



**Cuestión 3 del  
Orden del Día: Actividades de navegación aérea a nivel global, intra regional e interregional**

**3.1 Actividades de navegación aérea a nivel global**

**Resultados del trigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI (A38) sobre  
aspectos de navegación aérea y su impacto en la planificación e implantación regional**

(Presentada por la Secretaría)

<b>RESUMEN</b>	
Esta nota de estudio presenta información sobre los resultados del trigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI sobre aspectos de navegación aérea y su impacto en las actividades de planificación e implantación en las Regiones CAR/SAM.	
<b>REFERENCIAS:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Resoluciones adoptadas en el trigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI (A38) (Montreal, Canadá, 24 de septiembre al 4 de octubre de 2013);</li><li>• Informe Décimo Tercera Reunión de Autoridades de Aeronáutica Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13) (Bogotá Colombia del 4 al 6 de diciembre de 2013); y</li><li>• Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5), Puerto España, Trinidad y Tabago, 28 al 30 abril de 2014</li></ul>	
<i>Objetivos estratégicos de la OACI:</i>	<i>A – Seguridad operacional; y B – Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i>

**1. Introducción**

1.1 El trigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI (A38) tuvo lugar en Montreal, Canadá, del 29 de septiembre de 2013 al 4 de octubre de 2013 y contó con la participación de 1,851 delegados de 184 Estados miembros de la OACI y 54 entidades observadoras.

1.2 Esta nota de estudio contempla únicamente las resoluciones de la A38 relacionadas con aspectos de navegación aérea. De las resoluciones adoptadas en la A38, las siguientes se han considerado importantes de tener en consideración en los aspectos de planificación e implantación de navegación aérea considerados en la regiones CAR/SAM:

- a) A38-2 - Planificación mundial de la OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea;

- b) A38-6 - Apoyo a la política de la OACI en el espectro de radio frecuencia;
- c) A38-8 - Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas;
- d) A38-11 - Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias; y
- e) A38-12 - Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea.

1.3 En el **Apéndice A** de esta nota de estudio se presenta el contenido de las resoluciones de la A38 relacionadas con la navegación aérea consideradas en esta nota de estudio.

## 2. **Análisis**

2.1 A continuación se presenta un análisis de las resoluciones de la A38 indicadas en el párrafo 1.2 de esta nota de estudio y su impacto en la planificación e implantación de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM.

### **Resolución A38-2 - Planificación mundial de la OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea**

2.2 Mediante la Resolución A38-2, la Asamblea respalda la primera edición del plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y la cuarta edición del plan mundial de navegación aérea (GANP) (Doc. 9750), para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la navegación aérea, respectivamente y que los citados planes GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional.

2.3 La Resolución A38-2 reemplaza a la Resolución A37-4 relativa a la planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la Resolución A37-12 sobre la planificación mundial OACI para la sostenibilidad.

2.4 El *plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM* (PBIP) ha sido enmendado (Versión 1.4) teniendo en consideración el GANP y se enmarca dentro de la metodología Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU) a fin de lograr un espacio aéreo más eficiente e interoperable que permitirá atender la futura demanda de capacidad, sin comprometer la seguridad operacional. El mismo ha sido presentado y aprobado en la Décimo Tercera Reunión de Autoridades de Aeronáutica Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13) a través de la Conclusión RAAC/13-5.

2.5 Asimismo el Plan de implementación de navegación aérea basado en la performance para las regiones NAM/CAR (RPBANIP) fue alineado con el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), la metodología ASBU de la OACI y aprobado en la Reunión NACC/DCA/05 a través de su Conclusión 5/3 - *Aprobación de la Versión 3.1 del Plan de Implementación de Navegación Aérea basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (RPBANIP)*.

2.6 Los Estados de la Regiones CAR/SAM deberían proceder a enmendar sus planes nacionales de navegación aérea tomando en cuenta el GANP, localizado en el sitio web <http://www.icao.int/sustainability/Pages/GANP.aspx> y los planes regionales de implantación basados en performance y alineados con el ASBU. Copia del GANP y de los planes regionales de performance se pueden bajar de los siguiente portales WEB: <http://www.icao.int/SAM/Pages/eDocumentsDisplay.aspx?area=GEN> y <http://www.icao.int/NACC/Pages/namcar-RPBANIP.aspx>

### **Resolución A38-6 - Apoyo a la política de la OACI en el espectro de radio frecuencia**

2.7 Esta Resolución sustituye la Resolución A 36-25 y tiene como objetivo satisfacer los requisitos actuales y futuros de atribuciones de espectro de radio frecuencia para garantizar la operación de sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia en apoyo a la navegación aérea. A este respecto, se insta a los Estados, Organismos Internacionales y otras partes interesadas en la aviación civil a apoyar firmemente la estrategia de la OACI sobre el espectro de frecuencias y la postura de la OACI en la conferencia mundial de radiocomunicaciones (CMR) de la Unión internacional de telecomunicaciones (UIT) y en otras actividades regionales e internacionales realizadas en preparación para la CMR.

2.8 Los Estados deberían trabajar conjuntamente para gestionar eficazmente las frecuencias aeronáuticas y aplicar las “mejores prácticas” a fin de demostrar la efectividad y pertinencia de la industria de la aviación en la gestión del espectro; apoyar las actividades de la OACI relacionadas con la estrategia y la política sobre el espectro de frecuencias para la aviación mediante reuniones de grupos de expertos pertinentes y grupos de planificación regional; comprometerse a asegurar que los intereses de la aviación estén plenamente incorporados en la formulación de sus posturas presentadas ante los foros regionales de telecomunicaciones que participan en la preparación de propuestas conjuntas para la CMR; incluir en sus propuestas a la CMR, en la medida posible, textos coherentes con la postura de la OACI; apoyar ante la CMR de la UIT la postura de la OACI y las declaraciones de las políticas de la OACI aprobadas por el Consejo e incorporadas en el *Manual relativo a las necesidades de la aviación civil en materia de espectro de radiofrecuencias* (Doc 9718); comprometerse a proporcionar expertos en aviación civil para que participen plenamente en la elaboración de las posturas regionales y de los Estados y en la promoción de los intereses de la aviación ante la UIT; y asegurar, en la máxima medida posible, que sus delegaciones ante las conferencias regionales, los grupos de estudio de la UIT y las CMR incluyan a expertos de sus autoridades de aviación civil y otras partes interesadas de la aviación civil que estén totalmente preparados para representar los intereses de la aviación.

2.9 La postura de la OACI fue enviada por la OACI a través de la carta E 3/5.15-13/57 del 3 de julio de 2013 . Los Estados deberían informar a las respectivas Oficinas Regionales de la OACI a más tardar el 15 de septiembre de 2014 los nombres y datos (teléfono, correo electrónico) de los puntos focales nacionales nominados para la realización de las coordinaciones necesarias con la OACI y las entidades nacionales que administran el espectro de radio frecuencia para apoyar la postura de la OACI para la CMR -15 de la UIT con el fin de mantener actualizadas las listas de los puntos focales disponibles en las Oficinas Regionales de la OACI.

### **Resolución A38-8 - Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas**

2.10 La Resolución insta a los Estados miembros a utilizar la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las que se ha especificado, alentando a hacer uso del servicio de aprobación de pruebas de conocimientos del inglés aeronáutico (AELTS) de la OACI para verificar los instrumentos para llevar a cabo las pruebas de competencia lingüística, hacer uso de la ayuda didáctica Requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística — Ejemplos de lenguaje hablado evaluados; y que los Estados se ayuden mutuamente en el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística.

Esta Resolución sustituye la Resolución A37-10. Al respecto, la OACI envió la carta a los Estados AN 12/44.6-14/31 del 22 de abril de 2014. Mayor información sobre la herramienta de la OACI y los requisitos en cuestión se puede consultar en el siguiente portal web: <http://www.icao.int/safety/lpr/Pages/Language-Proficiency-Requirements.aspx>.

**A38-11 - Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias**

2.11 En esta Resolución, se indican lineamientos en la formulación de SARPS y PANS, así como enmiendas y la aplicación por parte de los Estados. Al respecto, se insta a los Estados a dar cumplimiento a los Artículos 37 y 38 del convenio de Chicago relacionados, respectivamente, en colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones y prácticas en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea y que cualquier Estado miembro que considere imposible cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera normas o procedimientos internacionales o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran de los establecidos, está obligado a notificarlo inmediatamente a la OACI.

2.12 A este respecto, se le recuerda a los Estados miembros el requisito del Anexo 15 de la OACI de que publiquen cualesquiera diferencias importantes en sus publicaciones de información aeronáutica (AIP) y utilizar el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar sus diferencias a la OACI.

2.13 La OACI resuelve que se alentará y ayudará a los Estados miembros en la aplicación de los SARPS y los PANS y se les proporcionará lo antes posible más orientación con respecto a la notificación y publicación de diferencias. De la misma forma, exhorta a todos los Estados miembros capaces de hacerlo a brindar a los Estados que lo soliciten cooperación técnica en forma de recursos financieros y técnicos para permitir a dichos Estados cumplir sus obligaciones en virtud de los Artículos 37 y 38 del Convenio.

**A38-12 - Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea**

2.14 Como seguimiento a la Resolución A15-9, la Asamblea resolvió adoptar una declaración consolidada de los criterios permanentes relacionados específicamente con la navegación aérea actualizados a la fecha de clausura de la A38.

2.15 Se presentan prácticas correspondientes a los criterios que constituyen una orientación destinada a facilitar y garantizar la aplicación de los respectivos criterios. Los criterios considerados en la declaración son los siguientes: Reuniones de navegación aérea de alcance mundial, grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación (ANC), certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias de las tripulaciones de vuelo, personal de aviación cualificado y competente, formulación y ejecución de planes regionales y procedimientos suplementarios regionales, reuniones regionales de navegación aérea (RAN), delimitación de los espacios aéreos de los servicios de tránsito aéreo (ATS), prestación de los servicios de búsqueda y salvamento, coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar, condiciones adecuadas de empleo del personal aeronáutico terrestre, participación de los Estados en la labor técnica de la OACI, secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas Regionales, cooperación entre los Estados miembros en las investigaciones de accidentes de aviación y la actuación humana.

2.16 Los Estados deberían tomar nota de los criterios de la declaración permanente arriba indicado y considerarlos en la planificación, instalación y funcionamiento de los servicios de navegación aérea. Especial atención merecen los criterios y practicas sobre el personal de aviación civil cualificado y competente y actuación humana.

2.17 A este respecto, la Reunión, tomando en cuenta el análisis de las resoluciones de la A38 relacionadas con navegación aérea arriba indicadas, formuló la siguiente conclusión:

**Conclusión 17-X Seguimiento en la implantación de las resoluciones de la A38 relacionadas con la navegación aérea**

Que, se insta a los Estados de las Regiones CAR/SAM:

- a) proceder a enmendar sus planes nacionales de navegación aérea tomando en cuenta el GANP y los planes regionales de implantación basados en performance y alineados con el ASBU;
- b) informar a las respectivas Oficinas Regionales de la OACI a más tardar el 15 de septiembre de 2014 los nombres y datos de los puntos focales (teléfono y correo electrónico) nominados nacionalmente para realizar las coordinaciones necesarias con la OACI y las entidades nacionales que administran el espectro de radio frecuencia para apoyar la postura de la OACI para la CMR -15 de la UIT;
- c) utilizar la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las que se ha especificado y hacer uso del servicio de aprobación de pruebas de conocimientos del inglés aeronáutico (AELTS) de la OACI para verificar los instrumentos para llevar a cabo las pruebas de competencia lingüística;
- d) publicar cualquier diferencia importante en sus publicaciones de información aeronáutica (AIP) y utilizar el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar sus diferencias a la OACI; y
- e) tomar nota de los criterios de la declaración permanente de la Resolución A38-12 para considerarlos en la planificación, instalación y funcionamiento de los servicios de navegación aérea.

**3. Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información indicada en la nota de estudio;
- b) considerar las resoluciones del trigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI (A38) indicadas en la sección 2 y el Apéndice A de esta nota de estudio en la planificación e implantación de los sistemas, servicios y procedimientos de navegación aérea;
- c) analizar y considerar la aprobación de la Conclusión indicada en el párrafo 2.16 de esta nota de estudio; y
- d) analizar otros asuntos relacionados al respecto que la Reunión considere necesario.

-----

**APENDICE A****RESOLUCIONES ADOPTADAS POR LA ASAMBLEA— 38º PERÍODO DE SESIONES**

Montreal, 24 de septiembre—4 de octubre de 2013

**A38-2: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea**

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

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

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

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

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

Tomando nota de la aprobación acordada por el Consejo el 30 de julio de 2013 a la primera edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el 29 de mayo de 2013 a la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP);

La Asamblea:

1. Respalda la primera edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP) para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la navegación aérea, respectivamente;
2. Resuelve que la OACI implante y mantenga vigentes el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en respaldo de los objetivos estratégicos pertinentes de la Organización;
3. Resuelve que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación y coordinación con todos los interesados;
4. Resuelve que los citados planes GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así 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 logro de los objetivos del GASP y el GANP y del proceso de planificación regional de la OACI;
7. Insta a los Estados miembros, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del GASP y el GANP, evitando la duplicación de esfuerzos.
8. Exhorta a los Estados e invita a los demás interesados a cooperar en la formulación y ejecución de planes regionales, subregionales y nacionales que se basen en el marco de los planes GASP y GANP;
9. Encarga al Consejo que informe a los futuros períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea sobre la ejecución y evolución de los planes GASP y GANP;
10. Encarga al Secretario General que promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva el GASP y el GANP; y
11. Declara que la presente resolución reemplaza a la Resolución A37-4 relativa a la planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la Resolución A37-12 sobre la planificación mundial OACI para la sostenibilidad.

## APÉNDICE A

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

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

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

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

Reconociendo que en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010) se reafirmó la necesidad de que el marco de la OACI para la seguridad operacional continúe evolucionando, de manera que conserve su eficacia y eficiencia frente a los cambios que se suceden en las esferas económica, técnica y de reglamentación;

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

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

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

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

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

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

La Asamblea:

1. Destaca la necesidad de seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación reduciendo el número de accidentes y de víctimas mortales conexas en las operaciones de transporte aéreo en todo el mundo, particularmente en los Estados donde los niveles de seguridad operacional son significativamente inferiores al promedio mundial;
2. Destaca que los limitados recursos de la comunidad de la aviación internacional deberían ser utilizados en forma estratégica para apoyar a los Estados y las regiones cuya vigilancia de la seguridad operacional no se encuentra a un nivel aceptable de maduración y donde exista la voluntad política para mejorar las funciones de vigilancia de la seguridad operacional;
3. Insta a los Estados miembros a apoyar los objetivos del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) poniendo en práctica las iniciativas que en el mismo se describen;
4. Insta a los Estados miembros, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los grupos regionales para la seguridad operacional (RASG) y las organizaciones internacionales pertinentes a trabajar con todas las partes interesadas para fijar prioridades, metas e indicadores consecuentes con los objetivos del GASP con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronaves;
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. Insta a la OACI a terminar de elaborar para finales de 2014 las hojas de ruta sobre seguridad operacional como apoyo para el GASP, a fin de utilizarlas para mitigar los riesgos derivados de los problemas operacionales detectados.

## 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 A37-15, 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 proteger el medio ambiente; y

Reconociendo que muchos Estados están desarrollando planes de nueva generación para su propia modernización de la navegación aérea;

La Asamblea:

1. Encarga al Consejo que utilice la orientación del Plan mundial de navegación aérea (GANP) para elaborar y establecer las prioridades del programa de trabajo técnico de la OACI en la esfera de la navegación aérea;
2. Insta al Consejo a proporcionar a los Estados una hoja de ruta de normalización, como se anuncia en el GANP, como base para el programa de trabajo de la OACI;
3. Exhorta a los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y la industria aeronáutica a valerse de la orientación que brinda el GANP en sus actividades de planificación y ejecución, estableciendo prioridades, metas e indicadores consecuentes con los objetivos armonizados a escala mundial en función de las necesidades operacionales;
4. Exhorta a los Estados a tener en cuenta las directrices del GANP como medida operacional eficiente para la protección del medio ambiente;
5. Exhorta a los Estados, los PIRG y la industria de la aviación a dar información oportuna a la OACI, y mutuamente, sobre el grado de ejecución del GANP, comunicando además la experiencia adquirida en la aplicación de sus disposiciones;
6. Invita a los PIRG a utilizar las herramientas normalizadas de la OACI u otras herramientas regionales adecuadas para seguir el avance de la implantación de los sistemas de navegación aérea y para analizar su implantación, esto último en colaboración con la OACI;
7. Encarga al Consejo que publique los resultados de los análisis en los informes de actuación regional y en un informe anual sobre la navegación aérea mundial que incluya, como mínimo, las prioridades clave en materia de ejecución y los beneficios ambientales acumulados previstos, utilizando los métodos reconocidos por el CAEP; y
8. Insta a los Estados que están elaborando planes de nueva generación para su propia modernización de la navegación aérea a que se coordinen con la OACI y alineen sus planes a fin de asegurar su compatibilidad y armonización a escala mundial.

#### **A38-6: Apoyo a la política de la OACI en asuntos de espectro de radiofrecuencias**

Considerando que la OACI es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional;

Considerando que la OACI adopta normas y métodos recomendados internacionales (SARPS) para los sistemas de comunicaciones aeronáuticas y las radioayudas para la navegación;

Considerando que la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) es el organismo especializado de las Naciones Unidas que regula el uso del espectro de radiofrecuencias;

Considerando que la postura de la OACI, aprobada por el Consejo, ante las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones (CMR) de la UIT es el resultado de la coordinación de los requisitos de la aviación internacional en materia de espectro de radiofrecuencias;

Considerando que se necesita una estrategia integral de la aviación relativa al espectro de frecuencias a fin de apoyar la oportuna disponibilidad y la protección apropiada del espectro adecuado;

Considerando que se necesita un entorno sostenible de crecimiento y desarrollo tecnológico para apoyar la seguridad operacional y la efectividad operacional de los sistemas operacionales actuales y futuros y facilitar la transición entre las tecnologías actuales y futuras;

Reconociendo que el desarrollo y la implantación de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) y la seguridad operacional de la aviación civil internacional se verían gravemente amenazados a menos que se satisfagan los requisitos adecuados para las atribuciones de espectro para la seguridad operacional de la aviación y se logre proteger dichas atribuciones;

Reconociendo que a fin de asegurar un uso óptimo del espectro de frecuencias atribuido a la aviación es necesario ser eficientes en la gestión y hacer uso de las mejores prácticas;

Reconociendo que se requiere apoyo de las administraciones miembros de la UIT para asegurar que la CMR apoye la postura de la OACI y que se satisfagan los requisitos aeronáuticos;

Considerando la urgente necesidad de aumentar dicho apoyo debido a la creciente demanda de espectro y la fuerte competencia de servicios comerciales de telecomunicaciones;

Considerando el mayor nivel de las actividades de preparación de las CMR de la UIT relacionadas con la demanda creciente de ancho de banda de todos los usuarios de espectro RF, así como la importancia cada vez mayor de que organismos como la APT, el ASMG, la ATU, la CEPT, la CITEL y la CRC elaboren posturas regionales<sup>1</sup>; 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 navegación aérea (2003); y la Recomendación 1/12 de la 12ª Conferencia de Navegación aérea (2012);

La Asamblea:

1. Insta a los Estados miembros, organismos internacionales y otras partes interesadas en la aviación civil a apoyar firmemente la estrategia de la OACI sobre el espectro de frecuencias y la postura de la OACI en las CMR y en otras actividades regionales e internacionales realizadas en preparación para las CMR, incluyendo los medios siguientes:

a) trabajar conjuntamente para gestionar eficazmente las frecuencias aeronáuticas y aplicar las “mejores prácticas” a fin de demostrar la efectividad y pertinencia de la industria de la aviación en la gestión del espectro;

---

<sup>1</sup> APT: Telecomunidad de Asia y el Pacífico; ASMG: Grupo árabe sobre gestión del espectro; ATU: Unión africana de telecomunicaciones; CEPT: Conférence Européenne des Administrations des Postes et des Télécommunications; CITEL: Comisión Interamericana de Telecomunicaciones; CRC: Comunidad Regional de Comunicaciones.

- b) apoyar las actividades de la OACI relacionadas con la estrategia y la política sobre el espectro de frecuencias para la aviación mediante reuniones de grupos de expertos pertinentes y grupos de planificación regional;
  - c) comprometerse a asegurar que los intereses de la aviación estén plenamente incorporados en la formulación de sus posturas presentadas ante los foros regionales de telecomunicaciones que participan en la preparación de propuestas conjuntas para la CMR;
  - d) incluir en sus propuestas a la CMR, en la medida posible, textos coherentes con la postura de la OACI;
  - e) apoyar ante la CMR de la UIT la postura de la OACI y las declaraciones de las políticas de la OACI aprobadas por el Consejo e incorporadas en el Manual relativo a las necesidades de la aviación civil en materia de espectro de radiofrecuencias (Doc 9718);
  - f) comprometerse a proporcionar expertos en aviación civil para que participen plenamente en la elaboración de las posturas regionales y de los Estados y en la promoción de los intereses de la aviación ante la UIT; y
  - g) asegurar, en la máxima medida posible, que sus delegaciones ante las conferencias regionales, los grupos de estudio de la UIT y las CMR incluyan a expertos de sus autoridades de aviación civil y otras partes interesadas de la aviación civil que estén totalmente preparados para representar los intereses de la aviación;
2. Pide al Secretario General que señale a la atención de la UIT la importancia de una atribución y protección adecuadas del espectro de radiofrecuencias en aras de la seguridad operacional de la aviación;
  3. Encarga al Consejo y al Secretario General, con carácter de alta prioridad dentro del presupuesto adoptado por la Asamblea, que aseguren que se asignen los recursos necesarios para apoyar la elaboración e implantación de una estrategia integral relativa al espectro de frecuencias para la aviación así como una mayor participación de la OACI en actividades internacionales y regionales de administración del espectro; y
  4. Declara que esta resolución sustituye a la Resolución A36-25.

**A38-8: Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas**

Considerando que, para evitar accidentes, la OACI ha introducido disposiciones para asegurar que el personal de tránsito aéreo y los pilotos cuenten con la competencia necesaria para realizar y comprender comunicaciones radiotelefónicas en idioma inglés, incluida la exigencia de que se utilice el inglés, de solicitarse, en todas las estaciones terrestres que presten servicios a aeropuertos designados y a rutas usadas por los servicios aéreos internacionales;

Reconociendo que las disposiciones en materia lingüística refuerzan el requisito de utilizar la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las cuales se ha especificado;

Reconociendo que los Estados miembros han hecho esfuerzos considerables a fin de cumplir los requisitos de competencia lingüística;

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

Considerando que, de conformidad con el Artículo 38 del Convenio, todo Estado miembro que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de las normas y procedimientos internacionales está obligado a notificar inmediatamente a la OACI;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 39 b) del Convenio, todo titular de una licencia que no reúna todas las condiciones prescritas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que posea debe llevar anotada en su licencia o agregada a ésta todos los aspectos en que esta persona deja de cumplir con dichas condiciones; y

Considerando que, en virtud del Artículo 40 del Convenio, el personal cuyos certificados o licencias estén así anotados no podrá participar en la navegación internacional sin el permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren:

La Asamblea:

1. Insta a los Estados miembros a utilizar la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las que se ha especificado;
2. Encarga al Consejo que siga apoyando a los Estados miembros en el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística;
3. Alienta a los Estados miembros a hacer uso del servicio de aprobación de pruebas de conocimientos del inglés aeronáutico (AELTS) de la OACI para verificar los instrumentos para llevar a cabo las pruebas de competencia lingüística;
4. Alienta a los Estados miembros a hacer uso de la ayuda didáctica Requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística — Ejemplos de lenguaje hablado evaluados;
5. Insta a los Estados miembros a que se ayuden mutuamente en el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística; y
6. Declara que esta resolución sustituye a la Resolución A37-10.

**A38-11:           Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias**

Considerando que el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional prescribe que todo Estado miembro debe colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones y prácticas en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que el Artículo 37 del Convenio dispone que la Organización adopte y enmiende normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales, determinando la finalidad de dichas medidas, así como los asuntos que deben tratarse al respecto, y que los Artículos 38, 54, 57 y 90 contienen otras disposiciones pertinentes;

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

Considerando que la Asamblea estima aconsejable establecer ciertos criterios que deberán seguirse en el cumplimiento de estas disposiciones del Convenio; y

Reconociendo que la aplicación eficaz de los SARPS y los PANS promueve el desarrollo seguro, protegido y sostenible de la aviación civil internacional;

Reconociendo que poner la información sobre diferencias fácilmente a disposición de todas las partes interesadas en forma oportuna es importante para promover la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia en la aviación civil internacional;

Tomando nota de que muchos Estados miembros experimentan dificultades para cumplir sus obligaciones en virtud de los Artículos 37 y 38 del Convenio y para seguir el ritmo de las frecuentes enmiendas de los Anexos;

Reconociendo que los textos de orientación técnica de la OACI actualizados son de gran utilidad para los Estados miembros en la aplicación efectiva de los SARPS, los PANS y los planes regionales;

Reconociendo que se requieren recursos sustanciales para elaborar y mantener todos los textos de orientación técnica de la OACI para los SARPS y los PANS;

Tomando nota del aumento en el número de diferencias notificadas a la OACI; y

Reconociendo que es muy necesario que se procuren y utilicen todos los medios disponibles para alentar y ayudar a los Estados miembros a superar las dificultades que pueda plantearles la aplicación de los SARPS y los PANS;

La Asamblea:

1. Exhorta a los Estados miembros a que reafirmen su compromiso de cumplir las obligaciones en virtud de los Artículos 37 y 38 del Convenio;
2. Resuelve que los SARPS y los PANS se enmendarán cuando sea necesario para reflejar la evolución de las necesidades y de la técnica, proporcionando de este modo, entre otras cosas, una base sólida para la planificación y la aplicación a escala mundial y regional;
3. Conviene en que, a reserva de lo establecido en la cláusula anterior, los SARPS se modificarán lo menos posible, con objeto de que los Estados miembros puedan dar la necesaria estabilidad a sus reglamentos nacionales. Con este fin, las enmiendas se limitarán a las que sean importantes para la seguridad operacional, regularidad y eficiencia, y no se efectuarán modificaciones de redacción a menos que resulten indispensables;

4. Reitera que los textos de los SARPS y PANS se redactarán en estilo claro, sencillo y conciso. Los SARPS consistirán en disposiciones de carácter general, maduras y estables que especifiquen los requisitos funcionales y de actuación para alcanzar los niveles de seguridad operacional, regularidad y eficiencia requeridos. Las especificaciones técnicas de apoyo que prepare la OACI deberían traducirse oportunamente en todos los idiomas de trabajo de la OACI y se incluirán, en la medida de lo posible, en documentos separados;
5. Encarga al Consejo que, en la elaboración de los SARPS, PANS y textos de orientación, técnica de la OACI, se utilice, en la mayor medida posible y con sujeción a un procedimiento adecuado de verificación y validación, los trabajos de otras organizaciones normativas reconocidas. El Consejo puede considerar que los textos elaborados por esas organizaciones normativas se ajustan apropiadamente a los requisitos de la OACI; en este caso, debería hacerse referencia a ellos en la documentación de la OACI;
6. Resuelve que los SARPS que especifiquen la provisión de instalaciones y servicios reflejarán un equilibrio adecuado entre los requisitos operacionales de dichas instalaciones y servicios y las consecuencias económicas de su provisión, en la medida en que ello sea compatible con los requisitos de seguridad operacional, regularidad y eficiencia;
7. Encarga al Consejo que las propuestas de enmienda de los SARPS y PANS se sometan a la consideración de los Estados miembros antes de que el Consejo adopte medidas al respecto, salvo cuando éste estime necesario adoptar medidas urgentes. Además, con sujeción a un procedimiento adecuado de verificación y validación, las especificaciones técnicas pueden ser objeto de decisiones del Consejo sin consulta con los Estados miembros. Con todo, dichos textos se pondrán a disposición de los Estados miembros que los soliciten;
8. Resuelve que las fechas de aplicación de las enmiendas de los SARPS y PANS se fijarán de tal modo que los Estados miembros dispongan de tiempo suficiente para su implantación; y
9. Conviene en que no se enmendará ningún Anexo o documento relativo a los PANS más de una vez por año civil.
10. Recuerda a los Estados miembros el requisito del Anexo 15 de que publiquen cualesquiera diferencias importantes en sus publicaciones de información aeronáutica (AIP) y que incluyan el texto en inglés en las partes que están expresadas en lenguaje claro.
11. Alienta a los Estados miembros a utilizar el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar sus diferencias a la OACI;
12. Encarga al Secretario General que siga perfeccionando el sistema EFOD y ayude a los Estados en la transición de procesos que emplean papel a la utilización del sistema EFOD;
13. Encarga al Consejo seguir de cerca y analizar las diferencias existentes entre los reglamentos y prácticas de los Estados miembros y los SARPS y PANS, a fin de fomentar la eliminación de las diferencias que afecten mayormente a la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia de la navegación aérea y de adoptar las medidas necesarias;
14. Encarga al Consejo que explore las posibilidades para que la información sobre diferencias sea más asequible a todas las partes interesadas y determine un mecanismo y formato adecuados para proporcionar esta información;

15. Resuelve que se alentará y ayudará a los Estados miembros en la aplicación de los SARPS y los PANS, empleándose para ello todos los medios disponibles y se les proporcionará lo antes posible más orientación con respecto a la notificación y publicación de diferencias;
16. Exhorta a todos los Estados miembros capaces de hacerlo a brindar a los Estados que lo soliciten cooperación técnica en forma de recursos financieros y técnicos para permitir a dichos Estados cumplir sus obligaciones en virtud de los Artículos 37 y 38 del Convenio;
17. Encarga a la OACI que establezca prioridades para la actualización permanente del contenido de los actuales textos de orientación técnica de la OACI y para la preparación de los nuevos textos de orientación a fin de garantizar que los Estados miembros obtengan el máximo provecho en la planificación y la aplicación de los SARPS y los PANS.
18. Resuelve que las prácticas correspondientes que figuran en la presente Resolución constituyen una orientación destinada a facilitar y garantizar la aplicación de la misma; y
19. Declara que esta resolución sustituye a la Resolución A37-15, Apéndices A, D y E.

#### Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería garantizar que las disposiciones de los SARPS y los PANS sean compatibles entre sí. Además, el Consejo debería tratar de mejorar la tramitación, presentación y utilidad de los documentos de la OACI que contienen SARPS, PANS y otras disposiciones conexas, especialmente en el caso de sistemas complejos y sus aplicaciones correspondientes. Con ese fin, el Consejo debería promover la elaboración y la actualización continua de requisitos funcionales y de actuación de amplio alcance en los sistemas. El Consejo debería seguir procurando hallar los medios más apropiados para la elaboración, traducción, tramitación y difusión de especificaciones técnicas.
2. Los Estados miembros deberían comentar plena y detalladamente sobre las propuestas de enmienda de los SARPS y PANS o, por lo menos, manifestar su acuerdo o desacuerdo sobre el fondo de las mismas; para ese fin, deberían disponer de un plazo mínimo de tres meses. Por otra parte, debería notificarse por lo menos con 30 días de antelación a los Estados miembros que se tiene la intención de aprobar o adoptar textos detallados sobre los que no han sido consultados.
3. Debería concederse un plazo de tres meses dentro del cual los Estados miembros puedan notificar su desacuerdo con las enmiendas de los SARPS que se hayan adoptado; al fijar el plazo de notificación del desacuerdo, el Consejo debería tener en cuenta el tiempo necesario para el envío de las enmiendas adoptadas y el recibo de las notificaciones por parte de los Estados.
4. El Consejo debería asegurarse de que, siempre que sea factible, el intervalo entre fechas comunes sucesivas de aplicación de las enmiendas de los Anexos y PANS sea de seis meses por lo menos.
5. El Consejo, antes de la adopción y la aprobación de las enmiendas de los SARPS y los PANS, debería considerar la factibilidad de la aplicación de los SARPS y los PANS para las fechas de aplicación previstas.
6. El Consejo, teniendo en cuenta la definición de las expresiones “Norma” y “Método recomendado”, debería asegurarse de que las nuevas disposiciones en los Anexos, cuya aplicación uniforme se reconoce como necesaria, se adopten como normas y que las nuevas disposiciones cuya aplicación uniforme se reconoce como conveniente se adopten como métodos recomendados.

7. El Consejo debería instar a los Estados miembros a que notifiquen a la Organización las diferencias que existan entre sus reglamentos y métodos nacionales y las disposiciones de los SARPS, así como también la fecha o fechas en que se ajustarán a los SARPS. Si un Estado miembro no puede cumplir con algunos SARPS, debería informar a la OACI el motivo del incumplimiento, mencionando todo reglamento o práctica nacional que difiera en naturaleza o en principio.

8. Las diferencias recibidas con respecto a los SARPS deberían ponerse sin demora a disposición de los Estados miembros.

9. Con objeto de alentar y prestar ayuda a los Estados miembros en la aplicación de los SARPS y PANS, el Consejo debería utilizar todos los medios de la OACI a su alcance y fortalecer las asociaciones con las entidades que proporcionan recursos y asistencia para el desarrollo de la aviación civil internacional.

10. Los Estados miembros deberían establecer procesos y procedimientos internos que les permitan dar efecto a la aplicación de las disposiciones de los SARPS y los PANS.

11. La OACI debería actualizar y elaborar textos de orientación técnica de conformidad con las prioridades establecidas para abarcar adecuadamente todos los ámbitos técnicos.

**A38-12: 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 A37-15, Apéndices A a W inclusive, una declaración de los criterios permanentes y las prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea existentes al concluir el 37º 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 A37-15, Apéndices A a W inclusive, y ha enmendado la declaración para reflejar las decisiones tomadas durante el 38º 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;

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

Considerando que la Asamblea convino en preparar una nueva Resolución A38-11 basándose en los Apéndices A, D y E de la Resolución A37-15, como criterio permanente con respecto a la formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS), Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y la notificación de diferencias, que se aplicaría a todos los Anexos al Convenio y a los textos de orientación técnica;

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 38° 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; y

2. Declara que esta resolución sustituye a la Resolución A37-15 con sus Apéndices, a excepción de los Apéndices A, D y E que se sustituyen por la nueva Resolución A38-11.

## 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 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 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 presta asesoría a los explotadores de los centros de instrucción, pero no participa en la dirección de dichos centros; y
4. los Estados miembros se ayudan 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 convocación reduzca la necesidad de celebrar reuniones regionales de carácter general.

#### Prácticas correspondientes

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

#### APÉNDICE G

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

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

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

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

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

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

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

1. los límites de los espacios aéreos ATS, ya sea sobre los territorios de los Estados o sobre alta mar, se determinarán basándose en consideraciones de carácter técnico y operacional, a fin de garantizar la seguridad operacional y asegurar el más alto grado de eficacia y economía, tanto para los proveedores como para los usuarios de los servicios;

2. los espacios aéreos ATS no deberían fragmentarse por razones que no sean técnicas, operacionales, de seguridad o de eficiencia;

3. si fuese necesario que algunos espacios aéreos ATS se extiendan sobre los territorios o partes de los territorios de dos o más Estados, los Estados afectados deberían concertar acuerdos al respecto, teniendo en cuenta la necesidad de que la implantación y funcionamiento de los sistemas CNS/ATM sean eficientes en función de los costos y la gestión del espacio aéreo, en especial del espacio aéreo superior, sea más eficiente;

4. el Estado proveedor, al facilitar los servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo situado sobre el territorio del Estado delegante, lo hará de conformidad con las necesidades de este último, el cual establecerá y mantendrá en funcionamiento las instalaciones y servicios que de común acuerdo se hayan considerado necesarios para la utilización del Estado proveedor;

5. toda delegación de responsabilidad por parte de un Estado en otro o toda asignación de responsabilidad en lo tocante a alta mar, estará limitada a funciones de orden técnico y operacional relativas a la seguridad y regularidad del tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate;

y declara, además, que:

6. todo Estado miembro que delegue en otro Estado la responsabilidad de suministrar los servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo situado sobre su territorio lo hace sin que ello implique derogación de su soberanía; y

7. la aprobación por el Consejo de los acuerdos regionales de navegación aérea relativos al suministro, por un Estado, de los servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo sobre alta mar no implica reconocimiento de soberanía de ese Estado sobre el espacio aéreo en cuestión.

#### Prácticas correspondientes

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

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

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

## APÉNDICE H

### Prestación de los servicios de búsqueda y salvamento

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

Considerando que el Anexo 12 al Convenio de Chicago 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 aeronáuticos y marítimas;
  3. si fuese necesario que algunas de las regiones de búsqueda y salvamento se extendiesen sobre los territorios o partes de los territorios de dos o más Estados, los Estados interesados concertarán acuerdos al respecto;
  4. el Estado proveedor, al facilitar los servicios de búsqueda y salvamento sobre el territorio del Estado delegante, lo hará de conformidad con las necesidades de este último, el cual establecerá y mantendrá en funcionamiento las instalaciones y servicios que, de común acuerdo, se haya considerado necesario que utilice el Estado proveedor;
  5. toda delegación de responsabilidad por parte de un Estado en otro o toda asignación de responsabilidad en lo tocante a alta mar, estará limitada a funciones de orden técnico y operacional relativas al suministro de los servicios de búsqueda y salvamento en el área de que se trate;
  6. la solución de las deficiencias en el suministro de servicios eficientes de búsqueda y salvamento, incluso en alta mar, debería procurarse mediante negociaciones con los Estados que estén en condiciones de prestar asistencia operacional o financiera en las operaciones de búsqueda y salvamento, a fin de concertar acuerdos a tal efecto;
- y declara, además, que:
7. todo Estado miembro que delegue en otro Estado la responsabilidad de suministrar los servicios de búsqueda y salvamento dentro de su territorio lo hace sin que ello implique derogación de su soberanía; y
  8. la aprobación por el Consejo de los acuerdos regionales de navegación aérea relativos al suministro, por un Estado, de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de las áreas sobre alta mar no implica reconocimiento de soberanía de ese Estado sobre el área en cuestión.

#### Prácticas correspondientes

1. Los Estados miembros, en cooperación con otros Estados y la OACI, deberían tratar de delimitar en la forma más eficiente las regiones de búsqueda y salvamento y considerar, según sea necesario, mancomunar sus medios disponibles o establecer conjuntamente una sola organización de búsqueda y salvamento que se encargue de la prestación de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de las áreas que se extiendan sobre los territorios de dos o más Estados o sobre alta mar.

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

## APÉNDICE I

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

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

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

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

1. la utilización conjunta del espacio aéreo y de ciertas instalaciones y servicios por la aviación civil y militar se dispondrá de tal forma que permita lograr la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar;

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

3. 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. 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 relación debida 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 multidisciplinares para apoyar la toma de decisiones en colaboración;

La Asamblea resuelve que:

1. los Estados miembros se cercioren de la integración de consideraciones de actuación humana en la planificación, el diseño y la implantación de nuevas tecnologías, sistemas y procesos como parte de un enfoque de gestión de la seguridad operacional;
2. los Estados miembros promuevan y faciliten la integración de elementos de actuación humana en los programas de instrucción basados en competencias durante toda la carrera profesional de un individuo; y
3. los Estados miembros incluyan estrategias que promuevan un desempeño operacional seguro, constante, eficiente y eficaz del individuo y de los equipos de individuos al ocuparse de las prioridades en materia de seguridad operacional.

-----