aviación; y
- k) colaborar continuamente en el desarrollo del marco de ciberseguridad de la OACI adoptando un enfoque horizontal, intersectorial y funcional que integre la seguridad operacional de la aviación, la seguridad de la aviación, la facilitación, la navegación aérea, las comunicaciones, la vigilancia, la gestión del tránsito aéreo, las operaciones de aeronaves, la aeronavegabilidad y demás disciplinas pertinentes.

3. *Encarga a la OACI que:*

- a) siga promoviendo la adopción y ratificación universal del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional (Convenio de Beijing) y el Protocolo Complementario del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves (Protocolo de Beijing); y
- b) continúe asegurándose de que los asuntos de ciberseguridad y ciberresiliencia se examinen y coordinen de forma transversal por medio el nuevo mecanismo de la OACI que trata el tema de la ciberseguridad.

**A41-27 Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo – Apéndice A: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional, Sección I. Principios básicos y visión de largo plazo**

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

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

*Considerando* que el multilateralismo para liberalizar el transporte aéreo internacional, especialmente el intercambio de derechos comerciales, sobre una base multilateral en la medida más amplia posible continúa siendo un objetivo de la Organización;

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

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

*Considerando* que el tremendo impacto de la COVID-19 en el sector de la aviación en lo que respecta a la resiliencia, sostenibilidad o recuperación requiere la interacción entre diferentes áreas técnicas y de políticas para encontrar soluciones adecuadas para el sector;

*Considerando* que la mayoría de los servicios aéreos internacionales se rigen por Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) bilaterales o multilaterales entre Estados o grupos regionales de Estados, y que esos acuerdos son indispensables para el transporte aéreo internacional porque brindan un marco previsible en el que los transportistas aéreos pueden operar y mantener futuros servicios aéreos y, por lo tanto, toda restricción que se incorpore en respuesta a una crisis se debería mantener al mínimo y conciliar con los requisitos de los ASA;

*Considerando* que existe la necesidad de lograr una mayor comprensión acerca de los beneficios y las dificultades que entraña la liberalización del acceso a los mercados, tanto en términos de personas que viajan como de servicios de carga;

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

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

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

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

*Considerando* que las deliberaciones en el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo indican un amplio apoyo para examinar los aspectos económicos y de reglamentación de las operaciones internacionales de las aeronaves no tripuladas, en vista del aumento de las operaciones mundiales de aeronaves no tripuladas.

*La Asamblea:*

1. *Insta* a todos los Estados miembros a que tengan en cuenta y apliquen la *Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional* en sus prácticas normativas y de formulación de políticas;
2. *Alienta* a los Estados miembros a que promuevan la liberalización a un ritmo y de una manera que se ajusten a sus necesidades y circunstancias, teniendo debidamente en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, el entorno comercial cambiante y los requisitos de infraestructura, así como los principios sobre medidas de salvaguardia para garantizar la participación sostenida y efectiva de todos los Estados, incluido el principio de considerar especialmente los intereses y necesidades de los países en desarrollo;
3. *Insta* a los Estados miembros a que eviten adoptar medidas unilaterales y extraterritoriales que puedan afectar al desarrollo ordenado, sostenible y armonioso del transporte aéreo internacional y a que no se apliquen las políticas y la legislación nacionales al transporte aéreo internacional sin tener debidamente en cuenta sus características especiales;
4. *Insta* a los Estados miembros que aún no son Partes en IASTA, en el Convenio de Montreal de 1999, en el Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo y en otros instrumentos de la OACI que rigen el transporte aéreo internacional a que consideren con carácter urgente su adhesión;
5. *Insta* a todos los Estados miembros a que registren en la OACI todos los acuerdos y arreglos de cooperación relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos*, para mejorar la transparencia;
6. *Insta* a los Estados miembros a que mantengan debidamente informado al Consejo de los problemas graves que plantee la aplicación de los acuerdos o arreglos de servicios aéreos, y de cualquier progreso importante en el proceso de liberalización;
7. *Alienta* a los Estados a que velen por que los reglamentos nacionales sobre el transporte aéreo reflejen y complementen las prioridades claves de la OACI;
8. *Insta* a los Estados miembros a que consideren debidamente las características distintivas de los servicios de carga aérea cuando intercambien derechos de acceso a los mercados en el marco de acuerdos de servicios aéreos y otorguen los derechos apropiados y la flexibilidad operacional adecuada para promover el desarrollo de servicios de carga aérea, incluidos aquellos que permitan el comercio electrónico;
9. *Insta* a los Estados miembros a que, al abordar las cuestiones relacionadas con la asignación de turnos y las restricciones de vuelos nocturnos, consideren debidamente las necesidades y preocupaciones de otros Estados y hagan todo lo posible para resolver cualquier inquietud mediante consultas, de manera transparente y no discriminatoria, entre las partes interesadas, y respeten y sigan el principio del enfoque equilibrado de la OACI en las medidas normativas sobre la gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos;

10. *Insta* a los Estados miembros y a las partes interesadas competentes a que tengan en cuenta y apliquen los principios básicos de alto nivel, no prescriptivos y no vinculantes de la OACI sobre protección del consumidor en sus prácticas normativas, de definición de políticas y operacionales, incluso en el caso de grandes perturbaciones que repercutan en la aviación, y a que mantengan a la OACI informada sobre la experiencia adquirida o sobre los problemas que encuentren al aplicarlos;

11. *Pide* al Consejo que apoye firmemente el intercambio de puntos de vista y buenas prácticas sobre la aplicación de los principios básicos de la OACI sobre protección del consumidor, ya que ello podría contribuir a alentar la compatibilidad entre regímenes nacionales o regionales, teniendo en cuenta la flexibilidad que requieren los Estados en razón de sus características sociales, políticas y económicas;

12. *Alienta* a los Estados miembros a valerse del servicio de la OACI para las negociaciones de servicios aéreos (ICAN) y a beneficiarse del mismo, el cual facilita y mejora la eficiencia de sus negociaciones y consultas en materia de servicios aéreos;

13. *Pide* al Consejo que siga trabajando para lograr una mejor comprensión de los beneficios y dificultades de la liberalización y las barreras para la apertura del acceso a los mercados, de manera que se pueda dar mayor consideración a la formulación de un enfoque multilateral en el momento adecuado;

14. *Pide* al Consejo que examine si es necesario considerar la elaboración de un acuerdo internacional específico para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea, teniendo en cuenta el papel crítico de los servicios de carga aérea durante la pandemia de COVID-19 y el incremento en la demanda de estos servicios a nivel mundial;

15. *Pide* al Consejo que lleve a cabo una evaluación en profundidad de la necesidad de orientaciones sobre la reglamentación económica de las operaciones internacionales de los sistemas de aeronaves no tripuladas, y que coordine la recopilación y el intercambio de información y prácticas idóneas sobre las cuestiones de reglamentación económica de las aeronaves no tripuladas entre los Estados miembros;

16. *Pide* al Consejo que promueva el uso y la adhesión a los principios fundamentales de la Orientación sobre medidas económicas y financieras de la OACI, que debería actualizarse cuando se considere necesario;

17. *Pide* al Consejo que establezca interacciones apropiadas entre distintos comités, grupos expertos y órganos de trabajo de la Organización para garantizar que se traten de manera adecuada sus respectivas áreas de política en la labor de cada uno de ellos;

18. *Pide* al Consejo que siga profundizando el diálogo y el intercambio de información con los Estados miembros y la industria, teniendo en cuenta las metas de la *Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional*, respecto a la experiencia y los logros de los Estados, incluyendo acuerdos existentes de liberalización, así como la aplicabilidad y pertinencia de los actuales tratados multilaterales, y las diversas propuestas presentadas durante la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6);

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

20. *Pide* al Consejo que prepare directrices para brindar a los Estados la flexibilidad necesaria para responder de forma temporaria a las crisis internacionales y, a su vez, proteger la integridad de los ASA, facilitar la continuación del tránsito durante una crisis y garantizar luego el regreso a “la normalidad”, teniendo en cuenta, en particular, las enseñanzas extraídas de la pandemia de COVID-19, que causó una conmoción sin precedentes en el sistema de aviación internacional; y

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

— FIN —