



A40-WP/607
P/38
1/10/19

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LA CUESTIÓN 28

(Nota presentada por el presidente de la Comisión Técnica)

El informe adjunto sobre la cuestión 28 ha sido aprobado por la Comisión Técnica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de las Resoluciones 28/1, 28/2, 28/3 y 28/4.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta para el informe.

Cuestión 28: Política de seguridad operacional de la aviación y de navegación aérea**Plan global para la seguridad operacional de la aviación**

28.1 La Comisión examinó la nota A40-WP/51, presentada por el Consejo, en la que se presentaba a la Asamblea la edición 2020-2022 (tercera edición) del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) solicitando su respaldo. El GASP revisado establece la dirección estratégica mundial para la seguridad operacional y sirve de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos dirigidos a mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional. La Comisión recomendó que la Asamblea respalde la edición de 2020-2022 del GASP.

28.2 La Comisión examinó las notas A40-WP/195, presentada por Bolivia con el apoyo de Estados de la Región Sudamérica (SAM) y de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)¹, A40-WP/325, presentada por Brasil con el apoyo de Estados de la SAM y de la CLAC², y A40-WP/401, presentada por Perú y patrocinada por Estados de la SAM y de la CLAC³, relacionadas con la edición 2020-2022 del GASP. La Comisión convino en la necesidad de que la OACI siga prestando apoyo a la implementación en el marco del programa mundial de seguridad operacional de la aviación establecido, con herramientas, orientación y seminarios prácticos de creación de capacidad para ayudar a los Estados y a las partes interesadas a alcanzar los objetivos del GASP. La Comisión también reconoció la necesidad de redoblar la colaboración mediante mecanismos voluntarios, y de que los Estados y las entidades del sector participen activamente en sus respectivos grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG). La Comisión convino además en la necesidad de que la OACI, a través del grupo de expertos pertinente, considere la inclusión en las futuras ediciones del GASP de una sección común sobre la importancia de crear capacidades de gestión de la aviación civil de los Estados. La Comisión manifestó su apoyo al Plan de seguridad operacional de la Región SAM (SAMSP), que facilita la concreción de los objetivos y las metas de la edición 2020-2022 del GASP.

28.3 Argentina y la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF) proporcionaron notas de información (A40-WP/522 y A40-WP/460, respectivamente).

Plan mundial de navegación aérea

28.4 La Comisión examinó la nota A40-WP/24, presentada por el Consejo, en la que se pedía respaldar la sexta edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GANP, Doc 9750), disponible a través del sitio web del GANP (<https://www4.icao.int/ganpportal>), para trazar la dirección estratégica de la navegación aérea mundial, e incluía una enmienda de la Resolución A39-12: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea. La nota A40-WP/24 se complementó mediante la A40-WP/215, presentada por Singapur y copatrocinada por Fiji, Islas Marshall, Japón, Nauru, Palau, Reino Unido, Tailandia, Trinidad y Tabago y la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), en la que se destacaba la importancia de armonizar los planes de navegación aérea mundiales, regionales y nacionales y, como el Plan mundial, los planes de navegación aérea regionales deberían ser elaborados en formato electrónico. La Comisión recomendó que la

¹ Belice, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

² Belice, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

³ Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

Asamblea respaldara la sexta edición del GANP, incluido su proceso de mantenimiento, y recomendó que la OACI aplicara el control de versiones en las actualizaciones posteriores.

28.5 La Comisión debatió la nota A40-WP/230, presentada por Australia, en la que se reconocía que el GANP constituía la referencia de las políticas, prioridades y estrategias de la navegación aérea mundial. Con objeto de poner de manifiesto esas políticas, prioridades y estrategias y facilitar el acceso a las mismas, la Comisión consideró que la OACI debería estudiar la posibilidad de mejorar el resumen de la próxima edición del GANP para su utilización por todos los Estados y las principales instancias de decisión. Se informó a la Comisión de que la OACI había constituido un grupo de expertos para elaborar y actualizar ediciones futuras del GANP a raíz de las Recomendaciones 1.1/1, 1.2/1 y 4.3/1 de la Decimotercera Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13).

28.6 La Comisión respaldó la nota A40-WP/84, presentada por Finlandia en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados Miembros⁴, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil⁵ (CEAC) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) y copatrocinada por Canadá, la República de Corea y Singapur, que apoyaba la sexta edición del GANP junto con la nueva edición del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) como marco estratégico para impulsar la digitalización y transformación de la navegación aérea. La Comisión coincidió en que la OACI debería hacer uso de asociaciones con programas de modernización de la gestión del tránsito aéreo (ATM) a gran escala para desarrollar los elementos de las ASBU y las disposiciones conexas de la OACI. La Comisión también reconoció que la modernización de la navegación aérea requiere cada vez más servicios operacionales de alcance mundial. Con objeto de facilitar la prestación de estos servicios mundiales de forma rentable y eficaz y evitar una proliferación innecesaria de los mismos, la Comisión recomendó que la OACI estudie la posibilidad de elaborar principios fundamentales para su puesta en marcha y mantenimiento. La Comisión convino en que, en lugar de definir una trayectoria mínima de las ASBU, la OACI debería implementar mecanismos de armonización interregional para garantizar un desarrollo equilibrado de la navegación aérea mundial en consonancia con la iniciativa *Ningún país se queda atrás*. La Comisión subrayó la importancia de garantizar la coherencia y complementariedad de los planes mundiales de la OACI con otras políticas y estrategias pertinentes.

28.7 La Comisión examinó la nota A40-WP/150, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la que se alentaba la adopción de un proceso de normalización armonizado mundialmente para modernizar los sistemas de navegación aérea en el marco de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). Con el fin de satisfacer las necesidades asociadas al rápido ritmo de desarrollo tecnológico y los modelos operacionales de los Estados y la industria, la Comisión recomendó que, habida cuenta de los principios consagrados en el Convenio de Chicago, la OACI reexamine y mejore sus procesos de elaboración de normas para lograr mayor agilidad, aplicando un enfoque transversal y fomentando la gestión integrada de riesgos con objeto de responder de forma oportuna ante nuevas iniciativas y cuestiones emergentes. La Comisión también recomendó que la OACI estudie la posibilidad de desarrollar directrices para la elaboración de versiones de normas técnicas a fin de facilitar la gestión de las normas técnicas para garantizar la aplicación de soluciones innovadoras de forma armonizada.

⁴ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chequia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia.

⁵ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

28.8 La Comisión examinó la nota A40-WP/158, presentada por los 54 Estados contratantes⁶ y miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), sobre gestión de la información de todo el sistema (SWIM) y la necesidad de incluir requisitos de interoperabilidad mundial en los planes regionales de navegación aérea. La Comisión tomó nota de las dificultades de interoperabilidad considerados los principales obstáculos para el intercambio de información en entornos habilitados para SWIM. La Comisión coincidió en la necesidad de contar con más textos de orientación de la OACI con objeto de facilitar la interoperabilidad mediante la definición e inclusión de los requisitos de las capas del marco de interoperabilidad mundial SWIM en los planes regionales de navegación aérea. La Comisión también acordó que en un marco de gobernanza SWIM debería coordinarse la labor de las partes interesadas con objeto de evitar posibles infracciones de seguridad y ciberataques. Por otro lado, la Comisión tomó nota de la iniciativa de la Región África-Océano Índico (AFI) de establecer bases de datos de información aeronáutica regionales.

28.9 La Comisión tomó nota del marco de elementos constitutivos básicos (BBB) y coincidió con la nota A40-WP/84 en que constituye la base de referencia para la modernización de todo sistema de navegación aérea. Se informó a la Comisión que los BBB se consideran un marco independiente y no un bloque ASBU, ya que representan una base de referencia en lugar de un paso evolutivo, y que las obligaciones de ejecución, así como la presentación de informes y conformidad con respecto a los BBB, no conllevan obligación adicional alguna de los Estados en materia de ejecución o de mecanismos específicos de presentación de informes.

28.10 La Comisión examinó la nota A40-WP/156, presentada por los 54 Estados contratantes³ y miembros de la CAFAC, sobre la aplicación del marco BBB para la gestión de la información aeronáutica (AIM) y la armonización del modelo de intercambio de información aeronáutica (AIXM), incluida su evolución. La Comisión convino en que la OACI debería seguir promoviendo la información aeronáutica de calidad asegurada como parte de los BBB y facilitando la armonización de los modelos de intercambio de información y sus versiones futuras. Se informó a la Comisión de que, en cumplimiento de la Recomendación 3.1/1 de la AN-Conf/13 aprobada por el Consejo, esas propuestas ya están en curso en el programa de trabajo de navegación aérea de la OACI.

28.11 La Comisión subrayó la importancia de adoptar un proceso de gestión del rendimiento armonizado a escala mundial basado en la toma de decisiones en colaboración para modernizar la navegación aérea, y reconoció el proceso de gestión del rendimiento basado en seis etapas que se describe en la sexta edición del GANP. A tal efecto, la Comisión apoyó la nota A40-WP/212, presentada por Singapur y copatrocinada por Estados Unidos, Japón, Tailandia y la CANSO, en la que se destacaba la importancia y las ventajas de un enfoque de colaboración centrado en el rendimiento. La Comisión convino en que la OACI debería elaborar textos de orientación para facilitar la aplicación, principalmente por los proveedores de servicios de navegación aérea, de los 19 indicadores clave de rendimiento (KPI) que figuran en el GANP, así como para fomentar la participación de todas las partes interesadas. La Comisión también acordó que la OACI debería seguir elaborando el marco de rendimiento pertinente mediante la definición de KPI en las 11 áreas clave de rendimiento (KPA) de la OACI.

⁶ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

28.12 La Comisión examinó la nota A40-WP/168, presentada por Arabia Saudita, en la que se subrayaba la necesidad de contar con un mecanismo de guía holística para ayudar a las partes interesadas de la aviación a escoger los elementos adecuados de las ASBU, con objeto de maximizar, de manera oportuna, la seguridad operacional y los beneficios en los planos operacional y financiero, y recomendó que la OACI elaborara una herramienta para ayudar a los Estados y a las regiones a determinar cuáles son los elementos adecuados de las ASBU. Se informó a la Comisión de que en el portal web del GANP se había publicado una herramienta de planificación estratégica basada en el rendimiento (AN-SPA) que permite establecer cuáles son los elementos adecuados de las ASBU para los distintos entornos operacionales, y que estaba lista para su validación. Se alentó a los Estados y a otras partes interesadas de la aviación a implantar un proceso de gestión del rendimiento y usar la herramienta para evaluar sus necesidades y proporcionar información a la OACI con fines de validación y mejora. La Comisión reconoció que es necesario seguir mejorando la herramienta AN-SPA a fin de satisfacer las necesidades específicas de automatización y análisis de datos. También se informó a la Comisión de que, de conformidad con la Recomendación 1.2/1 de AN-Conf/13, la OACI incorporó al portal del GANP una función para que los Estados puedan compartir información pertinente sobre implementación de cada elemento ASBU. Se alentó a los Estados a compartir sus experiencias de implementación de los elementos ASBU, incluyendo los criterios seguidos para escoger mejoras operacionales específicas.

28.13 La Comisión reconoció la importancia de alinear las iniciativas mundiales, regionales y nacionales de modernización de la navegación aérea y coincidió en que corresponde instar a los Estados miembros, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y todos los miembros de la comunidad de la aviación a trabajar para seguir mejorando el sistema de navegación aérea en consonancia con el GANP, para que sea capaz de responder oportuna y ordenadamente ante las oportunidades y las dificultades mundiales, regionales y locales. En particular, la Comisión estuvo de acuerdo en que debería instarse a los Estados miembros a planificar y realizar actividades a través de un mecanismo de decisiones en colaboración con el fin de concientizar sobre los conceptos clave de la ATM. También estuvo de acuerdo en que debería instarse a la OACI, los Estados miembros y los PIRG a alinear los planes regionales y nacionales con el GANP, encomendando a las oficinas regionales de la OACI y a los respectivos PIRG la facilitación y coordinación de las actividades para lograr la armonización y la alineación a escala regional.

28.14 La Comisión examinó la nota A40-WP/450, presentada por Colombia y patrocinada por Estados miembros de la CLAC⁷, en la que se analizaba la interacción del plan nacional de navegación aérea, el sistema de gestión del mantenimiento (SGM) y el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) para contribuir al logro de un sistema de navegación aérea integrado, escalable y de alto rendimiento. La Comisión coincidió en que la interacción articulada de esos tres instrumentos habilitaría la toma de decisiones adecuadas, oportunas y económicas respecto a los servicios esenciales y las mejoras operacionales que prevén los marcos de BBB y ASBU, respectivamente, y en consecuencia recomendó que la OACI elabore orientación sobre las interrelaciones entre los planes nacionales de navegación aérea, los SGM y SMS, como parte de la interconexión entre el GANP y el GASP.

28.15 La Comisión examinó la nota A40-WP/203, presentada por la CANSO, en la que se analizaban conceptos para mejorar la seguridad operacional, la previsibilidad y la eficiencia operacional adoptando un enfoque holístico frente a las nuevas tecnologías y la integración de iniciativas de modernización de la ATM en los sistemas existentes, al tiempo que se crea ciberresiliencia y se garantiza una sólida medición del desempeño. La Comisión coincidió en que, como se perfila en el GANP, debería instarse a los Estados a emprender un esfuerzo concertado y colaborativo para atender a la navegación

⁷ Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela (República Bolivariana de).

aérea, fomentar el mejoramiento de la infraestructura de ATM y tender a la interoperabilidad y armonización de los sistemas de ATM con el fin de evitar la fragmentación del espacio aéreo.

28.16 La Comisión examinó la nota A40-WP/191, presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), en la que se observaban las carencias de infraestructura de ATM y se señalaban tres aspectos de importancia crucial para su mejoramiento. La Comisión estuvo de acuerdo en que corresponde instar a los Estados a que, tras una adecuada evaluación y priorización con un enfoque centrado en el rendimiento, implementen los componentes de infraestructura necesarios para sostener los volúmenes de tráfico existentes y proyectados en línea con el GANP. Para que pueda atenderse al crecimiento previsto de la demanda, la Comisión coincidió en que además se debería instar a los Estados a cooperar con todos los participantes de la aviación a fin de detectar y resolver oportunamente los problemas de infraestructura.

28.17 Se tomó nota de una nota de información proporcionada por la República de Corea (A40-WP/378).

28.18 Como resultado de las deliberaciones, la Comisión acordó presentar la siguiente resolución para su adopción por la Plenaria en remplazo de la Resolución A39-12 de la Asamblea:

Resolución 28/1: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea

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

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

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Respalda* la ~~segunda~~tercera edición del GASP y la ~~quinta~~sexta edición del GANP para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la navegación aérea, respectivamente;
2. *Resuelve* que la OACI implante y mantenga vigentes el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en respaldo de los Objetivos estratégicos pertinentes de la Organización y, a su vez, garantice la estabilidad necesaria;

3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación y coordinación con todos los interesados;
4. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales ~~de implantación~~, garantizándose así la coherencia, la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional;
5. *Insta* a los Estados miembros a idear soluciones sostenibles a fin de ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y de navegación aérea, objetivo que puede lograrse compartiendo los recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales y los conocimientos especializados de otros Estados;
6. *Insta* a los Estados miembros a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias de seguridad operacional y navegación aérea, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), a través del ~~logro de los objetivos del GASP~~, y el GANP y el proceso de planificación regional de la OACI;
7. *Insta* a los Estados miembros, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del GASP y el GANP, evitando la duplicación de esfuerzos;
8. *Exhorta* a los Estados e invita a los demás interesados a cooperar en la formulación y ejecución de planes regionales, subregionales y nacionales que se basen en el marco de los planes GASP y GANP;
9. *Encarga* a la Secretaria General que promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva el GASP y el GANP; y
10. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución ~~A38-2~~A39-12 relativa a la planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea.

APÉNDICE A

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Destaca* la necesidad de seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación reduciendo el número de accidentes y de víctimas mortales conexas en las operaciones de transporte aéreo en todo el mundo, particularmente en los Estados donde los niveles de seguridad operacional son significativamente inferiores al promedio mundial;
2. *Destaca* que los limitados recursos de la comunidad de la aviación internacional deberían ser utilizados en forma estratégica para apoyar a los Estados y las regiones cuya vigilancia de la seguridad operacional no se encuentra a un nivel aceptable de maduración;
3. *Insta* a los Estados miembros a ~~apoyar los objetivos del GASP poniendo en práctica las iniciativas que en el mismo se describen~~ ejecutar planes nacionales de seguridad operacional de la aviación ~~acordes con el GASP para reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan;~~
4. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y las

organizaciones internacionales pertinentes a trabajar con todas las partes interesadas para ~~fijar prioridades, metas e indicadores consecuentes con los objetivos del GASP con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronaves~~ ejecutar planes regionales de seguridad operacional de la aviación acordes con el GASP a fin de reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan;

5. *Insta* a los Estados a ejercer plenamente su función de vigilancia de los explotadores nacionales en cabal cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) correspondientes y cerciorarse de que todos y cada uno de los explotadores extranjeros que realicen vuelos que ingresen a su territorio sean objeto de vigilancia adecuada por sus respectivos Estados, y a adoptar las medidas que correspondan cuando sean necesarias para preservar la seguridad operacional; y

6. *Alienta* a la OACI a que continúe desarrollando la hoja de ruta para la seguridad operacional mundial según se requiera.

APÉNDICE B

Plan mundial de navegación aérea (GANP)

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

Habiendo adoptado la Resolución ~~A38-12~~A40-xx, 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~~ alcanzar las metas mundiales a las que aspira la OACI en materia de reducción de las emisiones de CO₂; y

Reconociendo que muchos Estados y regiones están desarrollando ~~nuevos planes de navegación aérea~~ 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~~ para la implementación de mejoras operacionales como parte de su estrategia nacional para reducir el impacto ambiental, incluidas las de emisiones de CO₂ de la aviación internacional;
5. *Exhorta* a los Estados, los PIRG y la industria de la aviación a dar información oportuna a la OACI, y mutuamente, sobre el grado de ejecución del GANP, comunicando además la experiencia adquirida en la aplicación de sus disposiciones;
6. *Invita* a los PIRG a utilizar las herramientas normalizadas de la OACI u otras herramientas regionales adecuadas para seguir el avance de la implantación de los sistemas de navegación aérea y para analizar su implantación, esto último en colaboración con la OACI;
7. *Encarga* al Consejo que publique los resultados de los análisis en los informes de actuación regional y en un informe anual sobre la navegación aérea mundial que incluya, como mínimo, las prioridades clave en materia de ejecución y los beneficios ambientales acumulados ~~previstos, utilizando los métodos reconocidos por el CAEP~~ asociados a la implementación de las mejoras operacionales indicadas en el marco ASBU; y
8. *Insta* a los Estados que están elaborando ~~nuevos planes de navegación aérea 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 escalas regional y mundial; y
9. *Encarga* al Consejo que continúe desarrollando el GANP para mantenerlo actualizado con la evolución de la tecnología y los requisitos operacionales.

Política de gestión de la seguridad operacional

28.19 La Comisión examinó la nota A40-WP/52, presentada por el Consejo, en la que se proponen actualizaciones de las Resoluciones A38-3 y A38-4 sobre la protección de la información de seguridad operacional. Al hacerlo, recordó que dichas resoluciones de la Asamblea encargaban al Consejo, entre otras cosas, a tomar las medidas necesarias para avanzar decididamente en la elaboración de nuevas disposiciones y/o enmiendas de las disposiciones sobre protección de la información de seguridad operacional contenidas en el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*, y otros Anexos, según correspondiera. En consecuencia, en 2016 el Consejo adoptó nuevas enmiendas para los Anexos 13 y 19 y también para el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*. La Comisión convino en que las actualizaciones propuestas de las resoluciones de la Asamblea reflejaban esas enmiendas de los Anexos y se ajustaban a los textos de orientación pertinentes de la OACI.

28.20 Por consiguiente, la Comisión acordó presentar las siguientes resoluciones para su adopción por la Plenaria en reemplazo de las Resoluciones A38-3 y A38-4 de la Asamblea.

Resolución 28/2: Protección de ciertos registros de investigación de accidentes e incidentes

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

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

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

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

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

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

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

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

Reconociendo que la orientación jurídica del Adjunto E al Anexo 13 y la del Adjunto B al Anexo 19 seguirá asistiendo a muchos Estados en crear y aplicar medios para proteger ciertos registros de accidentes e incidentes de un uso inapropiado la necesidad de incorporar en las leyes nacionales la protección de registros de investigaciones de accidentes e incidentes del Anexo 13 para garantizar que la determinación de las autoridades competentes que designen los Estados miembros tienen fundamento jurídico y para facilitar la administración de la prueba de equilibrio llevada a cabo por dichas autoridades;

Considerando que es necesario encontrar un equilibrio entre la necesidad de proteger la información sobre seguridad operacional y la necesidad de administrar debidamente la justicia, y que el nivel de protección debería corresponder a la naturaleza de la información que cada fuente genere y al fin perseguido al divulgar la información los registros de investigaciones de accidentes e incidentes y la necesidad de revelarlos o utilizarlos, y que esa protección no tiene como finalidad impedir la administración de justicia; y

~~Consciente de que las autoridades encargadas de investigar los accidentes y las autoridades de aviación civil reconocieron la necesidad de que la OACI estudie más a fondo cómo proteger la información sobre seguridad operacional; y sólo pueden dar protección a ciertos registros de las investigaciones que están bajo su custodia o control; y~~

~~Reconociendo que el Grupo especial sobre protección de la información sobre seguridad operacional, establecido de acuerdo con las recomendaciones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de 2010 y en respuesta a la Resolución A37-2, promulgó, para someterla a examen, una serie de resultados y recomendaciones respecto al uso y protección apropiados de la información sobre seguridad operacional;~~

La Asamblea:

1. ~~Exhorta~~ a los Estados miembros a reafirmar su compromiso de proteger los registros de investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con lo dispuesto en el Anexo 13;

~~Insta~~ a los Estados miembros a ~~continuar examinando~~ examinar y, si es necesario, a adaptar sus leyes, reglamentos y políticas para proteger ciertos los registros de investigaciones de accidentes e incidentes en cumplimiento del párrafo 5.12 y el Apéndice 2 del Anexo 13, a fin de reducir los impedimentos a las investigaciones de accidentes e incidentes, ~~teniendo en cuenta la orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, publicada por la OACI y garantizar que las autoridades de investigación de accidentes dispongan de manera continua de toda la información pertinente; y~~

2. ~~Encarga~~ al Consejo que, teniendo en cuenta los resultados y recomendaciones del Grupo especial sobre protección de la información sobre seguridad operacional y la labor ulterior que se llevará a cabo con base en esos resultados y recomendaciones, tome las medidas necesarias para asegurarse de que se logre avanzar significativamente en la elaboración de nuevas disposiciones del Anexo 13, de otros Anexos, según corresponda, y/o enmiendas de las existentes, así como de textos de orientación conexos, antes del próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea; y

3. ~~Declara~~ que esta resolución sustituye a la Resolución A37-2 A38-3.

Resolution 28/3: Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mantener y mejorar la seguridad operacional de la aviación Protección de los datos e información sobre seguridad operacional recopilados para mantener o mejorar la seguridad operacional, así como de los registros del registrador de vuelo en operaciones normales

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

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

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

Reconociendo que la protección ~~contra el uso inapropiado~~ de los datos sobre seguridad operacional, la información sobre seguridad operacional y sus fuentes es fundamental para ~~asegurar~~ garantizar la su continua disponibilidad ~~de toda información pertinente sobre seguridad operacional, a fin de poder tomar medidas preventivas adecuadas y oportunas~~, ya que la utilización de datos e información sobre seguridad operacional para fines distintos a los de mantener o mejorar la seguridad operacional podría impedir la futura disponibilidad de dichos datos e información y a su vez producir un efecto adverso en la seguridad operacional;

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

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

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

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

Preocupada ~~por la tendencia a utilizar la información sobre seguridad operacional para la adopción de medidas disciplinarias y punitivas de observancia y para ser admitida como prueba en procedimientos judiciales~~ de que los datos e información sobre seguridad operacional y los registros del registrador de vuelo o sus transcripciones en operaciones normales puedan ser utilizados para otros fines —por ejemplo, para procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y penales— distintos de aquellos para los que fueron recopilados;

Tomando nota ~~de la importancia de un entorno equilibrado en donde no se sancionen los actos del personal de operaciones acordes con su experiencia y formación, pero tampoco se toleren la negligencia grave ni las transgresiones intencionales~~ que, para la notificación de sucesos de seguridad operacional, es de importancia fundamental que exista un entorno favorable en el que los empleados y el personal de operaciones puedan tener confianza en que al notificar dichos sucesos, sus acciones u omisiones, acordes con su experiencia y formación, no sean castigadas; y

Consciente ~~de que la utilización de información sobre seguridad operacional para otros fines no relacionados con la seguridad operacional podría disuadir de suministrar tal información, y tener efectos perjudiciales para la seguridad operacional de la aviación;~~

Considerando ~~que es necesario encontrar un equilibrio entre la necesidad de proteger la información sobre seguridad operacional y la necesidad de administrar debidamente la justicia, y que el nivel de protección debería corresponder a la naturaleza de la información que cada fuente genere y al fin perseguido al divulgar la información;~~

~~Reconociendo que los avances tecnológicos han hecho posibles nuevos sistemas de recopilación, tratamiento e intercambio de datos sobre seguridad operacional, permitiendo contar con múltiples fuentes de información sobre seguridad operacional que son esenciales para mantener y mejorar la seguridad operacional de la aviación pueden ampliar los tipos de registros y los datos e información sobre seguridad operacional que pueden captar los sistemas de notificación de sucesos de seguridad operacional y los registradores de vuelo;~~

~~Tomando nota de que las leyes internacionales vigentes, así como las leyes, reglamentos, políticas y prácticas nacionales de muchos Estados, podrían no ser totalmente adecuados para proteger la información sobre seguridad operacional contra el uso indebido;~~

~~Tomando nota de que la OACI ha publicado y sigue elaborando orientación jurídica con el propósito de asistir a los Estados en la promulgación de sus leyes y reglamentos nacionales y en la introducción de políticas y prácticas de apoyo, a fin de proteger la información obtenida de los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, permitiendo al mismo tiempo la administración apropiada de la justicia;~~

~~Reconociendo que la orientación jurídica del Adjunto E al Anexo 13 y la del Adjunto B al Anexo 19 seguirá asistiendo a muchos Estados a crear y aplicar medios para proteger la información obtenida valiéndose de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional;~~

~~Consciente de que las autoridades de aviación civil reconocieron la necesidad de que la OACI siga estudiando la cuestión de la protección de la información sobre seguridad operacional; y~~

~~Reconociendo que el Grupo especial sobre protección de la información sobre seguridad operacional, establecido de acuerdo con las recomendaciones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de 2010 y en respuesta a la Resolución A37-3, promulgó, para someterla a examen, una serie de resultados y recomendaciones respecto al uso y protección apropiados de la información sobre seguridad operacional;~~

La Asamblea:

1. ~~Exhorta a los Estados miembros a reafirmar su compromiso de proteger los datos y la información sobre seguridad operacional recopilados para mantener o mejorar la seguridad operacional, así como sus fuentes;~~

2. ~~Insta a los Estados miembros a proteger los registros del registrador de vuelo o sus transcripciones en operaciones normales, fuera de lo contemplado en las investigaciones del Anexo 13;~~

13. ~~Insta a todos los Estados miembros a que continúen examinando su legislación vigente y la ajusten, según sea necesario, o promulguen leyes y reglamentos e introduzcan políticas y prácticas de apoyo que protejan la información obtenida de todos los sistemas pertinentes de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, basándose, en la medida de lo posible, en las directrices jurídicas y de otra índole elaboradas por la OACI y políticas para proteger los datos y la información sobre seguridad operacional y sus fuentes, así como los registros del registrador de vuelo o sus transcripciones en operaciones normales;~~

2. ~~Insta al Consejo a que coopere con los Estados miembros y las organizaciones internacionales correspondientes respecto a la elaboración y aplicación de orientación, teniendo en cuenta los resultados y recomendaciones del Grupo especial sobre protección de la información sobre seguridad operacional y la labor ulterior que se llevará a cabo con base en esos resultados y recomendaciones, para apoyar el establecimiento de sistemas de notificación de seguridad operacional eficaces, y el logro de un entorno equilibrado en que la información útil obtenida de todos los sistemas pertinentes de recopilación y procesamiento de datos sea fácilmente accesible, respetando al mismo tiempo los principios de administración de justicia y libertad de información;~~

3. ~~Encarga al Consejo que tome las medidas necesarias para asegurarse de que se perfeccionen las normas y métodos recomendados de la OACI del Anexo 19, de otros Anexos, según corresponda, y los textos de orientación sobre la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS), teniendo en cuenta los resultados y recomendaciones del Grupo especial sobre protección de la información sobre seguridad operacional y la labor ulterior que se llevará a cabo con base en esos resultados y recomendaciones, con la intención de garantizar la disponibilidad continua de la información sobre seguridad operacional necesaria para la gestión, el mantenimiento y el mejoramiento de dicha seguridad, teniendo en cuenta la interacción necesaria entre las autoridades de seguridad operacional y judiciales en el contexto de una cultura de información abierta; y~~

4. ~~Encarga a la Secretaria General que siga proporcionando apoyo a los Estados para que apliquen los marcos de protección contemplados en los Anexos 6 y 19; y~~

45. ~~Declara que esta resolución sustituye a la Resolución A37-3-A38-4.~~

28.21 La Comisión examinó la nota A40-WP/213, presentada por los Estados Unidos, Singapur y la IATA, copatrocinada por China, Fiji, Filipinas, Indonesia, Islas Marshall, Nauru, Palau, Papua Nueva Guinea, Reino Unido, Trinidad y Tabago y la FSF, en la que se destacaban los avances de las colaboraciones entre Estados e industria para el establecimiento de programas regionales de intercambio de información y análisis de datos a efectos de facilitar la gestión de los riesgos de seguridad operacional. La Comisión consideró que los Estados y la industria deberían utilizar y optimizar recursos para desarrollar capacidades analíticas y de recopilación de datos de seguridad operacional a fin de atender a las prioridades y metas regionales y mundiales en materia de seguridad operacional de la aviación en relación con el GASP. Asimismo, recomendó que los Estados y la industria colaboren compartiendo mejores prácticas de intercambio y análisis de información de seguridad operacional y metodologías para la identificación, análisis y atenuación de riesgos de seguridad operacional. Se puso en conocimiento de la Comisión que la OACI ha establecido un sitio web dedicado a la implementación de la seguridad operacional (www.icao.int/SMI) para compartir ejemplos prácticos y herramientas de implementación de la gestión de la seguridad operacional, y se ha invitado a los Estados y organizaciones internacionales a que aporten al sitio. Se informó a la Comisión que las medidas propuestas en A40-WP/213 se tratan a un nivel más alto en el proyecto de resolución 28/1 que figura en la nota A40-WP/51.

28.22 La Comisión examinó la nota A40-WP/361 Revisión núm. 1, presentada por Venezuela (República Bolivariana de) y apoyada por Estados de la región SAM y por la CLAC⁸, en la que se destacaban los problemas en la ejecución de los programas estatales de seguridad operacional (SSP).

⁸ Belice, Bolivia, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay.

La Comisión expresó su apoyo a que se tuviera en cuenta la escalabilidad en la implementación de las estrategias del GASP.

28.23 Proporcionaron notas de información Nepal (A40-WP/484), la República de Corea (A40-WP/430) y la Federación de Rusia (A40-WP/492).

Resultados de la 13ª Conferencia de navegación aérea

28.24 La Comisión examinó la nota A40-WP/12, presentada por el Consejo, en la que se informaba sobre los resultados de la AN-Conf/13, y al tomar nota de los mismos instó a los Estados a tomar las recomendaciones que les están dirigidas y pasar a la acción.

28.25 La Comisión reconoció la importancia de convocar reuniones de tipo departamental, como las conferencias de navegación aérea o las conferencias de alto nivel sobre seguridad operacional, con antelación a los períodos de sesiones de la Asamblea por constituir un medio para que las recomendaciones de trabajos técnicos adicionales que deba emprender la OACI se formulen con tiempo suficiente a los fines de la elaboración del presupuesto para el trienio siguiente. La Comisión respaldó tal práctica y recomendó mantenerla, tras lo cual alentó a los Estados, las organizaciones internacionales y la industria a ayudar a la OACI con recursos extrapresupuestarios para que la Organización pueda realizar el trabajo no presupuestado que surja de las recomendaciones formuladas en dichas reuniones de tipo departamental. La Comisión reconoció que celebrar reuniones de tipo departamental antes de los períodos de sesiones de la Asamblea permite a la Comisión Técnica concentrarse en los planes mundiales y las decisiones sobre políticas, lo que acrecienta la eficiencia en las Asambleas. Además, la Comisión recomendó que la OACI destacara a los Estados y a las organizaciones internacionales la importancia de asistir a las reuniones de tipo departamental a fin de debatir cuestiones técnicas.

28.26 La Comisión examinó la nota A40-WP/157, presentada por los 54 Estados contratantes⁹ miembros de la CAFAC, en la que se destacaba la necesidad de seguir fortaleciendo la cooperación cívico-militar y fomentando el uso flexible del espacio aéreo. Se puso en conocimiento de la Comisión que, en respuesta a las recomendaciones 3.4/1 y 3.4/2 de la AN-Conf/13 aprobadas por el Consejo, se está trabajando en estas propuestas. En consecuencia, y al destacar la importancia de la cooperación y la colaboración cívico-militar, la Comisión coincidió en que la OACI y los Estados deberían seguir adelante con sus iniciativas en apoyo de esta cooperación, así como en apoyo de la implementación del uso flexible del espacio aéreo.

28.27 Se tomó nota de las notas de información proporcionadas por India (A40-WP/363) y Bangladesh (A40-WP/503).

Declaración consolidada de criterios permanentes de la OACI

28.28 La Comisión examinó la nota A40-WP/3, presentada por el Consejo de conformidad con la Resolución A15-9 en la que se prevé que, en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea que tenga una sesión técnica, se adopte una declaración consolidada de los criterios permanentes y prácticas

⁹ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Cote d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea. La Comisión aceptó los cambios propuestos en el apéndice de la nota examinada.

28.29 Como resultado de las deliberaciones, la Comisión acordó presentar la siguiente resolución para su adopción por la Plenaria:

Resolución 28/4: Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea

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

Considerando que la Asamblea adoptó, mediante la Resolución ~~A37-15~~A38-12, Apéndices A a ~~WO~~ inclusive, una declaración de los criterios permanentes y las prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea existentes al concluir el ~~37º~~38º período de sesiones de la Asamblea;

Considerando que la Asamblea ha examinado las propuestas formuladas por el Consejo para la enmienda de la declaración de criterios permanentes y prácticas correspondientes que figura en la Resolución ~~A37-15~~A38-12, Apéndices A a ~~WO~~ inclusive, y ha enmendado la declaración para reflejar las decisiones tomadas durante el ~~38º~~40º período de sesiones;

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

Considerando que el texto contenido en los documentos normativos o autorizados y fáciles de obtener de la OACI, como los Anexos, planes mundiales, reglamentos internos e instrucciones para las reuniones de navegación aérea, normalmente debería excluirse de las declaraciones consolidadas. ~~Esto se aplica, incluidas, 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 ~~38º~~40º período de sesiones de la Asamblea; y
 - b) las prácticas correspondientes a los criterios individuales que figuran en los apéndices constituyen una orientación destinada a facilitar y garantizar la aplicación de los respectivos criterios; y.

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

23. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución ~~A37-15~~A38-12 con sus apéndices, a excepción de los Apéndices A, D y E que se sustituyen por la nueva Resolución A38-11 y a la Resolución A15-9.

APÉNDICE A

Reuniones de navegación aérea de alcance mundial

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

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

La Asamblea resuelve que:

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

Prácticas correspondientes

1. Antes de decidir que se dé traslado de un asunto a una reunión de carácter mundial, el Consejo debería estudiar si mediante un intercambio de correspondencia con los Estados o utilizando medios tales como grupos de expertos o grupos de estudio de navegación aérea podría resolverse el problema o facilitarse su solución en una reunión ulterior.

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

APÉNDICE B

Grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación (ANC)

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

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

La Asamblea resuelve que:

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

Práctica correspondiente

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

APÉNDICE C

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

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

APÉNDICE D

Personal de aviación cualificado y competente

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

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

Prácticas correspondientes

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

APÉNDICE E

Formulación y ejecución de planes regionales y procedimientos suplementarios regionales

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

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

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

4. las Reuniones regionales de navegación aérea (RAN), si bien son instrumentos importantes en la determinación de las instalaciones y servicios, se celebrarán sólo para tratar asuntos que no puedan tratarse adecuadamente por medio de los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG);

5. en los programas de ejecución de los Estados miembros se dará prioridad a la provisión y funcionamiento continuo de aquellas instalaciones y servicios cuya falta podría tener un efecto adverso en las operaciones aéreas internacionales;

6. la determinación y la investigación de medidas por parte de la OACI, sobre las deficiencias importantes en la ejecución de los planes regionales, se llevarán a cabo en el mínimo plazo posible; y
7. los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), aplicando un enfoque de gestión de proyectos, identificarán los problemas y deficiencias en los planes regionales y en la ejecución de los mismos, así como las medidas correctivas sugeridas.

Prácticas correspondientes

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

APÉNDICE F

Reuniones regionales de navegación aérea (RAN)

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

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

Prácticas correspondientes

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

APÉNDICE G

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

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

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

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

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

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

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

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

y *declara*, además, que:

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

Prácticas correspondientes

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

APÉNDICE H

Prestación de los servicios de búsqueda y salvamento

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

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

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

1. las regiones de búsqueda y salvamento, ya sea sobre los territorios de los Estados o, de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea, sobre un área más extensa que el espacio aéreo soberano de un Estado o sobre alta mar, se delimitarán basándose en consideraciones de carácter técnico y operacional, incluso en la conveniencia de que coincidan las regiones de información de vuelo, las regiones de búsqueda y salvamento y, por lo que respecta a las áreas sobre alta mar, las regiones de búsqueda y salvamento marítimas, a fin de garantizar la seguridad operacional y asegurar el más alto grado de eficacia con el menor costo;
2. los Estados asegurarán la cooperación más estrecha posible entre los servicios de búsqueda y salvamento marítimos y aeronáuticos que presten servicio en una misma área y, cuando sea práctico, establecerán centros conjuntos de coordinación de salvamento a fin de coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento 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 debida relación con la capacitación exigida y las tareas que debe desempeñar dicho personal.

APÉNDICE L

Participación de los Estados en la labor técnica de la OACI

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

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

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

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

Prácticas correspondientes

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

APÉNDICE M

Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

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

Prácticas correspondientes

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

APÉNDICE N

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

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

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

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

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

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

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

La Asamblea resuelve recomendar a los Estados miembros que cooperen en la investigación de accidentes de aviación, especialmente accidentes en los que la investigación requiere expertos e instalaciones

altamente especializados, y que para este fin los Estados miembros y las organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO), en la medida de lo posible, entre otras cosas:

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

Prácticas correspondientes

1. Se alienta a los Estados miembros a apoyar la realización de seminarios regionales sobre investigación de accidentes, con miras a intercambiar información sobre la legislación y los procedimientos de investigación de cada Estado, conocimientos y experiencia en gestión y técnicas de investigación, la disponibilidad de expertos e instalaciones y prácticas para tratar las dificultades que se presentan en la investigación de accidentes.

2. Debería alentarse a los Estados miembros a facilitar la participación de investigadores de las autoridades de investigación de accidentes, como observadores, en investigaciones en otros Estados para fines de instrucción y visitas de orientación.

3. Se alienta a los Estados miembros y a las RAIO a evaluar sus necesidades y capacidades en materia de investigación y prevención de accidentes de aviación, con miras a elaborar planes para cursos básicos de investigación y prevención de accidentes. Debería explorarse ampliamente el uso de los centros de instrucción regionales para tales cursos, así como la incorporación del método TRAINAIR PLUS que permite la instrucción internacionalmente normalizada y basada en competencias.

4. Se alienta a los Estados miembros a que consulten el modelo de Memorando de acuerdo (MOU) preparado por la OACI en 2007 para los Estados, a fin de fomentar la cooperación durante la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación. El modelo de MOU está disponible en el sitio web público de la OACI.

5. Se alienta a los Estados miembros a tener en cuenta el *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes* (Doc 9946) de la OACI en el que se proporciona orientación sobre la forma de establecer y gestionar un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes dentro de una región o subregión.

APÉNDICE O

Actuación humana

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

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

— FIN —