



A35-WP/330

P/65

6/10/04

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LAS CUESTIONES 22 Y 23 DEL ORDEN DEL DÍA

El informe adjunto sobre las cuestiones 22 y 23 del orden del día fue aprobado por la Comisión Técnica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de las Resoluciones 22/1 y 23/1.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que le corresponda en la carpeta para el informe, como informe completo sobre las cuestiones 22 y 23 del orden del día.

Cuestión 22: Preparación de una declaración refundida actualizada de los criterios permanentes de la OACI en materia de navegación aérea

22:1 La Comisión Técnica examinó la Declaración refundida de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea (Resolución A33-14 y Apéndices A a X) con las modificaciones propuestas en la nota A35-WP/8.

22:2 La Comisión examinó asimismo las notas A35-WP/109 presentada por los Estados Unidos y A35-WP/114 presentada por la Federación de Rusia, que contenían propuestas de enmienda de la Resolución A33-14. En la A35-WP/109, Estados Unidos reiteraba la política de larga data de la OACI de que la delimitación del espacio aéreo en el cual se prestan servicios de tránsito aéreo debía basarse en consideraciones operacionales y técnicas. La Comisión coincidió en que el espacio aéreo no debía segmentarse por otras razones que no fueran consideraciones técnicas, operacionales, de seguridad y eficiencia y convino en las enmiendas propuestas en la A35-WP/109 al Apéndice N de la Resolución A33-14 con la adición del término “eficiencia” en la segunda cláusula dispositiva.

22:3 La nota A35-WP/114 presentada por la Federación de Rusia se refería a la política sobre la formulación de normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) en el Apéndice A a la Resolución A33-14 y allí se sugerían modificaciones a la Declaración refundida revisada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea, presentada por la Secretaría en la nota A35-WP/8. Si bien apoyaba el objetivo de insistir en el nivel sistémico y los requisitos funcionales y de performance en los SARPS, la propuesta de la Federación de Rusia sostenía la necesidad de mantener especificaciones técnicas detalladas para los sistemas aeronáuticos complejos como parte de los SARPS en apéndices a los Anexos.

22:4 Tras un examen detallado de las propuestas que figuraban en las notas A35-WP/8 y A35-WP/114, la Comisión convino en que los SARPS para los sistemas aeronáuticos complejos debían consistir en disposiciones amplias, suficientemente evolucionadas y estables en las que se especificaran el nivel sistémico y los requisitos funcionales y de performance que proporcionan los niveles de seguridad y la interoperabilidad exigidos. En el caso de dichos sistemas, todas las especificaciones técnicas necesarias para satisfacer estos requisitos deberían incorporarse en apéndices a los Anexos y limitarse en la mayor medida posible. Estas especificaciones técnicas seguirían siendo objeto del procedimiento abreviado de adopción que se estipula actualmente en la Cláusula 6 de la Resolución A33-14. La Comisión acordó además que toda especificación técnica detallada conexa que proporcione un medio de cumplimiento de los SARPS debería incorporarse en documentos separados. De este modo se crearía una jerarquía de tres niveles de requisitos y especificaciones para los sistemas aeronáuticos complejos, es decir, los SARPS “básicos” que consistirían en requisitos amplios, de alto nivel, en los Anexos; las especificaciones técnicas en los apéndices de los Anexos; y las especificaciones técnicas detalladas conexas en documentos separados, publicados por la OACI y otras organizaciones.

22:5 Al aplicar los procedimientos y principios recomendados por el Consejo, la Comisión convino en que era necesario modificar el título de la Resolución (no se aplica a la versión en español) y los Apéndices A, H, M, N y O, por los motivos siguientes:

- a) **Título** — Para uniformarlo con el título de otras resoluciones de la Asamblea similares;

- b) **Apéndice A, Cláusulas dispositivas 3 y 6 y Práctica correspondiente núm. 1** — Para corregir una disparidad en el rango de las especificaciones técnicas detalladas relativas a las normas y métodos recomendados;
- c) **Apéndice H, Cláusula dispositiva 2** — Introducción de los nuevos apartados b) y d) y modificación de los actuales apartados b) y c) y de las Prácticas correspondientes núms. 2, 3 a) y b), 4 y 5: para reflejar la situación actual con respecto a la instrucción aeronáutica, en la que los Estados actualmente participan más en la supervisión de la instrucción que imparten entidades comerciales, en lugar de suministrarla en forma directa.
- d) **Apéndice M, el último considerando y las Cláusulas dispositivas 2 y 3** — Para actualizar su terminología (no se aplica a la versión en español);
- e) **Apéndice N, Título, Cláusula dispositiva 1 y nueva Cláusula dispositiva 2 y Práctica correspondiente 2** — Para dar motivos claros sobre toda segmentación de espacios aéreos; y
- f) **Apéndice O, cuarto considerando y Cláusulas dispositivas 1, 2 y 6** — De conformidad con la Enmienda 17 del Anexo 12 — Búsqueda y salvamento.

22:6 Las enmiendas mencionadas en los párrafos precedentes se incorporan en la Resolución 22/1.

22:7 La Comisión Técnica presente, para que la adopte la Plenaria, la Resolución 22/1, con los Apéndices A a X inclusive que, de conformidad con la práctica permanente, sustituye a la Resolución A33-14, Apéndices A a X, inclusive.

RESOLUCIÓN FORMULADA POR LA COMISIÓN TÉCNICA CUYA ADOPCIÓN SE RECOMIENDA A LA ASAMBLEA

Resolución A22/1

Declaración refundida 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 refundida de los criterios permanentes relacionados específicamente con la navegación aérea existentes al concluir ese período de sesiones.

Considerando que la Asamblea adoptó, mediante la Resolución A33-14, Apéndices A a X inclusive, una declaración de los criterios permanentes y las prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea, existentes al concluir el 33° período de sesiones de la Asamblea;

Considerando que la Asamblea ha examinado las propuestas de enmienda, formuladas por el Consejo, de la declaración de criterios permanentes y prácticas correspondientes que figura en la Resolución A33-14, Apéndices A a X inclusive, y ha enmendado la declaración para reflejar las decisiones tomadas durante el 35º período de sesiones; y

Considerando que la declaración de criterios permanentes que figura en la Resolución A33-14 queda sustituida por la presente;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que:
 - a) los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración refundida de los criterios permanentes y prácticas correspondientes de la Organización en materia de navegación aérea existentes al concluir el 35º período de sesiones de la Asamblea; y
 - b) las prácticas correspondientes a los criterios individuales que figuran en los apéndices constituyen una orientación destinada a facilitar y garantizar la aplicación de los respectivos criterios;
2. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A33-14 con sus Apéndices A a X inclusive.

APÉNDICE A

Formulación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)

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

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

Considerando que los términos “Norma” y “Método recomendado” significan lo siguiente:

- a) *Norma* — toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que, de acuerdo con el Convenio, se ajustarán los Estados contratantes. En el caso de que sea imposible su cumplimiento, el Artículo 38 del Convenio establece que es obligatorio hacer la correspondiente notificación al Consejo; y

- b) *Método recomendado* — toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes;

La Asamblea resuelve que:

1. los SARPS y los PANS se enmendarán cuando sea necesario para reflejar la evolución de las necesidades y de la técnica, proporcionando de este modo, entre otras cosas, una base sólida para la formulación de planes regionales y la provisión de instalaciones y servicios;

2. a reserva de lo establecido en la cláusula anterior, las normas y métodos recomendados se modificarán lo menos posible, con objeto de que los Estados contratantes puedan dar la necesaria estabilidad a sus reglamentos nacionales. Con este fin, las enmiendas se limitarán a las que sean importantes para la seguridad, regularidad y eficiencia, y no se efectuarán modificaciones de redacción a menos que resulten indispensables;

3. los textos de los SARPS y PANS se redactarán en estilo claro, sencillo y conciso. En el caso de sistemas aeronáuticos complejos, los SARPS consistirán en disposiciones de carácter general, maduras y estables que especifiquen los requisitos funcionales y de performance que deben cumplirse en los sistemas para alcanzar los niveles de seguridad operacional requeridos. Con relación a esos sistemas, las especificaciones técnicas detalladas que sean necesarias para cumplir con esos requisitos constituirán apéndices de los Anexos. Toda especificación técnica detallada se incluirá en documentos separados, y en los anexos se hará referencia a ella por medio de notas;

4. en la elaboración de los SARPS, procedimientos y textos de orientación, la OACI debería utilizar, en la mayor medida posible y con sujeción a un procedimiento adecuado de verificación y validación, los trabajos de otras organizaciones normativas reconocidas. Cuando el Consejo lo estime apropiado, se debería hacer referencia en la documentación de la OACI a los textos elaborados por esas organizaciones normativas;

5. las normas que especifiquen la provisión de instalaciones y servicios reflejarán un equilibrio adecuado entre las necesidades operacionales de contar con dichas instalaciones y servicios y las consecuencias económicas de su provisión, en la medida en que ello sea compatible con los requisitos de seguridad operacional y regularidad;

6. las propuestas de enmienda de los SARPS y PANS se someterán a la consideración de los Estados contratantes antes de que el Consejo adopte medidas al respecto, salvo cuando éste estime necesario adoptar medidas urgentes. Además, con sujeción a un procedimiento adecuado de verificación y validación, las especificaciones técnicas correspondientes a sistemas complejos pueden ser objeto de decisiones del Consejo sin consulta con los Estados. Con todo, dichos textos se pondrán a disposición de los Estados que los soliciten;

7. las fechas de aplicación de las enmiendas de los SARPS y PANS se fijarán de tal modo que los Estados contratantes dispongan de tiempo suficiente para su implantación; y

8. a menos que concurran circunstancias excepcionales, las fechas de aplicación de las enmiendas de los Anexos y PANS se fijarán de modo que se evite la necesidad de que los Estados

contratantes tengan que enmendar sus reglamentos nacionales más de dos veces en el año civil. En aplicación de lo que antecede, siempre que sea factible, no se enmendará un mismo Anexo o documento relativo a los PANS más de una vez por año civil.

Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería garantizar que las disposiciones de los SARPS y PANS sean compatibles entre sí. Además, el Consejo debería tratar de mejorar la tramitación, presentación y utilidad de los documentos de la OACI que contienen SARPS, PANS y otras disposiciones conexas, especialmente en el caso de sistemas complejos y sus aplicaciones correspondientes. Con ese fin el Consejo debería promover la elaboración y la actualización continua de requisitos funcionales y de performance de amplio alcance en los sistemas. El Consejo debería seguir procurando hallar los medios más apropiados para la elaboración, tramitación y difusión de especificaciones técnicas para sistemas complejos.

2. Los Estados contratantes deberían comentar plena y detalladamente sobre las propuestas de enmienda de los SARPS y PANS o, por lo menos, manifestar su acuerdo o desacuerdo sobre el fondo de las mismas; para ese fin, deberían disponer de un plazo mínimo de tres meses. Por otra parte, debería notificarse, por lo menos con 30 días de antelación, a los Estados contratantes que se tiene la intención de aprobar o adoptar textos detallados sobre los que no han sido consultados.

3. Debería concederse un plazo de tres meses dentro del cual los Estados contratantes puedan notificar su desacuerdo con las enmiendas de los SARPS que se hayan adoptado; al fijar el plazo de notificación del desacuerdo, el Consejo debería tener en cuenta el tiempo necesario para el envío de las enmiendas adoptadas y el recibo de las notificaciones por parte de los Estados.

4. Al aplicar la disposición de la Cláusula 8 de la parte dispositiva, el Consejo debería asegurarse de que, siempre que sea factible, el intervalo entre fechas comunes sucesivas de aplicación de las enmiendas de los Anexos y PANS sea de seis meses por lo menos.

APÉNDICE B

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 contratantes como de la Organización; y

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

La Asamblea resuelve que:

1. la celebración de reuniones convocadas por el Consejo, a las cuales puedan asistir todos los Estados contratantes en pie de igualdad, constituirá el vehículo principal para progresar en la solución de los problemas de carácter mundial, incluso la elaboración de enmiendas a los Anexos y otros documentos básicos en la esfera de la navegación aérea;

2. dichas reuniones se convocarán únicamente cuando lo justifiquen el número e importancia de los problemas que se hayan de tratar y existan probabilidades de adoptar medidas constructivas para resolverlos; las reuniones convocadas en virtud de estos principios podrán también verse llamadas a celebrar debates preliminares sobre asuntos respecto a los cuales no puedan adoptarse aún medidas concretas;

3. la organización de dichas reuniones se dispondrá de acuerdo con la mejor manera de llevar a cabo la tarea que se les asigne y lograr una coordinación adecuada entre las especialidades técnicas interesadas; y

4. a menos que lo exijan circunstancias especiales, no se convocarán más de dos de dichas reuniones en un mismo año civil y mediará un intervalo de por lo menos 12 meses entre la celebración de dos reuniones sucesivas que traten en detalle de la misma especialidad técnica.

Prácticas correspondientes

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

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 contratantes ni a la Organización;

La Asamblea resuelve que:

1. se crearán grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación siempre que sea necesario adelantar la solución de problemas técnicos especializados que no puedan resolverse adecuada o rápidamente mediante los recursos de que disponga la Comisión de Aeronavegación;
2. las atribuciones y los programas de trabajo de los grupos de expertos serán claros y concisos y se les requerirá ceñirse a los mismos; y
3. se examinará periódicamente la marcha de los trabajos de los grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación y dichos grupos cesarán de existir tan pronto hayan realizado la tarea que se les encomendó. La existencia de un grupo de expertos durante más de cuatro años solamente se permitirá cuando la Comisión de Aeronavegación lo estime justificado.

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 contratantes.

APÉNDICE D

Cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) y de los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)

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

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

Considerando que es importante que la Organización utilice todos los medios a su alcance para alentar y ayudar a los Estados contratantes a superar las dificultades que pueda plantearles la aplicación de los SARPS y los PANS;

La Asamblea resuelve que:

1. se alentará y ayudará a los Estados contratantes en la aplicación de los SARPS y los PANS, empleándose para ello todos los medios disponibles; y
2. se seguirán de cerca las diferencias existentes entre los reglamentos y prácticas de los Estados contratantes y los previstos en los SARPS y PANS, a fin de fomentar la eliminación de las diferencias que afecten mayormente a la seguridad y regularidad de la navegación aérea internacional o que sean incompatibles con los objetivos de las normas internacionales.

Prácticas correspondientes

1. Con objeto de alentar y prestar ayuda a los Estados contratantes en la aplicación de los SARPS y PANS, el Consejo debería utilizar todos los medios a su alcance, incluso los recursos de la Sede, de las oficinas regionales de la OACI y del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
2. Los Estados contratantes deberían proseguir, y en caso necesario intensificar, sus esfuerzos para aplicar en las instalaciones que tengan en servicio las prácticas y procedimientos que estén de acuerdo con los SARPS y PANS vigentes. A este respecto los Estados contratantes deberían considerar la posibilidad de modificar los trámites internos por los que se ponen en práctica las disposiciones de los SARPS y los PANS, cuando tales modificaciones permitan acelerar o simplificar dichos trámites o hacerlos más eficaces.
3. El Consejo debería instar a los Estados contratantes a que notifiquen a la Organización las diferencias que existan entre sus reglamentos y métodos nacionales y las disposiciones de los SARPS, así como también la fecha o fechas en que se ajustarán a los SARPS. Las notificaciones de diferencias con respecto a los SARPS recibidas deberían publicarse sin demora en Suplementos a los Anexos correspondientes. Asimismo, debería solicitarse de los Estados contratantes que publiquen en sus AIP cualesquiera diferencias importantes que existan entre sus reglamentos y los SARPS y PANS.
4. Para poder estar al tanto de las diferencias que existan con respecto a los SARPS y PANS, el Consejo debería solicitar informes de los Estados contratantes que no hayan notificado a la Organización la aplicación de los SARPS, o que lo hayan hecho en forma incompleta. Además, el Consejo debería solicitar también de los Estados contratantes que no hayan publicado en sus AIP información relativa a la aplicación de los SARPS y PANS, que la publiquen.

APÉNDICE E

Manuales y circulares técnicos de la OACI

Considerando que los textos de orientación técnica actualizados que facilita la OACI son de extraordinaria utilidad para las administraciones al planificar la aplicación de las normas y métodos recomendados, procedimientos para los servicios de navegación aérea y planes regionales;

Considerando que es igualmente importante que se disponga de orientación técnica adecuada para la formación de personal y la actualización de los conocimientos del personal en funciones que exigen los adelantos técnicos, para mejorar la calidad del servicio y aumentar el grado de seguridad de las operaciones aéreas;

Considerando que no existe ninguna otra posibilidad satisfactoria de facilitar dichos textos de orientación con carácter internacional, si no es bajo el patrocinio de la OACI; y

Considerando que el mantenimiento al día de los manuales de la OACI existentes y la preparación de nuevos manuales y circulares, según resulte apropiado, es una tarea importante tanto en términos de necesidades de personal técnico como administrativo, que entraña prioridades en conflicto y que exige medidas especiales relativas a la capacidad de la Secretaría y a los métodos de publicación;

La Asamblea resuelve que se dé prioridad a la actualización permanente del contenido de los actuales manuales técnicos de la OACI y a la preparación de los nuevos textos de orientación que los adelantos técnicos justifiquen, para garantizar que los Estados contratantes obtengan el máximo provecho de la aplicación de las normas, métodos recomendados y procedimientos para los servicios de navegación aérea así como de la planificación e implantación de las instalaciones y servicios.

Prácticas correspondientes

1. El Consejo, teniendo en cuenta la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional, debería mantener en revisión el programa de manuales y circulares técnicos de la OACI para asegurarse de que los textos de orientación abarquen debidamente todas las esferas técnicas pertinentes.

2. El Consejo debería procurar obtener los medios necesarios para preparar y publicar manuales y circulares técnicos apropiados sin demoras indebidas y sin entrar en competencia con las prioridades en la producción de publicaciones ordinarias.

APÉNDICE F

Unidades de medida

Considerando que convendría llegar a la unificación de las unidades de medida, en interés de la seguridad de las operaciones internacionales aéreas y terrestres;

Considerando que es importante que en las publicaciones de la OACI relativas a la navegación aérea se utilicen unidades de medida normalizadas; y

Considerando que en el Anexo 5, cuarta edición, se especifica el uso de un sistema normalizado de unidades de medida en las operaciones aéreas y terrestres de la aviación civil internacional basado en el sistema internacional de unidades de medida (SI), pero permite el empleo de ciertas unidades ajenas al sistema SI, unas con carácter permanente y otras con carácter temporal;

La Asamblea resuelve que:

1. se aliente a los Estados contratantes a ajustar sus reglamentos y métodos nacionales con las disposiciones del Anexo 5, tan pronto como sea posible; y
2. en todas las publicaciones de navegación aérea de la OACI deberán expresarse las unidades de medida en las unidades especificadas en el Anexo 5 cuando en el mismo existan unidades apropiadas.

APÉNDICE G

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 al personal aeronáutico pertinentes existen distintas interpretaciones respecto a si los Estados contratantes tienen o no la obligación de reconocer los certificados y licencias expedidos o convalidados por otros Estados contratantes; y

Considerando que por lo que respecta a ciertas categorías de aeronaves o clases de personal aeronáutico pueden transcurrir muchos años hasta que entren en vigor los SARPS correspondientes o quizá no sea factible adoptarlos respecto a determinadas categorías o clases;

La Asamblea resuelve que:

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

APÉNDICE H

Instrucción aeronáutica

Considerando que la provisión y funcionamiento satisfactorios de las instalaciones y servicios terrestres, así como la aplicación de los SARPS y los PANS, dependen de que el grado de formación del personal sea elevado;

Considerando que los Estados contratantes están experimentando dificultades con estas cuestiones debido a la falta de personal con formación adecuada;

Considerando que es preciso realizar un esfuerzo especial con objeto de fomentar un nivel más elevado de formación del personal y ayudar a los Estados contratantes a satisfacer sus necesidades en esta materia; y

Considerando que los seminarios teóricos llevados a cabo por la Organización representan un medio eficaz de promover el entendimiento común y la aplicación uniforme de los SARPS y los PANS;

La Asamblea resuelve que:

1. se alentará y ayudará a los Estados contratantes para que mantengan un nivel elevado de instrucción de su personal aeronáutico, especialmente el que se ocupe de la prestación y funcionamiento de las instalaciones y servicios destinados a la navegación aérea internacional. A este fin, y como parte de su programa de trabajo regular, la Organización llevará a cabo un programa de formación permanente que se ha denominado Programa de instrucción aeronáutica de la OACI*; y
2. el programa de instrucción aeronáutica de la OACI se regirá por los principios siguientes:
 - a) la instrucción aeronáutica es responsabilidad de los Estados contratantes;
 - b) la Organización debería otorgar la más alta prioridad al establecimiento de programas relacionados con la seguridad operacional y la seguridad de la aviación;
 - c) debería alentarse y facilitarse la prestación de ayuda entre Estados en materia de instrucción aeronáutica, especialmente en aquellos aspectos en que la falta de instrucción adecuada pueda perjudicar la seguridad, protección o regularidad de la navegación aérea internacional;
 - d) la Organización debería brindar asesoramiento a los Estados contratantes acerca de la vigilancia operacional de los centros de instrucción; y
 - e) la Organización no debería participar en la dirección de los centros de instrucción, pero sí alentar y asesorar a los explotadores de los centros.

Prácticas correspondientes

1. El Consejo, mediante la elaboración de especificaciones y textos de orientación, la realización de seminarios teóricos, así como por medio de asesoramiento directo y celebración de consultas, debería ayudar a los Estados contratantes a:
 - a) normalizar, en la medida de lo posible, los programas, métodos y materias que integran los cursos de instrucción, y establecer disposiciones adecuadas para los exámenes y el otorgamiento de licencias;

* La asistencia que presta la OACI en el marco del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo se rige por las Resoluciones A16-7 y A26-16.

- b) ajustar los grados de competencia a las normas internacionales; y
 - c) utilizar los criterios mencionados en los incisos a) y b) anteriores, con el objeto de conseguir una mayor uniformidad de las prácticas y procedimientos operativos.
2. Debería estudiarse constantemente la posibilidad de establecer cursos de instrucción especializada y superior, siempre que sea necesario contar con la competencia exigida para instalar, explotar y mantener las instalaciones y servicios.
3. El Consejo debería alentar a los Estados contratantes a establecer requisitos para:
- a) la instrucción práctica en el puesto de trabajo, incluyendo familiarización con las condiciones operativas pertinentes, del personal que después de haber finalizado la instrucción básica necesite tener experiencia en condiciones reales, antes de que se le asigne a puestos de responsabilidad en las operaciones; a este respecto los Estados deberían considerar la posibilidad de utilizar plenamente los recursos de los diversos programas de cooperación y asistencia técnica; y
 - b) cursos periódicos de actualización, especialmente cuando se introduzca nuevo equipo, procedimientos o técnicas.
4. El Consejo debería solicitar a los Estados contratantes que faciliten información, con objeto de comunicarla a los demás Estados, sobre los tipos de cursos aeronáuticos que patrocinen o que estén disponibles en sus Estados y en los cuales se acepten alumnos procedentes de otros Estados, así como la dirección a la cual puedan pedirse más detalles. Al mismo tiempo, el Consejo debería poner a disposición de los Estados contratantes toda información pertinente relativa a los centros de instrucción ayudados por la OACI que admiten alumnos de otros países.
5. El Consejo debería instar a los Estados contratantes a que utilicen al máximo los centros de instrucción que funcionen en sus respectivas regiones, para la formación de su personal aeronáutico en las materias respecto a las cuales no existan escuelas nacionales equivalentes. Con ese fin, el Consejo debería alentar a los Estados a establecer condiciones que favorezcan la asistencia de nacionales procedentes de otros Estados situados dentro de la región.

APÉNDICE I

**Coordinación de actividades relativas
a investigación, desarrollo, ensayos y
demostraciones en materia de comunicaciones,
navegación, vigilancia y gestión del tránsito aéreo
(CNS/ATM) y servicios de aeródromo**

Considerando que la Organización desempeña un papel importante en la coordinación de los trabajos de investigación y desarrollo en materia de CNS/ATM y servicios de aeródromo; y

Considerando la importancia de que la Organización envíe oportunamente, a los Estados que llevan a cabo trabajos de investigación y desarrollo, información relativa a los requisitos operacionales de la aviación civil internacional en estos campos;

La Asamblea resuelve que se estimulará la coordinación en el plano internacional de los trabajos de investigación, desarrollo, ensayos y demostraciones en materia de CNS/ATM y servicios de aeródromo, sin obstaculizar, no obstante, la indispensable libertad de acción en los citados trabajos.

Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería prestar la debida atención a la oportuna determinación de los requisitos operacionales de la aviación civil internacional en materia de CNS/ATM y servicios de aeródromo.

2. El Consejo debería alentar a los Estados contratantes a que proporcionen a la OACI información al día sobre la naturaleza y dirección de sus proyectos de investigación y desarrollo en curso y previstos que sean importantes, para que la Organización pueda seguir de cerca, coordinar y armonizar dichas actividades y hacerlas accesibles a todos los Estados contratantes.

APÉNDICE J

Coordinación de sistemas y subsistemas aeronáuticos

Considerando que es conveniente evitar la repetición innecesaria de las funciones de los equipos que se encuentran a bordo de las aeronaves o en las instalaciones terrestres o espaciales, en aras de la economía;

Considerando que podría resultar posible reducir la complejidad total de los futuros equipos coordinando las especificaciones generales y funcionales de ciertos nuevos equipos con las de los demás, que se lleven a bordo de las aeronaves o se encuentren en las instalaciones terrestres o espaciales;

Considerando que es preciso reconocer que dicha coordinación puede, no obstante, experimentar dificultades técnicas y operacionales, y que debe tener en cuenta la relación costo/eficacia correspondiente y la necesidad de proceder a una aplicación progresiva que no ocasione perjuicios innecesarios; y

Considerando que la Comisión de Aeronavegación ha desempeñado, en la medida de lo necesario, una función coordinadora en relación con las diversas actividades técnicas que están bajo su control tomando debidamente en consideración la información que le facilitan los Estados;

La Asamblea resuelve que se coordinen estrechamente los trabajos sobre los sistemas y subsistemas aeronáuticos, examinando detenidamente las relaciones que tienen entre sí y teniendo en cuenta los requisitos operacionales, el progreso tecnológico que pueda preverse y las consideraciones de costo/beneficio.

APÉNDICE K

Formulación 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 contratantes en virtud del Artículo 28 del Convenio; y

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

La Asamblea resuelve que:

1. los planes regionales se revisarán cuando sea evidente que ya no responden a 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 Organización, los Estados contratantes 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.

Prácticas correspondientes

1. El Consejo, teniendo en cuenta la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional, debería mantener constantemente en estudio el efecto de la variación de los requisitos en los planes regionales, con objeto de determinar a su debido tiempo si es necesaria su revisión.

2. Al evaluar la urgencia de una revisión de los planes regionales, el Consejo debería tener en cuenta el tiempo que los Estados contratantes 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 se fijan relacionándolas con los plazos de entrega del citado equipo.

4. El Consejo debería utilizar los grupos de planificación creados en las distintas regiones por el propio Consejo para ayudar a mantener al día los planes regionales y otros documentos complementarios.

APÉNDICE L

Reuniones regionales de navegación aérea (RAN)

Considerando que las reuniones RAN son de gran importancia para determinar las instalaciones y servicios que los Estados contratantes 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 contratantes y de la Organización; y

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

La Asamblea resuelve que:

1. la celebración de reuniones RAN, convocadas por el Consejo, constituirá el medio principal para examinar y enmendar de manera completa los planes regionales, con objeto de mantenerlos al día a medida que evolucionen las necesidades;
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 y/o geográfico cuando deban tratarse asuntos específicos, especialmente aquéllos 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 contratantes 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, incluida la declaración de los requisitos operacionales básicos y criterios de planificación, deberían despacharse normalmente por correo aéreo, 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; el resto de la documentación debería despacharse tan pronto como sea posible.

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 contratante 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 al día instrucciones específicas y detalladas para la consideración de asuntos de ejecución en las reuniones regionales de navegación aérea.

APÉNDICE M

Ejecución de planes regionales

Considerando que, de conformidad con el Artículo 28 del Convenio, los Estados contratantes se comprometen, en la medida en que lo juzguen factible, a proveer las instalaciones y servicios necesarios para facilitar la navegación aérea internacional;

Considerando que los planes regionales establecen los requisitos relativos a las instalaciones y servicios para la aviación civil internacional; y

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

La Asamblea resuelve que:

1. en los programas de ejecución de los Estados contratantes se dará prioridad a la provisión y funcionamiento continuo de aquellas instalaciones y servicios que, de no prestarse, ocasionarían probablemente graves perjuicios a las operaciones aéreas internacionales;

2. la determinación, investigación y recomendación de medidas por parte de la Organización, sobre las deficiencias importantes en la ejecución de los planes regionales, se llevarán a cabo en el plazo mínimo posible; y

3. los grupos regionales de planificación y ejecución 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, teniendo en cuenta la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional, debería comunicar a cada Estado contratante, detalladamente y a la mayor brevedad, las recomendaciones relativas a la provisión de instalaciones y servicios para la navegación aérea que corresponda aplicar en ese Estado en virtud de los planes regionales.
2. Los Estados contratantes deberían preparar y mantener al día los planes adecuados, incluso los relativos al personal, para la ejecución ordenada de las partes de los planes regionales pertinentes a cada uno de ellos.
3. El Consejo debería disponer lo necesario para la vigilancia del estado de ejecución de los planes regionales y para la publicación de informes periódicos sobre dicha ejecución en los cuales se debería incluir información sobre deficiencias graves en la ejecución de dichos planes.
4. Los usuarios de las instalaciones y servicios de navegación aérea deberían notificar todo problema grave encontrado debido a la falta de implantación de instalaciones y servicios requeridos en los planes regionales. Dichos informes deberían dirigirse a los Estados contratantes encargados de dicha implantación. Estos últimos deberían tomar medidas sobre tales informes, pero en el caso de que no se adopten las medidas correctivas adecuadas, los usuarios interesados deberían notificarlo a la OACI por medio de una organización internacional, en caso de que sea apropiado hacerlo.
5. El Consejo debería disponer lo necesario para la realización de exámenes periódicos de los problemas graves encontrados por los usuarios debidos a la falta de implantación de instalaciones y servicios de navegación aérea y, cuando corresponda, para la adopción de medidas que faciliten la eliminación de esos problemas, tan pronto como sea posible.

APÉNDICE N

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

Considerando que el Anexo 11 al Convenio requiere que los Estados contratantes 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 contratante puede delegar en otro la responsabilidad del suministro de los servicios de tránsito aéreo sobre su territorio, por mutuo acuerdo;

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

* La expresión "espacios aéreos ATS" comprende las regiones de información de vuelo, áreas y zonas de control.

Considerando que el Anexo 11 al Convenio prescribe que aquellas partes del espacio aéreo sobre alta mar en las que haya que suministrarse 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, normalmente 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 interesados deberían concertar acuerdos al respecto;

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 contratante 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 contratantes 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 Organización.

2. 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 O

Prestación de los servicios de búsqueda y salvamento

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

Considerando que el Anexo 12 al Convenio de Chicago contiene especificaciones relativas al establecimiento y prestación de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de los territorios de los Estados contratantes 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, normalmente 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 contratante 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, se procure 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 contratante 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 la 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 contratantes deberían, en cooperación con otros Estados y la Organización, 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 P

Coordinación entre el tránsito aéreo civil y el militar

Considerando que tanto el espacio aéreo como un gran número de instalaciones y servicios deberían ser utilizados en común por la aviación civil y militar;

Considerando que el Artículo 3, párrafo d), del Convenio prescribe que, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado, los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles;

Considerando que no se ha llegado a soluciones satisfactorias del problema de la utilización conjunta del espacio aéreo en todas las áreas; y

Considerando que si bien la integración completa del control del tránsito aéreo civil y militar debe considerarse como el objetivo final, la mejora de la coordinación en muchos Estados constituye actualmente el modo más inmediato de abordar la solución de las dificultades existentes;

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

Prácticas correspondientes

1. Los Estados contratantes deberían iniciar o mejorar la coordinación entre sus servicios de tránsito aéreo civil y militar, con objeto de cumplir con los principios enunciados en la Cláusula dispositiva 1 anterior.
2. El Consejo debería cerciorarse de que el asunto relativo a la coordinación civil y militar en la utilización del espacio aéreo se incluya, de ser necesario, en el orden del día de las reuniones departamentales y regionales.
3. 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.

APÉNDICE Q

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 de carácter grave 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. 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; y

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;

La Asamblea resuelve que:

1. la Organización continuará estudiando los requisitos técnicos referentes a aeródromos;
2. los futuros tipos de aeronaves deberán proyectarse de modo que puedan operar eficientemente y causando la mínima perturbación ambiental, en los aeródromos utilizados por las actuales aeronaves;
3. los Estados certificarán los aeródromos; y
4. los Estados deberían asegurar que los sistemas de gestión de la seguridad se introducen en sus aeródromos.

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, debería:

- a) preparar más textos de orientación sobre los futuros adelantos; y
 - b) mantener a los Estados contratantes informados de cuantas novedades ocurran.
2. El Consejo debería continuar llamando la atención de los fabricantes y explotadores de aeronaves acerca del criterio expresado en la Cláusula dispositiva 2.

APÉNDICE R

Ensayos en tierra y en vuelo de las radioayudas para la navegación

Considerando que es esencial verificar el buen funcionamiento de las radioayudas para la navegación mediante ensayos periódicos; y

Considerando que el establecimiento de instalaciones de ensayos en tierra mucho más perfeccionadas reduciría al mínimo la necesidad de efectuar ensayos en vuelo;

La Asamblea resuelve que:

1. en espera del posible establecimiento de instalaciones de ensayos en tierra mucho más perfeccionadas, las radioayudas para la navegación se verificarán regularmente mediante ensayos en vuelo; y
2. con objeto de reducir al mínimo la necesidad de efectuar ensayos periódicos en vuelo, debería perfeccionarse el equipo terrestre de radionavegación, incluso las instalaciones correspondientes de ensayo y control en tierra, para que proporcionen la misma seguridad de funcionamiento que los ensayos en vuelo.

Prácticas correspondientes

1. En espera de la posibilidad de conseguir instalaciones de ensayos en tierra mucho más perfeccionadas, los Estados contratantes deberían crear sus propias secciones de ensayos en vuelo, crearlas en común con otros Estados, o concertar acuerdos con Estados u organismos que dispongan de los medios adecuados, para que éstos realicen ensayos en vuelo por su cuenta.

2. El Consejo debería continuar su labor con miras a coordinar las disposiciones que tomen los Estados contratantes para llevar a cabo regularmente ensayos en vuelo de sus radioayudas para la navegación.

3. El Consejo debería investigar, en consulta con los Estados contratantes que participen en el perfeccionamiento y fabricación de sistemas de radioayudas para la navegación, todos los medios posibles para mejorar las instalaciones de ensayos en tierra, con objeto de reducir al mínimo la necesidad de efectuar ensayos periódicos en vuelo.

4. El Consejo debería transmitir a los Estados contratantes toda información relativa a los adelantos de importancia obtenidos en el perfeccionamiento del equipo terrestre de radionavegación, incluso las instalaciones correspondientes de ensayo y control en tierra, en la medida en que dichos adelantos puedan contribuir a reducir al mínimo la necesidad de efectuar ensayos en vuelo.

APÉNDICE S

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 las condiciones de empleo del personal aeronáutico terrestre deberían guardar la relación debida con la capacitación exigida y las tareas que debe desempeñar dicho personal.

APÉNDICE T

Participación de los Estados en la labor técnica de la OACI

Considerando que las aportaciones de carácter técnico de los Estados contratantes 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 contratantes participen rápida y adecuadamente en la labor técnica de la Organización; y

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

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

Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería estimular la participación efectiva de los Estados contratantes en la labor técnica de la Organización, teniendo debidamente en cuenta la necesidad de reducir al mínimo el costo que dicha participación representa para la Organización y los Estados contratantes.

2. Los Estados contratantes 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, ya sea 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 Organización; y
 - e) ayudar a la Organización en su labor técnica por cualquier otro medio que elija el Consejo.

APÉNDICE U

Secretaría técnica de la Sede y de las oficinas regionales

Considerando que es preciso seguir prestando una ayuda eficaz a los Estados contratantes 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 contratantes 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 contratantes a resolver los problemas relativos a 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 contratantes 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 Organización 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 V

Cooperación entre los Estados contratantes en las investigaciones de ciertos accidentes de aviación

Considerando que corresponde al Estado donde ocurre el accidente abrir una encuesta 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 exige 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 contratantes 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 entorpecida excesivamente por consideraciones de costo; y

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;

La Asamblea resuelve recomendar a los Estados contratantes que cooperen en la investigación de accidentes de aviación de gran magnitud o en accidentes en los que la investigación requiere expertos e instalaciones altamente especializados, y que para este fin los Estados contratantes, en la medida de lo posible, entre otras cosas:

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

Prácticas correspondientes

1. Debería alentarse a los Estados contratantes 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, la compartición de conocimientos y expertos en gestión y técnicas de investigación, la disponibilidad de expertos e instalaciones y sobre prácticas para tratar las dificultades que se presentan en la investigación de accidentes.

2. Debería alentarse a los Estados contratantes 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. Debería alentarse a los Estados contratantes 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 que permite la instrucción internacionalmente normalizada.

APÉNDICE W

La seguridad de vuelo y los factores humanos

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 los factores humanos están relacionados con las limitaciones del comportamiento humano en el entorno de la aviación civil;

Considerando que en la mayoría de los accidentes (aproximadamente el 70%), se manifiesta la incidencia de factores humanos, y por lo tanto sigue existiendo la necesidad de adoptar medidas apropiadas encaminadas a reducir el número de accidentes aéreos;

Considerando que el uso creciente de la automatización y la introducción de nuevas técnicas, con la complejidad que ocasionan tanto en las operaciones de vuelo como en las de tierra, pueden agravar aún más las cuestiones de factores humanos, a menos que se tomen medidas apropiadas y oportunas;

Considerando que varios Estados están poniendo en práctica programas relativos a los factores humanos, la experiencia que han adquirido debería aplicarse prácticamente con miras a elevar el nivel de seguridad en el transporte aéreo; y

Considerando que se admite que para lograr avances significativos en el mejoramiento de la seguridad de la aviación es necesario reducir aún más la incidencia de los factores humanos en los accidentes de aviación;

La Asamblea resuelve que:

1. los Estados contratantes deberían tener en cuenta los aspectos pertinentes de los factores humanos al diseñar o certificar equipos y procedimientos operacionales y al dar instrucción y licencias al personal;
2. debería alentarse a los Estados contratantes a cooperar ampliamente y a activar el intercambio de información sobre los problemas relativos a la influencia de los factores humanos en la seguridad de los vuelos de la aviación civil; y
3. el Consejo debería compilar y analizar la experiencia de los Estados y elaborar e introducir textos de la OACI apropiados relativos a los diversos aspectos de los factores humanos.

APÉNDICE X

Provisión de servicios de tránsito aéreo

Considerando que de conformidad con el Anexo 11 del Convenio, los Estados contratantes deben disponer la provisión de servicios de tránsito aéreo en los espacios aéreos y en los aeródromos con respecto a los cuales se ha determinado que dichos servicios serían necesarios;

Considerando que el Anexo 11 del Convenio exige que los Estados contratantes se cercioren de que se establezcan sistemas de gestión de la seguridad ATS;

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

La Asamblea resuelve que:

1. al implantar servicios de tránsito aéreo, los Estados se cerciorarán de que los servicios que se suministren cumplan con los requisitos establecidos de seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional;
2. habida cuenta de la necesidad de que la implantación y funcionamiento de los sistemas CNS/ATM sean eficientes en función de los costos, los Estados consideren la posibilidad de realizar esfuerzos coordinados para la implantación de una gestión más eficiente del espacio aéreo, en especial, del espacio aéreo superior; y

3. los Estados deberían cerciorarse que el proveedor de servicios de tránsito aéreo correspondiente implante sistemas de gestión de la seguridad en todos los espacios aéreos y en todos los aeródromos en los que se presten servicios de tránsito aéreo.

Práctica correspondiente

Los Estados contratantes deberían considerar, según convenga, el establecimiento conjunto de una entidad única 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 la alta mar.

Instrucción y licencias de la tripulación de cabina

22:8 Se sometió a la Comisión la nota A35-WP/142, presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF). En dicha nota se invitaba a la OACI a introducir normas básicas para la certificación de la tripulación de cabina en el Anexo 1, elaborar requisitos de tipo PANS sobre la competencia de la tripulación de cabina y examinar los textos de orientación sobre instrucción de la tripulación de cabina en materia de seguridad operacional y protección de la aviación. Se informó a la Comisión acerca de los requisitos existentes de la OACI relacionados con la tripulación de cabina, que comprendían las normas del Anexo 6 sobre instrucción de la tripulación de cabina en materia de seguridad operacional y protección de la aviación, así como varios manuales y circulares sobre ese asunto, incluso la Parte E-1 (Tripulación de cabina) del manual de instrucción de la OACI que se está actualizando actualmente. Todas las delegaciones que manifestaron sus puntos de vista sobre la nota convinieron en la necesidad de requisitos normalizados sobre instrucción para la tripulación de cabina y en la importancia de asegurar que la tripulación de cabina sea competente y esté debidamente capacitada. Sin embargo, hubo puntos de vista divergentes acerca de si la OACI debería elaborar normas sobre licencias como lo proponía la ITF. Algunas delegaciones sostuvieron la idea de que las licencias de la tripulación de cabina contribuirían a mejorar la seguridad de vuelo y varias de ellas informaron a la Comisión que sus Estados expedían licencias a la tripulación de cabina. Otras delegaciones indicaron que no apoyarían la propuesta de la ITF sobre licencias para la tripulación de cabina, pues consideraban que el enfoque actual, que prevé normas de instrucción para la tripulación de cabina, era satisfactorio y que una licencia no agregaría valor a la seguridad operacional. Teniendo en cuenta los puntos de vista expresados durante el debate y las limitaciones que las restricciones financieras imponen a nuevas tareas para la OACI, la Comisión convino en que la OACI debería continuar sus esfuerzos para mejorar y normalizar los requisitos de instrucción relativos a la tripulación de cabina y asegurar que la tripulación de cabina adquiera y mantenga el nivel de competencia requerido. No obstante lo cual, la Comisión no apoyó la propuesta de la ITF en el sentido de introducir normas básicas para la tripulación de cabina en el Anexo 1.

Ampliación de la participación en el proceso de planificación regional

22:9 También se presentó a la Comisión la nota A35-WP/193, presentada por Sudáfrica, en la cual se proponía un examen de la participación en los grupos regionales de planificación y el establecimiento de un mecanismo para asegurar la contribución y participación de expertos pertinentes en el proceso de planificación. Hubo amplio apoyo en la Comisión para toda mejora en los procesos de planificación nacional basada en las actividades de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). La Comisión reconoció que las organizaciones internacionales emergentes podían hacer una valiosa contribución en el proceso de planificación regional y observó que existen actualmente los medios para que tales organizaciones participen en calidad de observadores en los PIRG. La Comisión opinó que debía apoyarse a las oficinas regionales, tanto técnica como económicamente, para mejorar su capacidad de planificación y ejecución de la infraestructura de la navegación aérea.

22:10 La Comisión tomó nota de la información contenida en la nota A35-WP/221, presentada por Pakistán, sobre los servicios de navegación aérea en Pakistán.

Cuestión 23: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

23:1 La Comisión Técnica examinó la Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) (Resolución A33-15 y Apéndices A y B), así como las modificaciones propuestas para la misma y presentadas en la nota A35-WP/8.

23:2 Al aplicar los procedimientos y principios recomendados por el Consejo, la Comisión convino en que era necesario enmendar el título de la Resolución y el Apéndice B, a raíz del informe de la 11ª Conferencia de navegación aérea (2003) que incluía, entre otras cosas, una recomendación destinada a respaldar el nuevo concepto operacional de ATM mundial en apoyo del sistema ATM mundial y del futuro sistema ATM basado en la performance.

23:3 Las enmiendas antedichas se han incorporado en la Resolución 23/1.

23:4 La Comisión Técnica somete a la adopción de la Plenaria la Resolución 23/1 y Apéndices A y B que, conforme a la práctica vigente, sustituye a la Resolución A33-15 y Apéndices A y B.

**RESOLUCIÓN FORMULADA POR LA COMISIÓN TÉCNICA Y
CUYA ADOPCIÓN SE RECOMIENDA A LA ASAMBLEA**

Resolución 23/1

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

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

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas CNS/ATM, según están formuladas al clausurarse el 35º período de sesiones de la Asamblea;

2. *Resuelve* seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea, para el cual se crea una comisión técnica, una declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas CNS/ATM; y

3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A33-15.

APÉNDICE A

Política general

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Resuelve* que nada debería privar a un Estado contratante de su derecho de beneficiarse de los sistemas CNS/ATM de la OACI ni ser motivo de discriminación entre los Estados proveedores de servicios y los usuarios;

2. *Resuelve* que ni la soberanía ni las fronteras de los Estados deberían resultar afectadas por la implantación de los sistemas CNS/ATM de la OACI;

3. *Insta* a que las disposiciones y textos de orientación relativos a todos los aspectos de los sistemas CNS/ATM de la OACI se estudien y elaboren mediante la organización de reuniones, conferencias, grupos de expertos y seminarios apropiados con la participación de los Estados contratantes; y

4. *Insta* a que las disposiciones propuestas para todos los aspectos de los sistemas CNS/ATM de la OACI se transmitan a todos los Estados contratantes con la antelación necesaria, de modo que tengan la oportunidad de prepararse en la medida de lo posible.

APÉNDICE B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados, los PIRG y la industria aeronáutica a utilizar el concepto operacional de ATM mundial de la OACI como marco común para guiar la planificación e implantación de los sistemas CNS/ATM y a concentrar todo ese trabajo de elaboración en el concepto operacional de ATM mundial;

2. *Insta* al Consejo a asegurar que la OACI elabore las estrategias de transición, los requisitos ATM y los SARPS necesarios para apoyar la implantación de un sistema ATM mundial;

3. *Insta* al Consejo a que continúe examinando sin demora los aspectos económicos, institucionales, jurídicos y estratégicos relacionados con la implantación de los sistemas CNS/ATM de la OACI;

4. *Insta* al Consejo a adoptar las medidas necesarias para asegurar que el futuro sistema ATM mundial esté basado en la performance y que los objetivos y las metas de performance para el sistema futuro se elaboren de manera oportuna;

5. *Exhorta* a los Estados que estén en condiciones de hacerlo, e

Invita a las organizaciones internacionales interesadas, a los usuarios y a los proveedores de servicios a:

- a) no ahorrar ningún esfuerzo para colaborar en la ejecución del programa de investigación, desarrollo, pruebas y demostraciones (IDP y D) y facilitarlo, en estrecha cooperación con los Estados de recursos limitados; y
- b) validar los componentes del concepto identificados en el concepto operacional de ATM mundial;

6. *Pide* al Consejo, como asunto de alta prioridad y en el marco del presupuesto aprobado por la Asamblea, que se asegure de que se pongan los recursos necesarios a disposición de las Oficinas regionales de la OACI, en particular de aquellas acreditadas ante los Estados en desarrollo, teniendo en cuenta el apoyo creciente que tendrán que proporcionar a los grupos regionales de planificación y ejecución, que son los principales órganos encargados de la planificación regional de la transición a los sistemas CNS/ATM de la OACI; y

7. *Pide asimismo* al Consejo que continúe instando a los Estados, organizaciones internacionales e instituciones financieras a movilizar recursos para ayudar a los Estados que necesiten cooperación técnica en la planificación e implantación de los sistemas CNS/ATM de la OACI.

Plan conjunto AEFMP

23:5 La Comisión examinó la nota A35-WP/134 presentada por Francia en la que se exponían los resultados de una iniciativa conjunta, conocida como el Plan conjunto AEFMP, creado por Argelia, España, Francia, Marruecos y Portugal para armonizar los cinco sistemas de navegación aérea de los Estados miembros. La Comisión tomó nota de que el Plan estaba de acuerdo con la Recomendación 1/13 de la 11ª Conferencia de navegación aérea (2003), que alentaba las aplicaciones de interfaz interregional y con la Recomendación 4/1, que subrayaba la necesidad de que la OACI desarrollara un mecanismo para la coordinación interregional e instaba a los Estados a crear comités de coordinación e implantación CNS/ATM. La Comisión estuvo de acuerdo respecto a la necesidad de que la OACI promoviera dicha cooperación entre otros Estados y entre las regiones de la OACI, y tomó nota de que los países del Plan conjunto AEFMP estaban dispuestos a compartir sus experiencias en beneficio de todo el sistema de navegación aérea.

Eficacia del funcionamiento de los servicios de navegación aérea

23:6 La Comisión examinó la nota A35-WP/158, presentada por 41 Estados contratantes, miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), en la que se reiteraba la importancia de un marco relativo a la eficacia del funcionamiento de los servicios de navegación aérea, así como de las tareas y decisiones afines adoptadas en el seno de la OACI. En la nota también se describía la experiencia y las actividades europeas en dicho ámbito. La Comisión recordó las recomendaciones de la 11ª Conferencia de navegación aérea (2003) destinadas a avanzar las tareas en torno al marco relativo a la

performance y también el hecho de que la conferencia había reafirmado que el sistema de gestión del tránsito aéreo mundial del futuro debería basarse en objetivos concretos de performance que se realizarían y supervisarían, especialmente con respecto a las expectativas de los usuarios. En la nota se presentaba una organización jerárquica de los conceptos relativos a la eficacia de funcionamiento ATM elaborada por la OACI y se comunicó a la Comisión que los Estados europeos podrían ayudar a desarrollar los dos primeros niveles de la jerarquía: “Requisitos políticos y socioeconómicos” y “Performance requerida del sistema ATM (RASP)”. Se comunicó a la Comisión que la OACI, como medida de seguimiento de la 11ª Conferencia de navegación aérea (2003), ya estaba avanzando las tareas propuestas en la nota de estudio. También convino en que, en el momento oportuno, la OACI celebraría, en cooperación con otras organizaciones, una reunión mundial para acordar los objetivos de performance y requisitos de supervisión.

Repercusiones de las nuevas tecnologías ATM en los países subdesarrollados

23:7 La Comisión examinó la nota A35-WP/194, presentada por 21 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que trataba de la necesidad de reconocer las diferencias y características regionales cuando se planifica para la introducción de un nuevo concepto operacional de ATM mundial. La Comisión recordó que la 11ª Conferencia de navegación aérea (2003) había reconocido que, al seguir adelante con la planificación y ejecución de actividades relacionadas con el concepto operacional de ATM, debía tenerse presente que los Estados y las regiones son distintos entre sí y tienen necesidades diferentes que requieren soluciones distintas, y que éste un aspecto fundamental del concepto operacional ATM, reconociendo al mismo tiempo que la planificación debía armonizarse en la mayor medida posible para asegurar que las soluciones estuvieran internacionalmente normalizadas e integradas y que no impusieran innecesariamente el requisito de contar con múltiples equipos. La Comisión estuvo de acuerdo con las ideas presentadas en la nota y observó que las entidades de planificación estaban plenamente concientes de las necesidades señaladas en la nota de estudio. Se observó que estas ideas y necesidades estaban de acuerdo con el texto de la Resolución A33-15, Apéndice B, actualizada en la Resolución 23/1 como sigue:

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

Repercusiones de las nuevas tecnologías CNS en los países subdesarrollados

23:8 Los 21 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) presentaron también la nota A35-WP/195, que contenía un análisis general de las repercusiones económicas de la introducción de las nuevas tecnologías CNS en los países subdesarrollados. La Comisión reconoció que, si bien desde el punto de vista conceptual el sistema ATM mundial se consideraba independiente de la tecnología, había fomentado el surgimiento de una amplia gama de tecnologías CNS, aumentando así las opciones tecnológicas para la implantación de los sistemas CNS/ATM. Tomando nota de la necesidad de elaborar una estrategia ante la proliferación de nuevas tecnologías, la Comisión reafirmó que los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) adoptan soluciones sistémicas, que han demostrado ser seguras, beneficiosas y justificadas desde los puntos de vista económico y operacional. A este respecto, la Comisión recordó que la OACI, en respuesta a la Recomendación 1/3 de la 11ª Conferencia de navegación aérea (2003), había acordado una prioridad elevada a la elaboración de un conjunto de requisitos ATM funcionales y operacionales para un sistema

ATM mundial. Además, la Comisión destacó la necesidad de continuidad y de que no se perciban límites en la implantación de los sistemas CNS/ATM, en vez de interfuncionalidad, dado que esta última significaba mayores costos para los usuarios. La Comisión también tomó nota de la estrecha relación que existía con respecto a la Resolución A33-14, Apéndice X, en la cual se reconocía que los esfuerzos coordinados entre los Estados contratantes podrían llevar a una gestión más eficiente del tránsito aéreo. En la práctica correspondiente se declaraba que los Estados contratantes deberían considerar, según convenga, el establecimiento conjunto de una entidad única 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 la alta mar. Además, la Comisión tomó nota de los principios contenidos en la Resolución A33-14, Apéndice N.

Reglamentación del personal como instrumento de apoyo a la seguridad operacional y la protección de la aviación en los servicios de tránsito aéreo

23:9 Con respecto a la nota A35-WP/198, presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), la Comisión tomó nota de que la cuestión del otorgamiento de licencias a los proveedores de servicios de tránsito aéreo y al personal de electrónica para la seguridad del tránsito aéreo (ATSEP) también se había tratado durante la 11ª Conferencia de navegación aérea (2003). Se señalaron las conclusiones de dicha Conferencia y las medidas de la OACI al respecto y la Comisión convino en que no eran necesarias otras decisiones de la Asamblea. La Comisión tomó nota también de que el examen de las normas para el otorgamiento de licencias a los controladores de tránsito aéreo (ATCO) sugerido por la ITF era objeto de estudio por la Comisión de Aeronavegación, pero que aún no se había adoptado ninguna decisión. Las demás propuestas presentadas por la ITF, que trataban de la elaboración de reglamentos para el tiempo de trabajo del personal ATCO y ATSEP y un estudio sobre la reestructuración y creciente fragmentación de los servicios de tránsito aéreo y de las operaciones de mantenimiento y de sus repercusiones en la seguridad y protección de la aviación no recibieron el apoyo de la Comisión.

Elaboración de una metodología mundial de evaluación de la seguridad operacional de puerta a puerta

23:10 Cuarenta y un Estados contratantes, miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil, presentaron la nota A35-WP/220, en la que se proponía la necesidad de elaborar un enfoque mundial integrado sistémico de evaluación de la seguridad operacional que integre todos los componentes del sistema aeronáutico de un modo equilibrado. Se reconoció la relación de dicha nota con la A35-WP/157, presentada en el marco de la cuestión 24, en la que se proponía que la OACI debería establecer un modelo mundial normalizado para la implantación de los sistemas de gestión de la seguridad operacional. La Comisión recordó las Recomendaciones 2/1 y 2/2 de la 11ª Conferencia de navegación aérea (2003) que trataban de la necesidad de establecer un marco para la seguridad del sistema y la implantación de programas de gestión de la seguridad de los servicios de tránsito aéreo (ATS) respectivamente, observando que la OACI proseguía la labor necesaria por medio de varios grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación y de la Secretaría. También se observó que la Secretaría había establecido un equipo de proyecto para la armonización de las disposiciones de la OACI relacionadas con la gestión de la seguridad operacional. Finalmente, se informó a la Comisión que el programa técnico de la OACI en la esfera de la navegación aérea ya había sido actualizado para incorporar las recomendaciones de la 11ª Conferencia de navegación aérea (2003). La Comisión convino en que el Consejo examinaría el Plan global para la seguridad aeronáutica (GASP) en el contexto de las medidas preparadas en WP/220 y, cuando correspondiese, asignaría las prioridades del programa y lo enmendaría.

23:11 La Comisión tomó nota también de las notas de información presentadas por la República de Corea en la nota A35-WP/161 sobre el plan de implantación de la separación vertical mínima reducida (RVSM) en la República de Corea, A35-WP/162 sobre programas de becas de instrucción para el personal técnico aeronáutico, A35-WP/163 relativa a la introducción del servicio del sistema de autorización antes de la partida por enlace de datos y del servicio automático de información terminal por enlace de datos (D-PDC/D-ATIS) empleando el sistema de direccionamiento e informe para comunicaciones de aeronaves (ACARS) en la República de Corea, y A35-WP/164 relativa a las actividades de implantación de los nuevos sistemas CNS/ATM en la República de Corea. También se tomó nota de la nota de información A35-WP/203, presentada por Egipto en nombre de los Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil, relativa a la iniciativa egipcia para un sistema de satélites para misiones múltiples dedicado a los servicios CNS/ATM “NAVISAT” del sistema de navegación África y Oriente Medio, y de las notas A35-WP/254 (China) en la que se ofrecía un panorama del proyecto relativo a los Centros de control de área septentrional, oriental y meridional de la Administración de Aviación Civil de China (CAAC), A35-WP/274 (Estados Unidos), sobre el uso del servicio mundial de determinación precisa de la posición en el espacio aéreo nacional e internacional, y A35-WP/321 [Bahrein en nombre de los Estados miembros de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC)] sobre el establecimiento del organismo Arab Control. También se tomó nota de los siguientes documentos: A35-WP/240 (República Islámica del Irán), relativa a la autorización para el ascenso, con sujeción a mantener la propia separación en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC), y A35-WP/255 y 256 (República de Colombia) sobre la integración y cooperación multinacional y estudios de implantación del GNSS, respectivamente.

— FIN —