

Doc 9790



Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 5 de octubre de 2001)

Doc 9790 • Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 5 de octubre de 2001)

Publicado bajo la responsabilidad del Secretario General

© OACI 2002
4/02, S/P1/375

Núm. de pedido 9790
Impreso en la OACI

Organización de Aviación Civil Internacional

Publicado por separado en español, árabe, francés, inglés y ruso, por la Organización de Aviación Civil Internacional. Toda la correspondencia, con excepción de los pedidos y suscripciones, debe dirigirse al Secretario General.

Los pedidos deben dirigirse a las direcciones siguientes junto con la correspondiente remesa (mediante giro bancario, cheque u orden de pago) en dólares estadounidenses o en la moneda del país de compra. En la Sede de la OACI también se aceptan pedidos pagaderos con tarjetas de crédito (American Express, MasterCard o Visa).

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7
Teléfono: +1 (514) 954-8022; Facsímile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; Correo-e: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

Alemania. UNO-Verlag GmbH, Am Hofgarten 10, D-53113 Bonn
Teléfono: +49 (0) 2 28-9 49 0 20; Facsímile: +49 (0) 2 28-9 49 02 22; Correo-e: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Teléfono: +86 137 0177 4638; Facsímile: +86 21 5888 1629; Correo-e: glorymaster@online.sh.cn

Egipto. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Teléfono: +20 (2) 267 4840; Facsímile: +20 (2) 267 4843; Sitatex: CAICAYA; Correo-e: icao@idsc.net.eg

Eslovaquia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21 / Teléfono: +421 (7) 4857 1111; Facsímile: +421 (7) 4857 2105

España. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid / Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsímile: +34 (91) 321-3157; Correo-e: sssc.ventasaoaci@aena.es

Federación de Rusia. Aviaizdat, 48, Ivan Franko Street, Moscow 121351 / Teléfono: +7 (095) 417-0405; Facsímile: +7 (095) 417-0254

Francia. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Teléfono: +33 (1) 46 41 85 85; Facsímile: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA; Correo-e: icaournat@paris.icao.int

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 o 17 Park Street, Calcutta 700016
Teléfono: +91 (11) 331-5896; Facsímile: +91 (11) 332-2639

Japón. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Teléfono: +81 (3) 3503-2686; Facsímile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi
Teléfono: +254 (20) 622 395; Facsímile: +254 (20) 623 028; Sitatex: NBOCAYA; Correo-e: icao@icao.unon.org

México. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. Piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsímile: +52 (55) 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Teléfono: +234 (1) 4979780; Facsímile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; Correo-e: aviation@landovercompany.com

Perú. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 575 1646; Facsímile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: mail@lima.icao.int

Reino Unido. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Teléfono: +44 161 499 0023; Facsímile: +44 161 499 0298 Correo-e: enquiries@afeonline.com; World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Teléfono: +221 839 9393; Facsímile: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Correo-e: icaodkr@icao.sn

Sudáfrica. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Teléfono: +27 (11) 315-0003/4; Facsímile: +27 (11) 805-3649; Correo-e: avex@iafrica.com

Suiza. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Teléfono: +41 021 943 2673; Facsímile: +41 021 943 3605; Correo-e: mvandiermen@adeco.org

Tailandia. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901
Teléfono: +66 (2) 537 8189; Facsímile: +66 (2) 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; Correo-e: icao_apac@bangkok.icao.int

1/02

Catálogo de publicaciones y ayudas audiovisuales de la OACI

Este catálogo anual comprende los títulos de todas las publicaciones y ayudas audiovisuales disponibles.

En suplementos mensuales se anuncian las nuevas publicaciones y ayudas audiovisuales, enmiendas, suplementos, reimpressiones, etc.

Puede obtenerse gratuitamente pidiéndolo a la Subsección de venta de documentos, OACI.

PREFACIO

El presente documento contiene los textos de todas las resoluciones de la Asamblea de la OACI vigentes al clausurarse su 33° período de sesiones (septiembre/octubre de 2001).

El documento está dividido en diez Partes y dentro de siete de estas Partes hay varios subtítulos (la lista de Partes y subtítulos figura en el Índice). El texto de cada resolución aparece bajo la Parte o subtítulo apropiado. Cuando una resolución o parte de una resolución corresponde a más de una Parte o subtítulo, el texto completo de la resolución figura en el lugar que se considera más adecuado, y solamente su número y el título son mencionados bajo las otras Partes o subtítulos.

Además del texto de las resoluciones vigentes (Partes I a X inclusive) este documento contiene:

- una lista de resoluciones o partes de resoluciones declaradas no vigentes (Apéndice A);
- una lista de resoluciones resultantes de refundiciones, con indicación de sus orígenes (Apéndice B);

- una lista de resoluciones que han sido refundidas, con indicación de la resolución resultante (Apéndice C);
- un índice de materias de las resoluciones vigentes (Apéndice D);
- un índice de las resoluciones vigentes (Apéndice E).

La primera vez que se adoptaron resoluciones de la Asamblea en ruso fue en el 19° período de sesiones (extraordinario), en 1973. Por consiguiente, las resoluciones en vigor adoptadas en dicho período de sesiones y en los subsiguientes son textos rusos auténticos. En la versión rusa del presente documento, se dan las traducciones hechas por la Secretaría de las resoluciones en vigor adoptadas por todos los períodos de sesiones de la Asamblea, desde el 1° al 18°, así como de los títulos de las resoluciones que ya no están en vigor y que se enumeran en el Apéndice A.

Las resoluciones de la Asamblea se adoptaron por primera vez en árabe en el 24° período de sesiones de la Asamblea. Todas las resoluciones adoptadas por el 24° y subsiguientes períodos de sesiones son textos árabes auténticos.

ÍNDICE

	<i>Página</i>		<i>Página</i>
Parte I — Asuntos constitucionales y de política general	I-1	Parte VI — Cooperación técnica	VI-1
El Convenio sobre Aviación Civil		Parte VII — Interferencia ilícita	VII-1
Internacional	I-1	Cuestiones generales	VII-1
Miembros de la OACI	I-9	Continuidad de la política de la OACI	
La Organización y sus órganos	I-10	relativa a la interferencia ilícita	VII-3
Reglamento interno permanente		Otras cuestiones relativas a la	
de la Asamblea	I-16	interferencia ilícita	VII-8
Relaciones con los Estados contratantes	I-22	Parte VIII — Organización y personal	VIII-1
Relaciones con organizaciones internacionales		Cuestiones de organización	VIII-1
y otros organismos	I-27	Política general sobre el personal	VIII-1
Política general relativa a programas especiales	I-32	Contratación y asignación	VIII-1
Parte II — Navegación aérea	II-1	Nombramientos y ascensos	VIII-3
Comisión de Aeronavegación, sus órganos		Asuntos varios	VIII-3
subsidiarios, reuniones técnicas y partici-		Parte IX — Servicios de idiomas y	
pación de los Estados	II-1	administrativos	IX-1
Secretaría técnica	II-1	Idiomas	IX-1
Criterios permanentes y prácticas correspon-		Servicios administrativos	IX-3
dientes relacionados con la navegación aérea	II-1	Parte X — Finanzas	X-1
Anexos, PANS y manuales	II-15	Reglamento financiero	X-1
Planes regionales	II-16	Cuotas	X-4
Ejecución de los planes regionales	II-16	Presupuestos	X-10
Programa de trabajo en la esfera de la		Fondo de capital circulante	X-13
navegación aérea	II-17	Cuotas atrasadas	X-15
Programas especiales	II-17	Cuentas e informes de auditoría	X-17
Aeronavegabilidad y operación de aeronaves	II-21	Asuntos varios	X-18
Licencias del personal e instrucción	II-22	Apéndice A	A-1
Investigación de accidentes de aviación	II-24	Resoluciones de la Asamblea que ya	
Unidades de medida	II-24	no están vigentes	A-1
Instalaciones, servicios y personal terrestres	II-24	Lista de resoluciones o partes de resoluciones	
Medidas técnicas contra los actos de		(excluyendo las enumeradas en las Resolu-	
interferencia ilícita	II-25	ciones A18-1, A21-1, A22-1, A23-1, A24-6	
Parte III — Transporte aéreo	III-1	A26-6, A27-6, A29-4, A31-3 y A32-4) declaradas	
Políticas permanentes en la esfera		no vigentes después del 16° período de sesiones	
del transporte aéreo	III-1	de la Asamblea	A-12
Parte IV — Financiamiento colectivo	IV-1		
Parte V — Cuestiones jurídicas	V-1		

(iv)

Resoluciones de la Asamblea

	<i>Página</i>		<i>Página</i>
Apéndice B	B-1	Apéndice D	D-1
Lista de resoluciones resultantes de refundiciones, con indicación de sus orígenes		Índice de materias de las Resoluciones vigentes	
Apéndice C	C-1	Apéndice E	E-1
Lista de resoluciones que han sido refundidas, con indicación de la resolución resultante		Índice de resoluciones vigentes	

PARTE I. ASUNTOS CONSTITUCIONALES Y DE POLÍTICA GENERAL

EL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A29-1: Celebraciones del cincuentenario de la OACI (1994)

Considerando que el 7 de diciembre de 1994 se conmemorará el 50° aniversario de la firma en Chicago del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

Considerando que en el preámbulo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional se expresa que “el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo ...” y que el Artículo 44 del mismo Convenio dispone que la OACI debería “... desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para ... satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”;

Considerando que la Organización de Aviación Civil Internacional, establecida en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ha cumplido con éxito desde 1944 los fines y objetivos anteriormente citados;

Considerando que es conveniente que se reconozca plenamente la importante contribución de la aviación civil internacional al bienestar social y económico de los pueblos del mundo;

Considerando que la OACI continúa colaborando con los Estados y a través de sus organismos regionales e internacionales para lograr que el desarrollo de la aviación civil internacional siga contribuyendo a la paz y al desarrollo internacionales;

La Asamblea:

1. *Aprueba* la elaboración por el Consejo de un programa de actividades que incluirá una importante conferencia/reunión en la Sede de la OACI el 7 de diciembre de 1994, junto con publicaciones apropiadas;

2. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan un centro nacional y pongan en marcha un programa de actividades a nivel nacional, financiado por recursos locales, a fin de celebrar el aniversario de manera apropiada;

3. *Insta* a los Estados miembros a que cooperen con las Oficinas regionales de la OACI para preparar un programa de actividades para el cual podría recurrirse a fuentes regionales de financiamiento;

4. *Autoriza* al Consejo a que trabaje con las Naciones Unidas y sus organismos para desarrollar actividades con el objeto de destacar la función de la aviación civil en su labor; y

5. *Declara* el 7 de diciembre de cada año, a partir de 1994, como Día de la aviación civil internacional, y encarga al Secretario General que informe en consecuencia al Secretario General de las Naciones Unidas.

A4-3: Criterio y programa a seguir en relación con la enmienda del Convenio

Considerando que en su segundo período de sesiones, la Asamblea dispuso que el Consejo estudiara el Convenio y sometiera propuestas para la enmienda del mismo a la Asamblea de 1950, y que preparara un plan y fijara plazos para llevar a cabo dicho estudio;

Considerando que después de estudiar detenidamente el asunto, el Consejo y sus diversos órganos subsidiarios han llegado a la conclusión de que muchas de las enmiendas propuestas no están listas para ocuparse de ellas inmediatamente, y que ninguna requiere medidas por parte de la Asamblea en 1950;

Considerando que el Consejo decidió no recomendar enmienda alguna a la Asamblea de 1950, y opinó que la Asamblea de 1950 no debía adoptar ninguna enmienda del Convenio;

Considerando que el Consejo pidió la opinión de la Asamblea sobre ciertas cuestiones de principio, método y procedimiento, que se consignan en la Parte V del Informe del Consejo sobre enmiendas al Convenio de Chicago (A4-WP/20, P/7);

Por lo tanto resuelve:

1. Que la Asamblea opina que sería adecuada una enmienda del Convenio, cuando se satisfaga cualquiera de las siguientes condiciones, o ambas:

i) cuando la experiencia demuestre que es necesario;

ii) cuando se pueda demostrar que es conveniente o útil;

2. Que en el futuro inmediato no deben iniciarse planes para hacer una revisión general del Convenio;

3. Que la modificación del Convenio debe llevarse a cabo únicamente mediante medidas específicas;

4. Que el Artículo 94 del Convenio debe permanecer en su forma actual;

5. Que esta Asamblea no debe adoptar ningún procedimiento especial para incorporarlo a los protocolos de enmienda;

6. Que esta Resolución no afecta la responsabilidad del Consejo de examinar, de acuerdo con la presente resolución, todas las enmiendas concretas dimanantes de resoluciones anteriores de la Asamblea, o propuestas por algún Estado contratante o por cualquier órgano de la OACI, incluso las enmiendas (pero no las referentes al Artículo 94) presentadas al Consejo con anterioridad al cuarto período de sesiones de la Asamblea de conformidad con la Resolución A2-5 de la Asamblea, y formular propuestas al respecto a la Asamblea;

7. Que el Consejo no debe iniciar por sí mismo ninguna propuesta de enmienda al Convenio para presentarla a la Asamblea, a menos que en opinión del Consejo tal enmienda sea de carácter urgente; y

8. Que cualquier Estado contratante que desee proponer una enmienda al Convenio debe presentarla por escrito al Consejo por lo menos seis meses antes de la fecha de apertura de la Asamblea a la cual vaya a someterse. El Consejo examinará cualquier propuesta de esta clase y la transmitirá a los Estados contratantes, junto con sus opiniones o recomendaciones al respecto, por lo menos tres meses antes de la fecha de apertura de la Asamblea.

A1-3: Nuevo Artículo 93 bis

A8-1: Enmienda de los Artículos 48 a), 49 e) y 61

A8-4: Enmienda del Artículo 45

A13-1: Enmienda del Artículo 50 a)

A14-5: Enmienda del Artículo 48 a)

A17A-1: Enmienda del Artículo 50 a)

A18-2: Enmienda del Artículo 56

A21-2: Enmienda del Artículo 50 a)

A22-2: Enmienda del Convenio de Chicago relativa al texto ruso auténtico de dicho Convenio

A23-2: Nuevo Artículo 83 bis

A25-1: Nuevo Artículo 3 bis

A27-2: Enmienda del Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

A28-1: Enmienda del Artículo 50 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

A32-2: Enmienda del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* relativa al texto chino auténtico

A16-16: Textos en español y en francés del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Considerando que la Resolución A3-2 invitaba al Consejo a tomar medidas a fin de facilitar a la Organización los textos en español y en francés del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, debiendo utilizarse los mismos únicamente para fines internos de la Organización;

Considerando que el Consejo, en cumplimiento de dicha resolución, y para dichos fines, adoptó los textos en español y en francés del Convenio que aparecen en el Doc 7300/3;

Considerando que la Conferencia Internacional sobre el texto trilingüe auténtico del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) adoptó, el 20 de septiembre de 1968, en Buenos Aires, y declaró abierto a la firma el 24 de septiembre de 1968, un Protocolo (que en adelante se denominará “Protocolo de Buenos Aires”), al que se adjunta un texto de dicho Convenio en los idiomas español y francés; y

Considerando que es de desear que los textos en los idiomas español y francés del Convenio adjuntos al Protocolo de Buenos Aires sean utilizados lo antes posible;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a que acepten el Protocolo de Buenos Aires lo antes posible;

2. *Resuelve* que el texto del Convenio en los idiomas español y francés, adjunto al Protocolo de Buenos Aires, sea el utilizado en adelante por la Organización;

3. *Recomienda* a los Estados contratantes que, a los fines de referencia en sus relaciones con la Organización o con otros Estados contratantes, utilicen únicamente, en sus comunicaciones en los idiomas español o francés, el texto del Convenio en dichos idiomas que se adjunta al Protocolo de Buenos Aires; y

4. *Rescinde* la Resolución A3-2.

A22-2: Enmienda del Convenio de Chicago relativa al texto ruso auténtico de dicho Convenio

La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional:

Habiéndose reunido en su vigésimo segundo período de sesiones, en Montreal, el 30 de septiembre de 1977;

Habiéndose tomado nota de la Resolución A21-13 relativa al texto ruso auténtico del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

Habiéndose tomado nota de que es el sentir general de los Estados contratantes formular una disposición destinada a dar existencia a un texto ruso auténtico del mencionado Convenio;

Habiéndose considerado necesario enmendar, para dicho propósito, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944;

1. *Aprueba*, de conformidad con lo previsto en el Artículo 94 a) del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda de dicho Convenio:

sustitúyase el texto actual del párrafo final del Convenio por:

“Hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944, en el idioma inglés. Los textos del presente Convenio, redactados en los idiomas español, francés, inglés y ruso, tendrán igual autenticidad. Dichos textos serán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que firmen o se adhieran a él. El presente Convenio quedará abierto para la firma en Washington, D.C.”

2. *Especifica*, de acuerdo con las disposiciones del mencionado Artículo 94 a) de dicho Convenio, como noventa y cuatro el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que la enmienda propuesta entre en vigor; y

3. *Resuelve* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un protocolo en los idiomas español, francés, inglés y ruso, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, y en el que se incorporen la enmienda propuesta anteriormente mencionada y las cuestiones que se enumeran a continuación:

a) El Protocolo será firmado por el Presidente de la Asamblea y su Secretario General.

b) El Protocolo quedará abierto a la ratificación por parte de todo Estado que haya ratificado o se haya adherido al mencionado Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

c) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

d) El Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se haya depositado el 94° instrumento de ratificación.

e) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada ratificación del Protocolo.

f) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados partes en el mencionado Convenio la fecha en que el Protocolo entre en vigor.

g) El protocolo entrará en vigor, con respecto a todo Estado contratante que ratifique el Protocolo después de la fecha anteriormente mencionada, cuando éste deposite su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A22-3: Ratificación del Protocolo destinado a enmendar la disposición final del Convenio

Considerando que la Asamblea ha decidido enmendar la disposición final del Convenio para incluir el texto auténtico del Convenio en idioma ruso; y

Considerando que la Asamblea estima que es sumamente conveniente que la enmienda arriba mencionada entre en vigor a la mayor brevedad posible;

La Asamblea:

1. *Recomienda* a todos los Estados miembros que ratifiquen la enmienda a la disposición final del Convenio a la mayor brevedad posible;

2. *Encarga* al Secretario General que señale a la atención de los Estados miembros la presente resolución con el propósito arriba mencionado.

A24-3: Ratificación del Protocolo de enmienda de la disposición final del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Recordando la Resolución A22-3 de la Asamblea, relativa a la ratificación del Protocolo de enmienda de la disposición final del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para tener en cuenta el texto auténtico en idioma ruso del Convenio; y

Considerando que es sumamente conveniente que dicha enmienda entre en vigor lo antes posible;

La Asamblea:

Insta a todos los Estados contratantes a que ratifiquen a la mayor brevedad posible la enmienda de la disposición final del Convenio.

A31-29: Ratificación del Protocolo destinado a enmendar la disposición final del Convenio

Considerando que la Asamblea ha decidido enmendar la disposición final del Convenio para incluir el texto auténtico del Convenio en idioma árabe; y

Considerando que la Asamblea estima que es sumamente conveniente que la enmienda arriba mencionada entre en vigor a la mayor brevedad posible;

La Asamblea:

1. *Recomienda* a todos los Estados miembros que ratifiquen lo antes posible la enmienda a la disposición final del Convenio;

2. *Encarga* al Secretario General que señale a la atención de los Estados miembros la presente resolución con el propósito arriba mencionado.

A32-2: Enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional relativa al texto chino auténtico

La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional:

Habiéndose reunido en su trigésimo segundo período de sesiones, en Montreal, el 22 de septiembre de 1998;

Habiéndose tomado nota de que es el sentir general de los Estados contratantes adoptar medidas para asegurar que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944 exista como texto chino auténtico;

Habiéndose considerado necesario enmendar, para dicho propósito, el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944;

1. *Aprueba*, de conformidad con lo previsto en el Artículo 94, a), del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda de dicho Convenio:

“Hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944 en el idioma inglés. Los textos del presente Convenio, redactados en los idiomas español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, tendrán igual autenticidad. Dichos textos serán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de

América, el cual transmitirá copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que firmen el presente Convenio o se adhieran a él. El presente Convenio quedará abierto para la firma en Washington, D.C.”

2. *Especifica*, de acuerdo con las disposiciones del mencionado Artículo 94, a), de dicho Convenio, que ciento veinticuatro (124) es el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que la enmienda propuesta entre en vigor; y

3. *Resuelve* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo en los idiomas español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, y en el que se incorporen la enmienda propuesta anteriormente mencionada y las cuestiones que se enumeran a continuación:

- a) El Protocolo será firmado por el Presidente de la Asamblea y su Secretario General.
- b) El Protocolo quedará abierto a la ratificación por parte de todo Estado que haya ratificado o se haya adherido al mencionado *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*.
- c) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.
- d) El Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se haya depositado el 124º instrumento de ratificación.
- e) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados Partes en dicho Convenio de la fecha de depósito de cada ratificación del Protocolo.
- f) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados Partes en el mencionado Convenio la fecha en que el Protocolo entre en vigor.
- g) El Protocolo entrará en vigor, con respecto a todo Estado contratante que ratifique el Protocolo después de la fecha anteriormente mencionada, cuando éste deposite su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A32-3: Ratificación del Protocolo destinado a enmendar la cláusula final del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Considerando que la Asamblea ha decidido enmendar la cláusula final del Convenio para incluir el texto auténtico del Convenio en idioma chino; y

Considerando que la Asamblea estima que es sumamente conveniente que la enmienda antes mencionada entre en vigor lo antes posible;

La Asamblea:

1. *Recomienda* a todos los Estados contratantes que ratifiquen la enmienda de la cláusula final del Convenio lo antes posible; y

2. *Encarga* al Secretario General que señale a la atención de los Estados contratantes la presente resolución con el propósito antes mencionado.

A23-2: Enmienda del Convenio de Chicago en lo relativo a la transferencia de ciertas funciones y obligaciones

La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional:

Reunida en su 23° período de sesiones en Montreal el 6 de octubre de 1980;

Habiendo tomado nota de las Resoluciones A21-22 y A22-28 sobre el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales;

Habiendo tomado nota del proyecto de enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional preparado por el 23° período de sesiones del Comité Jurídico;

Habiendo tomado nota de que es deseo general de los Estados contratantes contar con una disposición sobre la transferencia de ciertas funciones y obligaciones del Estado de matrícula al Estado del explotador de la aeronave en caso de arrendamiento, fletamento o intercambio o cualquier arreglo similar relativo a dichas aeronaves;

Habiendo considerado necesario enmendar, para los efectos señalados, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944;

1. *Aprueba*, de conformidad con las disposiciones del Artículo 94 a) del referido Convenio, la siguiente enmienda propuesta del mismo:

Insértese, a continuación del Artículo 83, el siguiente nuevo Artículo 83 *bis*:

“Artículo 83 *bis*

Transferencia de ciertas funciones y obligaciones

- a) No obstante lo dispuesto en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante

acuerdo con ese otro Estado podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los Artículos 12, 30, 31 y 32 a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.

- b) La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo y hecho público de conformidad con el Artículo 83 o de que un Estado parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados.
- c) Las disposiciones de a) y b) anteriores también serán aplicables en los casos previstos por el Artículo 77.”

2. *Prescribe*, de conformidad con las disposiciones del Artículo 94 a) del mencionado Convenio, que el número de Estados contratantes cuya ratificación se requerirá para que la enmienda propuesta anteriormente entre en vigor, será de noventa y ocho; y

3. *Resuelve* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo, en los idiomas español, francés, inglés y ruso teniendo cada texto igual autenticidad, en el que se incorpore la enmienda propuesta mencionada, así como lo expuesto a continuación:

- a) El Protocolo ostentará las firmas del Presidente de la Asamblea y de su Secretario General.
- b) El Protocolo quedará abierto a la ratificación de todo Estado que haya ratificado el citado Convenio sobre Aviación Civil Internacional o se haya adherido al mismo.
- c) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.
- d) El Protocolo entrará en vigor, para los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el noagésimo octavo instrumento de ratificación.
- e) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada ratificación del Protocolo.
- f) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados partes en dicho Convenio la fecha de entrada en vigor del Protocolo.
- g) Con respecto a cualquier Estado que ratifique el Protocolo después de la fecha anteriormente referida, el Protocolo entrará en vigor a partir del depósito de su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

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

La Asamblea:

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

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

A25-1: Enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Artículo 3 bis)

La Asamblea de la Organización de la Aviación Civil Internacional:

Habiéndose reunido en su 25º período de sesiones (extraordinario) en Montreal el 10 de mayo de 1984;

Habiendo tomado nota de que la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

Habiendo tomado nota de que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

Habiendo tomado nota de que es necesario que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada;

Habiendo tomado nota de que, con arreglo a consideraciones humanitarias elementales, debe garantizarse la seguridad y la vida de las personas a bordo de las aeronaves civiles;

Habiendo tomado nota de que en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944, los Estados contratantes

- reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio,
- se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado, y
- convienen en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del Convenio;

Habiendo tomado nota de que los Estados contratantes han resuelto tomar medidas apropiadas para evitar que se viole el espacio aéreo de otros Estados y que la aviación civil se emplee para

propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio, así como para intensificar aún más la seguridad de la aviación civil internacional;

Habiendo tomado nota de que es el deseo general de los Estados contratantes ratificar el principio de no recurrir a las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo;

1. *Decide* que, en consecuencia, es conveniente enmendar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944;

2. *Aprueba*, de conformidad con las disposiciones del Artículo 94 a) del referido Convenio, la siguiente enmienda propuesta al mismo:

Insértese, después del Artículo 3, un nuevo Artículo 3 bis del tenor siguiente:

“Artículo 3 bis

- a) Los Estados contratantes reconocen que todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y que, en caso de interceptación, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de éstas. La presente disposición no se interpretará en el sentido de que modifica en modo alguno los derechos y las obligaciones de los Estados estipulados en la Carta de las Naciones Unidas.
- b) Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene derecho, en el ejercicio de su soberanía, a exigir el aterrizaje en un aeropuerto designado de una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si tiene motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio; asimismo puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin a este acto de violación. A tales efectos, los Estados contratantes podrán recurrir a todos los medios apropiados compatibles con los preceptos pertinentes del derecho internacional, comprendidas las disposiciones pertinentes del presente Convenio y, específicamente, con a) del presente Artículo. Cada Estado contratante conviene en publicar sus reglamentos vigentes en materia de interceptación de aeronaves civiles.
- c) Toda aeronave civil acatará una orden dada de conformidad con b) del presente Artículo. A este fin, cada Estado contratante incorporará en su legislación o reglamentación todas las disposiciones necesarias para que toda aeronave civil matriculada en él o explotada por un explotador cuya oficina principal o residencia permanente se encuentre en su territorio, tenga la obligación de acatar dicha orden. Cada Estado contratante tomará las disposiciones necesarias para que toda violación de esas leyes o reglamentos aplicables se castigue con sanciones severas, y someterá el caso a sus autoridades competentes de conformidad con las leyes nacionales.

- d) Cada Estado contratante tomará medidas apropiadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves civiles matriculadas en dicho Estado o explotadas por un explotador que tenga su oficina principal o su residencia permanente en dicho Estado, para cualquier propósito incompatible con los fines del presente Convenio. Esta disposición no afectará a) ni derogará b) y c) del presente Artículo.”

3. *Prescribe*, de conformidad con la disposición de dicho Artículo 94 a) del mencionado Convenio, que el número de Estados contratantes cuya ratificación se requerirá para que la enmienda propuesta anteriormente entre en vigor, será de ciento dos; y

4. *Resuelve* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo en los idiomas español, francés, inglés y ruso, teniendo cada texto igual autenticidad, en el que se incorpore la enmienda propuesta mencionada, así como lo expuesto a continuación:

- a) El Protocolo ostentará las firmas del Presidente de la Asamblea y de su Secretario General.
- b) El Protocolo quedará abierto a la ratificación de todo Estado que haya ratificado el citado Convenio sobre Aviación Civil Internacional o se haya adherido al mismo.
- c) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.
- d) El Protocolo entrará en vigor para los Estados que lo hayan ratificado en la fecha en que se deposite el centésimo segundo instrumento de ratificación.
- e) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada ratificación del Protocolo.
- f) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados Partes en dicho Convenio de la fecha de entrada en vigor del Protocolo.
- g) Con respecto a cualquier Estado contratante que ratifique el Protocolo después de la fecha anteriormente referida, el Protocolo entrará en vigor a partir del depósito de su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A25-2: Ratificación del Protocolo por el que se incorpora el Artículo 3 bis al Convenio de Chicago

La Asamblea en su 25° período de sesiones (extraordinario)

Habiendo aprobado por unanimidad la enmienda del Convenio sobre aviación Civil Internacional en virtud de la cual se incorpora a este instrumento un nuevo Artículo 3 bis;

Insta a todos los Estados contratantes a ratificar lo antes posible el Protocolo por el que se incorpora el Artículo 3 bis al Convenio sobre Aviación Civil Internacional; y

Pide al Secretario General que haga presente esta Resolución a todos los Estados contratantes.

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

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

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

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

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

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

La Asamblea:

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

A25-3: Colaboración entre los Estados contratantes para garantizar la seguridad de la aviación civil internacional y el logro de los objetivos del Convenio de Chicago

La Asamblea:

Tomando nota de la Resolución A25-1 que ha adoptado por unanimidad en el día de hoy;

Reconociendo que la seguridad de la aviación civil internacional exige que todos los Estados admitan la importancia que revisten la protección y la vida de las personas a bordo de las aeronaves civiles y que dicha seguridad se intensificaría mediante medidas de coordinación efectivas con respecto a las cuestiones relacionadas con la navegación aérea;

Convencida de que las medidas prácticas de cooperación entre los Estados contratantes son indispensables para garantizar la seguridad de la aviación civil internacional y el logro de los objetivos del Convenio de Chicago;

Consciente de la conveniencia de mejorar la coordinación entre los sistemas militares y civiles de comunicaciones y los organismos de control de tránsito aéreo, a fin de intensificar la seguridad de la aviación civil durante la identificación e interceptación de aeronaves civiles;

Reconociendo la importancia de alentar a los Estados a uniformar los procedimientos de interceptación de aeronaves civiles cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado;

1. *Insta* a los Estados contratantes:
 - a) a colaborar en la mayor medida posible para reducir la necesidad de interceptar aeronaves civiles;
 - b) a colaborar en la mayor medida posible para mejorar la coordinación entre los sistemas militares y civiles de comunicaciones y organismos de control de tránsito aéreo, a fin de intensificar la seguridad de la aviación civil internacional durante la identificación e interceptación de aeronaves civiles;
 - c) a tratar en la medida de lo posible de uniformar los procedimientos de interceptación de aeronaves civiles cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado;
 - d) a tratar en la medida de lo posible de que las tripulaciones de vuelo de las aeronaves civiles se atengan a procedimientos operacionales uniformes de navegación y de vuelo;
2. *Pide* al Consejo que tome las medidas necesarias para que no se interrumpa la labor emprendida en sus órganos competentes, entre ellos la Comisión de Aeronavegación y el Comité Jurídico.

**A29-19: Aspectos jurídicos de las comunicaciones
aeroterrestres mundiales**

Considerando que en su 28º período de sesiones el Comité Jurídico examinó la cuestión “aspectos jurídicos de las comunicaciones aeroterrestres mundiales”;

Considerando que, según la interpretación del Comité Jurídico, en el párrafo a) del Artículo 30 del Convenio de Chicago se reconoce la soberanía de los Estados en el espacio aéreo situado sobre su territorio y que la correspondencia pública está sometida a las disposiciones del Estado que se sobrevuela;

Considerando que el Comité Jurídico recomendó al Consejo que debería invitar a la presente Asamblea a adoptar una resolución donde se tuviera en cuenta la recomendación del Comité Jurídico;

La Asamblea resuelve:

1. que no hay nada en el párrafo b) del Artículo 30 del Convenio de Chicago que se interprete como que impide el uso de los aparatos radiotransmisores instalados en una aeronave por parte de personas que carezcan de licencia, cuando dicho uso esté destinado a radiotransmisiones aeroterrestres que no estén relacionadas con la seguridad;
2. que todos los Estados miembros deberían asegurarse de que dicho uso de los aparatos mencionados no se prohíba en su espacio aéreo; y
3. que dicho uso de tales aparatos quedará supeditado a las condiciones establecidas en el anexo a la presente.

ANEXO

Cuando un Estado miembro sea el Estado de matrícula de la aeronave (o el Estado del explotador de la aeronave en virtud del Artículo 83 *bis* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en el momento en que dicho artículo entre en vigor y se aplique a un caso concreto), el aparato radiotransmisor instalado a bordo de la aeronave podrá ser utilizado, mientras se encuentre en o sobre el territorio de otro Estado miembro, para las radiotransmisiones aeroterrestres que no estén relacionadas con la seguridad, con sujeción a las siguientes condiciones:

- i) el cumplimiento de las condiciones de la licencia para la instalación y la operación del aparato en cuestión expedida por el Estado de matrícula (o el Estado del explotador) de la aeronave;
- ii) cualquier persona podrá utilizar dicho aparato para radiotransmisiones aeroterrestres que no sean de seguridad, siempre que el radiotransmisor esté bajo control de un operador que sea titular de una licencia debidamente expedida por el Estado de matrícula (o el Estado del explotador) de la aeronave;
- iii) el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Convenio Internacional de Telecomunicaciones y el Reglamento de Radiocomunicaciones adoptado en virtud de dicho convenio, con las enmiendas de que sean objeto ocasionalmente, inclusive las radiofrecuencias aplicables, la obligación de evitar las interferencias con otros servicios y la prioridad de las comunicaciones aeronáuticas relativas a situaciones de socorro, seguridad y regularidad de los vuelos; y
- iv) el cumplimiento de todas las condiciones técnicas y de explotación establecidas en los reglamentos aplicables del Estado miembro en o sobre cuyo territorio está efectuando operaciones la aeronave.

MIEMBROS DE LA OACI

A1-3: Enmienda al Convenio (Artículo 93 bis)

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas ha recomendado que se excluya al Gobierno franquista de España como miembro de las agencias especializadas establecidas por las Naciones Unidas o que entre en relaciones con ellas, y que no se le permita participar en las conferencias u otras actividades que puedan ser organizadas por las Naciones Unidas o por dichas agencias, hasta que un gobierno nuevo y aceptable se establezca en España; y

Considerando que la Asamblea General, al aprobar el acuerdo entre las Naciones Unidas y la OACI, puso como condición para conceder su aprobación que la OACI cumpliera con cualquier decisión de la Asamblea General relativa a la España de Franco;

Por lo tanto, la Asamblea de la OACI, deseando aceptar la recomendación de la Asamblea General y cumplir con la condición de dicha Asamblea para la aprobación del proyecto de convenio entre las Naciones Unidas y la OACI, aprueba la siguiente propuesta de enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de acuerdo con el Artículo 94 del mismo:

“Artículo 93 bis

- a) No obstante las disposiciones de los Artículos 91, 92 y 93 que anteceden:
 1. Estado cuyo gobierno la Asamblea General de las Naciones Unidas haya recomendado que se excluya de los organismos internacionales establecidos por las Naciones Unidas o vinculados en relaciones con ellas, dejará, ipso facto, de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional.
 2. Un Estado que haya sido eliminado de las Naciones Unidas dejará, ipso facto, de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, a menos que la Asamblea General de las Naciones Unidas incluya en su acta de exclusión una recomendación en sentido contrario.
- b) Un Estado que deje de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional como resultado de las disposiciones de a) que antecede, podrá, previa aprobación de la Asamblea General de las Naciones Unidas, ser readmitido en la Organización de Aviación Civil Internacional previa solicitud y con la aprobación del Consejo por mayoría de votos.
- c) Los miembros de la Organización que sean suspendidos en el ejercicio de sus derechos y privilegios como miembro de las Naciones Unidas, deberán a petición de esta última, ser suspendidos en el ejercicio de sus derechos y privilegios como miembros de esta Organización.”

A1-9: Estudio de las solicitudes de ingreso a la OACI

Considerando que es de desear que exista una participación universal en la Organización de Aviación Civil Internacional, para lograr su utilidad máxima en promover la seguridad en el aire y el desarrollo eficiente y ordenado del transporte aéreo;

Considerando que es conveniente apresurar el estudio de las solicitudes de ingreso;

Considerando que los Artículos 92 a) y 93 del Convenio contienen disposiciones relativas a las solicitudes de ingreso de ciertos Estados;

Considerando que después de haberse firmado el Convenio en diciembre de 1944 se han creado las Naciones Unidas;

Considerando que el acuerdo estableciendo relaciones entre esta Organización y las Naciones Unidas, ha sido aprobado en esta Asamblea y que este acuerdo dispone que la Organización transmita inmediatamente a las Naciones Unidas las solicitudes de ingresos de aquellos Estados que no se hallen comprendidos en el Artículo 92 a) del Convenio; y

Considerando que las solicitudes de ingreso a esta Organización puedan recibirse mientras la Asamblea no esté en sesión, cuando provengan de un Estado que no sean aquéllos mencionados en el Artículo 92 a) del Convenio;

Por lo tanto la Asamblea resuelve:

Que en caso de recibirse una solicitud de ingreso a esta Organización, mientras la Asamblea no esté en sesión, que provenga de un Estado no incluido en el Artículo 92 a) del Convenio, el Consejo podrá, de conformidad con el Artículo 93 del Convenio y hasta tanto se someta la solicitud a la próxima Asamblea conforme al Artículo mencionado, consultar al Estado o Estados invadidos o atacados durante la guerra de 1939-1945 por el Estado que solicite ser admitido.

A29-2: Condición de miembro de la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro)

La Asamblea:

Habiendo tomado nota de la Resolución 777 (1992) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, de fecha 19 de septiembre de 1992, y de la Resolución A/47/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, de fecha 22 de septiembre de 1992;

1. *Considera* que la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) no puede asumir automáticamente la condición de miembro de la OACI de la antigua República Federativa Socialista de Yugoslavia; y por lo tanto

2. *Decide* que la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) debería solicitar su admisión como miembro de la OACI de conformidad con el Capítulo XXI del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago y que no participará en la labor de la OACI.

LA ORGANIZACIÓN Y SUS ÓRGANOS

A13-1: Enmienda del Artículo 50 a) del Convenio con miras a aumentar a 27 el número de miembros del Consejo

La Asamblea:

Habiéndose reunido en su 13º período de sesiones (extraordinario), en Montreal, el 19 de junio de 1961;

Teniendo en cuenta el deseo general de los Estados contratantes de aumentar el número de miembros del Consejo;

Considerando que es procedente crear seis puestos más en el Consejo y, en consecuencia, que el número de puestos se aumente de veintiuno a veintisiete; y

Considerando que, a tal fin, es necesario modificar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

1. *Aprueba*, de conformidad con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda a dicho Convenio:

“Que en a) del Artículo 50 del Convenio se sustituya la palabra “veintiún”, por “veintisiete”.

2. *Fija*, de acuerdo con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, en 56 el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha enmienda entre en vigor; y

3. *Decide* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un protocolo en los idiomas español, inglés y francés, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, que contenga la propuesta de enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación:

- a) El Protocolo será firmado por el Presidente y el Secretario General de la Asamblea.
- b) El Protocolo quedará abierto a la ratificación de todos los Estados que hayan ratificado el mencionado Convenio sobre Aviación Civil Internacional o se hayan adherido al mismo.
- c) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

d) El Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el 56º instrumento de ratificación.

e) El Secretario General comunicará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada una de las ratificaciones del presente Protocolo.

f) El Secretario General notificará inmediatamente la fecha de entrada en vigor del Protocolo a todos los Estados partes en dicho Convenio.

g) El presente Protocolo entrará en vigor, respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada, a partir del momento en que se deposite su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A17A-1: Enmienda del Artículo 50 a) del Convenio con miras a aumentar a 30 el número de miembros del Consejo

La Asamblea:

Habiéndose reunido en período de sesiones extraordinario en Nueva York, el 11 de marzo de 1971;

Habiendo tomado nota del deseo general de los Estados contratantes de aumentar el número de miembros del Consejo;

Habiendo considerado que es procedente crear tres puestos más en el Consejo y, en consecuencia, que el número de puestos se aumente de 27 a 30; y

Habiendo considerado que, a tal fin, es necesario modificar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

1. *Aprueba*, de conformidad con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda a dicho Convenio:

“Que en a) del Artículo 50 del Convenio, se sustituya la segunda frase por ‘Se compondrá de 30 Estados contratantes elegidos por la Asamblea’.”

2. *Fija*, de acuerdo con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, en 80 el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha enmienda entre en vigor; y

3. *Decide* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, que contenga la propuesta de enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación:

- a) El Protocolo será firmado por el Presidente y el Secretario General de la Asamblea.
- b) El Protocolo quedará abierto a la ratificación de todos los Estados que hayan ratificado el mencionado Convenio sobre Aviación Civil Internacional o se hayan adherido al mismo.
- c) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.
- d) El Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el 80° instrumento de ratificación.
- e) El Secretario General comunicará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada una de las ratificaciones del Protocolo.
- f) El Secretario General notificará inmediatamente la fecha de entrada en vigor del Protocolo a todos los Estados partes en dicho Convenio.
- g) El Protocolo entrará en vigor, respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada, a partir del momento en que se deposite su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A21-2: Enmienda del Artículo 50 a) del Convenio con miras a aumentar a 33 el número de miembros del Consejo

La Asamblea:

Habiéndose reunido en su 21° período de sesiones en Montreal el 14 de octubre de 1974;

Habiendo tomado nota del deseo general de los Estados contratantes de aumentar el número de miembros del Consejo;

Habiendo considerado que es procedente crear tres puestos más en el Consejo y, en consecuencia, que el número de puestos se aumente de 30 a 33, a fin de permitir que se incremente la representación de los Estados que se eligen en la segunda, y en particular, en la tercera parte de la elección; y

Habiendo considerado que, a tal fin, es necesario modificar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

1. *Aprueba*, de conformidad con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda a dicho Convenio:

“Que en a) del Artículo 50 del Convenio, se enmiende la segunda frase sustituyendo ‘treinta’ por ‘treinta y tres’.”

2. *Fija*, de acuerdo con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, en 86 el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha enmienda entre en vigor; y

3. *Decide* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo en los idiomas inglés, francés y español, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, que contenga la propuesta de enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación:

- a) El Protocolo será firmado por el Presidente y el Secretario General de la Asamblea.
- b) El Protocolo quedará abierto a la ratificación de todos los Estados que hayan ratificado el mencionado Convenio sobre Aviación Civil Internacional o se hayan adherido al mismo.
- c) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.
- d) El Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el 86° instrumento de ratificación.
- e) El Secretario General comunicará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada una de las ratificaciones del Protocolo.
- f) El Secretario General notificará inmediatamente la fecha de entrada en vigor del Protocolo a todos los Estados partes en dicho Convenio.
- g) El Protocolo entrará en vigor, respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada, a partir del momento en que se deposite su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A28-1: Enmienda del Artículo 50 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Habiéndose reunido en su 28° período de sesiones (extraordinario) en Montreal, el 25 de octubre de 1990;

Habiendo tomado nota del deseo de una gran proporción de Estados contratantes de aumentar el número de miembros del Consejo, a fin de asegurar una mayor representación de los Estados contratantes;

Habiendo considerado conveniente que el número de puestos en el Consejo se aumentara de 33 a 36;

Habiendo considerado necesario enmendar, a tal fin, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

La Asamblea:

1. *Aprueba*, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 94 a) del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda de dicho Convenio:

“Que en el Artículo 50 a) del Convenio se sustituyan en la segunda oración las palabras ‘treinta y tres’ por ‘treinta y seis’.”

2. *Fija*, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 94 a) del mencionado Convenio, en ciento ocho el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha propuesta de enmienda entre en vigor;

3. *Resuelve* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo, en los idiomas español, francés, inglés y ruso, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, donde figure la enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación:

- a) El Protocolo será firmado por el Presidente de la Asamblea y por el Secretario General de la Asamblea.
- b) El Protocolo quedará abierto a la ratificación de todos los Estados contratantes que hayan ratificado el mencionado Convenio sobre Aviación Civil Internacional o se hayan adherido al mismo.
- c) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.
- d) El Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el ciento ocho instrumento de ratificación.
- e) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada una de las ratificaciones del Protocolo.
- f) El Secretario General notificará inmediatamente la fecha de entrada en vigor del Protocolo a todos los Estados Partes en dicho Convenio.
- g) El Protocolo entrará en vigor, respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada, a partir del momento en que se deposite su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A28-2: Ratificación del Protocolo por el que se enmienda el Artículo 50 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Considerando que la Asamblea, en su 28° período de sesiones (extraordinario), ha decidido enmendar el Artículo 50 a) del Convenio con miras a aumentar el número de miembros del Consejo; y

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

La Asamblea:

1. *Recomienda* a todos los Estados contratantes que ratifiquen urgentemente la enmienda del Artículo 50 a) del Convenio; y

2. *Encarga* al Secretario General que señale esta resolución a la atención de los Estados contratantes, lo antes posible.

A4-1: Obligaciones de los Estados miembros del Consejo

Considerando que los Estados contratantes elegidos en 1947 para formar parte del Consejo aceptaron la responsabilidad de participar plenamente en el trabajo de la Organización;

Considerando que algunos de los Estados contratantes elegidos en estas condiciones se vieron imposibilitados de asumir esta responsabilidad, como se esperaba al tiempo de su elección, y dejaron de participar en las labores del Consejo que les correspondían; y

Considerando que, a pesar de estas dificultades, se admite que la elección al Consejo trae consigo la obligación del Estado contratante elegido para él, de participar plenamente en las labores de la Organización;

Por lo tanto la Asamblea resuelve:

1. Que un Estado contratante que, de acuerdo con el Artículo 45* del Reglamento interno de esta Asamblea, notifique su intención de presentarse como candidato para su elección al Consejo, se sobreentiende que se propone, de resultar elegido, nombrar y mantener una representación permanente donde se encuentre la Sede de la Organización, a fin de asegurar la participación de los Estados miembros del Consejo en las labores de ésta; y

2. Ordenar al Consejo que informe en cada período de sesiones de la Asamblea el caso de cualquier Estado miembro del Consejo que haya dejado de cumplir, a partir del período de sesiones anterior, las obligaciones aceptadas en virtud del párrafo anterior.

A18-2: Enmienda del Artículo 56 del Convenio por el que se eleva a 15 el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación

La Asamblea:

Reunida en su 18° período de sesiones, en Viena;

* Ahora Artículo 55.

Habiendo tomado nota del deseo general de los Estados contratantes de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación;

Habiendo considerado conveniente elevar de 12 a 15 el número de miembros de ese órgano; y

Habiendo considerado necesario enmendar, a los fines precisados, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944;

1. *Aprueba*, de conformidad con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda del mismo:

“En el Artículo 56 del Convenio, sustituir la expresión ‘doce miembros’ por la expresión ‘quince miembros’.”

2. *Fija*, de acuerdo con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, en 80 el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha propuesta de enmienda entre en vigor; y

3. *Resuelve* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo, en los idiomas inglés, francés y español, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, que contenga la propuesta de enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación:

- a) el Protocolo será firmado por el Presidente y el Secretario General de la Asamblea;
- b) el Protocolo quedará abierto a la ratificación por cualquier Estado que haya ratificado el mencionado Convenio sobre Aviación Civil Internacional o se haya adherido al mismo;
- c) los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional;
- d) el Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el 80° instrumento de ratificación;
- e) el Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada una de las ratificaciones del Protocolo;
- f) el Secretario General notificará inmediatamente la fecha de entrada en vigor del Protocolo a todos los Estados partes en dicho Convenio;
- g) el Protocolo entrará en vigor, respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada, a partir del momento en que se deposite el instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A22-4: Composición de la Comisión de Aeronavegación y participación en sus trabajos

Considerando que el Artículo 56 del Convenio dispone que la Comisión de Aeronavegación se compondrá de 15 miembros nombrados por el Consejo de entre las personas designadas por los Estados contratantes, pero no establece distinción alguna de nacionalidad ni especifica si dichas designaciones deben hacerse por Estados miembros del Consejo o por Estados que no sean miembros del Consejo;

Considerando que es esencial que dichos miembros no sólo estén capacitados profesionalmente, sino que también puedan dedicarse por entero al desempeño de sus cometidos;

Considerando que la Asamblea desea que se tomen las medidas necesarias para lograr la máxima participación posible de todos los Estados contratantes interesados en la labor de la Comisión de Aeronavegación;

Considerando que todos estos objetivos pueden lograrse, sin apartarse de los requisitos del Convenio, mediante el establecimiento, por el Consejo, de procedimientos adecuados; y

Considerando que la Asamblea ha examinado las Resoluciones A2-8 (parte de la Cláusula 3 y la Cláusula 4), A4-4 y A10-9, y ha decidido que, de conformidad con A15-2 deben ser refundidas y luego canceladas;

La Asamblea:

1. *Resuelve* encargar al Consejo que, cada vez que tengan que efectuarse nuevos nombramientos en la Comisión de Aeronavegación, procure obtener de todos los Estados contratantes candidaturas de entre las cuales se puedan seleccionar los 15 miembros de la Comisión;

2. *Insta* a todos los Estados contratantes, especialmente a aquéllos que no estén representados en el Consejo, a que continúen haciendo todo lo posible para designar candidatos para formar parte de la Comisión;

3. *Recomienda* que el Consejo no designe a más de uno de entre los candidatos presentados por cada Estado contratante, y que tenga debidamente en cuenta el hecho de que es conveniente que todas las regiones del mundo estén representadas;

4. *Recomienda* que el Consejo tome todas las medidas necesarias para procurar y alentar la mayor participación posible de los Estados contratantes en la labor de la Comisión;

5. *Declara* que esta resolución reemplaza a la Resolución A16-14.

A27-2: Enmienda del Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

La Asamblea:

Habiendo tomado nota del deseo general de los Estados contratantes de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación;

Habiendo considerado conveniente elevar de quince a diecinueve el número de miembros de ese órgano; y

Habiendo considerado necesario enmendar, a los fines precisados, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944;

1. *Aprueba*, de conformidad con lo dispuesto en el inciso a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda del mismo:

“En el Artículo 56 del Convenio, sustituir la expresión ‘quince miembros’ por la expresión ‘diecinueve miembros’.”

2. *Fija*, de acuerdo con lo dispuesto en el inciso a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, en 108 el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha propuesta de enmienda entre en vigor; y

3. *Resuelve* que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo, en los idiomas español, francés, inglés y ruso, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, que contenga la propuesta de enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación:

- a) el Protocolo será firmado por el Presidente y el Secretario General de la Asamblea;
- b) el Protocolo quedará abierto a la ratificación por cualquier Estado que haya ratificado el mencionado Convenio sobre Aviación Civil Internacional o se haya adherido al mismo;
- c) los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional;
- d) el Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el 108° instrumento de ratificación;
- e) el Secretario General comunicará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada una de las ratificaciones del Protocolo;
- f) el Secretario General notificará inmediatamente la fecha de entrada en vigor del Protocolo a todos los Estados partes en dicho Convenio;

- g) el Protocolo entrará en vigor, respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada, a partir del momento en que se deposite el instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

A7-5: Constitución revisada del Comité Jurídico

La Asamblea resuelve:

Aprobar por la presente la Constitución del Comité Jurídico que figura a continuación para que remplace a la Constitución aprobada por la Asamblea en su primer período de sesiones (Resolución A1-46).

Comité Jurídico — Constitución

“1. El Comité Jurídico (denominado en adelante “el Comité”) será un Comité permanente de la Organización constituido por la Asamblea, y responsable ante el Consejo, excepto cuando aquí se especifique lo contrario.

2. Las obligaciones y funciones del Comité serán:

- a) asesorar al Consejo sobre los asuntos que éste le traslade, relativos a la interpretación y enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
- b) estudiar otros asuntos relativos a derecho aéreo internacional público que le transmita el Consejo o la Asamblea y formular recomendaciones al respecto;
- c) por orden de la Asamblea o del Consejo, o por iniciativa del propio Comité, y con sujeción a la aprobación previa del Consejo, estudiar problemas de derecho aéreo privado que afecten a la aviación civil internacional, preparar proyectos de convenio de derecho aéreo internacional y presentar informes y recomendaciones al respecto;
- d) hacer recomendaciones al Consejo en cuanto a la representación de Estados no contratantes y otros organismos internacionales en las conferencias del Comité, en cuanto a la coordinación de la labor del Comité con la de otros órganos representativos de la Organización y de la Secretaría, y también en cuanto a otros asuntos que contribuyan a la eficacia del trabajo de la Organización.

3. El Comité estará integrado por peritos jurídicos designados por los Estados contratantes como sus representantes, y podrán participar en él todos los Estados contratantes.

4. Cada uno de los Estados contratantes representado en las conferencias del Comité tendrá un voto.

5. El Comité determinará, con sujeción a la aprobación del Consejo, su programa general de trabajo y el orden del día provisional de cada sesión, pero el Comité podrá modificar el orden del día provisional durante una sesión, a fin de facilitar su labor, siempre que dicha modificación sea compatible con lo dispuesto en esta Constitución. Las sesiones del Comité tendrán lugar en las fechas y lugares que determine o apruebe el Consejo.

6. El Comité adoptará su reglamento interno. Tal reglamento, y toda enmienda del mismo que afecte a la relación del Comité con otros órganos de la Organización, o con los Estados u otros organismos, estará sujeto a la aprobación del Consejo.

7. El Comité elegirá su propia mesa directiva.

8. El Comité podrá nombrar subcomités, ya sea para que se reúnan al mismo tiempo que el Comité, o previa aprobación del Consejo, en otras fechas y lugares que pueda estimar conveniente.”

A8-1: Enmienda de los Artículos 48 a), 49 e) y 61 del Convenio (Frecuencia de los períodos de sesiones de la Asamblea)

Considerando que el Artículo 48 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, dispone que la Asamblea se reúna cada año;

Considerando que es conveniente que la Organización esté en condiciones de disponer su programa de períodos de sesiones de la Asamblea a intervalos menos frecuentes de un año, si se considera deseable;

Considerando que es necesario enmendar dicho Convenio con el fin antes mencionado;

Considerando que, en virtud del Artículo 94 a) de dicho Convenio, toda enmienda que se proponga, después de ser aprobada por las dos terceras partes de los votos de la Asamblea, entrará en vigor respecto a los Estados que hayan ratificado tal enmienda, cuando la ratifique el número de Estados contratantes fijado por la Asamblea, y que este número no podrá ser inferior a las dos terceras partes del número total de Estados contratantes;

La Asamblea, en virtud del Artículo 94 a) de dicho Convenio, *aprueba* las siguientes enmiendas propuestas a dicho Convenio:

1. En el Artículo 48 a), sustituir “cada año” por “por lo menos una vez cada tres años”;

2. En el Artículo 49 e), sustituir la expresión “un presupuesto anual” por “presupuestos anuales”; y

3. En el Artículo 61, sustituir las expresiones “un presupuesto ... por el período de un año” y “aprobará el presupuesto” por

“presupuestos, ... por períodos anuales” y “aprobará los presupuestos”, respectivamente;

Fija en 42 el número de Estados contratantes con cuya ratificación entrarán en vigor las enmiendas propuestas antes mencionadas;

Resuelve:

1. Que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo que incluya las enmiendas antes mencionadas en los idiomas español, inglés y francés, cada uno de los cuales será igualmente fehaciente;

2. Que el Protocolo sea firmado por el Presidente de esta Asamblea y su Secretario General;

3. Que el Protocolo quede abierto a la ratificación de todo Estado que haya ratificado o se haya adherido a dicho Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

4. Que se envíen copias certificadas del Protocolo a todos los Estados partes o signatarios de dicho Convenio;

5. Que los instrumentos de ratificación se depositen en la Organización de Aviación Civil Internacional;

6. Que el Protocolo entre en vigor, entre los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el 42° instrumento de ratificación;

7. Que el Secretario General notifique inmediatamente a todos los Estados contratantes cada ratificación que se haga del Protocolo;

8. Que el Secretario General notifique inmediatamente a todos los Estados partes o signatarios de dicho Convenio la fecha en que entrará en vigor el Protocolo;

9. Que, respecto a todo Estado contratante que ratifique el Protocolo después de la fecha mencionada, el Protocolo entre en vigor al depositar su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional;

Recomienda que todos los Estados contratantes tomen urgentemente medidas a fin de ratificar las enmiendas antes mencionadas.

A14-5: Proyecto de protocolo relativo a la enmienda del Artículo 48 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional:

Reunida en su 14° período de sesiones, en Roma, el 21 de agosto de 1962;

Teniendo en cuenta el deseo general de los Estados contratantes de que el número mínimo de peticiones de Estados contratantes para la celebración de una reunión extraordinaria de la Asamblea sea superior a la cifra actual de diez;

Considerando que es procedente aumentar dicho número a la quinta parte del número total de Estados contratantes; y

Considerando que, a tal fin, es necesario modificar el Convenio de Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Aprobó, el 14 de septiembre de 1962, de conformidad con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda del mismo:

“Que en a) del Artículo 48 se suprima la segunda frase y se sustituya por: ‘La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de no menos de la quinta parte del número total de Estados contratantes dirigida al Secretario General’.”

Fijó, de acuerdo con lo dispuesto en a) del Artículo 94 del mencionado Convenio, en 66 el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha propuesta de enmienda entre en vigor; y

Resolvió que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un protocolo en los idiomas español, inglés y francés, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, que contenga la propuesta de enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación.

Por lo tanto, de acuerdo con la mencionada decisión de la Asamblea,

El presente Protocolo ha sido preparado por el Secretario General de la Organización;

El presente Protocolo quedará abierto a la ratificación de todos los Estados que hayan ratificado el mencionado Convenio sobre Aviación Civil Internacional o se hayan adherido al mismo;

Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional;

El presente Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que se deposite el 66° instrumento de ratificación;

El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada una de las ratificaciones del presente Protocolo;

El Secretario General notificará inmediatamente la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo a todos los Estados partes en dicho Convenio o signatarios del mismo;

El presente Protocolo entrará en vigor, respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada a partir del momento en que se deposite su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

En testimonio de lo cual, el Presidente y el Secretario General del 14° período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, debidamente autorizados por la Asamblea, firman el presente Protocolo.

Hecho en Roma, el 15 de septiembre de 1962, en un documento único, redactado en los idiomas español, inglés y francés, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad. El presente Protocolo quedará depositado en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, y el Secretario General de la Organización transmitirá copias legalizadas del mismo a todos los Estados partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional ya mencionado.

Reglamento interno permanente de la Asamblea

— Resoluciones A6-12, A12-4 y A14-1

— Decisiones del 12°, 16°, 18°, 21°, 22° y 25° períodos de sesiones de la Asamblea (véanse los Informes del Comité Ejecutivo de cada uno de dichos períodos de sesiones)

Nota.— En esta publicación no figura el texto de este Reglamento interno ni el de las enmiendas correspondientes. La actual versión del Reglamento interno permanente de la Asamblea aparece en el Doc 7600.

A22 Decisión: Texto en idioma ruso del Reglamento interno permanente de la Asamblea

(véase Doc 9210 A22-EX, página 37, párrafo 13:1)

A25 Decisión: Texto árabe del Reglamento interno permanente de la Asamblea

(véase Doc 9437 A25-Res., P-Min., página 22, párrafo 9)

A16-13: Frecuencia y lugar de los períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea

Considerando que la Asamblea ha examinado las Resoluciones A4-6 (segunda oración de la Cláusula resolutive 4) y A14-4, y ha decidido que, de conformidad con A15-2, deben ser refundidas y luego canceladas;

La Asamblea resuelve que la celebración trienal de períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea se considere como práctica normal de la Organización, en la inteligencia de que podrían convocarse períodos de sesiones ordinarios intermedios, por decisión de la Asamblea o del Consejo. El Consejo debiera considerar con la debida atención las sugerencias o las invitaciones hechas por los Estados contratantes para celebrar períodos de sesiones trienales ordinarios de la Asamblea fuera de la Sede de la Organización, teniendo en cuenta los beneficios que obtendrían la Organización y los Estados contratantes, la naturaleza de las ofertas para sufragar, total o parcialmente, los gastos adicionales de la Organización, y todas las circunstancias pertinentes.

A22 Decisión: Factibilidad de establecer un sistema de rotación para que los períodos ordinarios de la Asamblea se celebren en las distintas regiones de la OACI

(véase Doc 9210 A22-EX, página 12, párrafo 7:11)

A1-23: Autorización al Consejo para que actúe como organismo de arbitraje

Considerando que el acuerdo provisional de Aviación Civil Internacional dispone en su Artículo III, Sección 6(8), que una de las funciones del Consejo será:

“A solicitud de todas las partes interesadas, actuar como organismo de arbitraje en las diferencias que surjan entre los Estados miembros, en relación con cuestiones de aviación civil internacional que éstos sometan a su consideración. El Consejo podrá rendir un informe recomendatorio, pero si las partes interesadas así lo expresan específicamente, pueden obligarse por adelantado a aceptar la decisión del Consejo. El procedimiento que regirá para los fallos arbitrales, será determinado por acuerdo entre el Consejo y todas las partes interesadas.”

Considerando que el Convenio de Aviación Civil Internacional no contiene una disposición de naturaleza similar, y que la facultad de que dispone el Consejo para la resolución de disputas de acuerdo con el Artículo 84 del Convenio, se limita a decisiones en relación con desacuerdos concernientes a la interpretación o aplicación del Convenio y sus anexos;

Por lo tanto, la Primera Asamblea resuelve:

1. Que mientras se estudia más detenidamente el asunto, y la Organización acuerda los métodos que deban seguirse en relación con los desacuerdos de carácter internacional en el campo de la aviación civil, se autorice al Consejo para que actúe como cuerpo arbitral en aquellos desacuerdos que surjan entre los Estados contratantes en asuntos de aviación civil que se le sometan, cuando se lo pidan expresamente todos los interesados;

2. Que el Consejo, en tales ocasiones, está autorizado para presentar un informe recomendatorio o fallar con carácter obligatorio para las partes, si éstas se han obligado expresamente de antemano a aceptar como obligatoria la decisión del Consejo; y

3. Que el procedimiento que haya de regir el procedimiento de arbitraje será determinado por acuerdo mutuo entre el Consejo y todas las partes interesadas.

A5-3: Delegación de autoridad al Consejo para que extienda invitaciones a Estados no contratantes y Organizaciones Internacionales, a fin de que participen en los futuros períodos de sesiones de la Asamblea

La Asamblea, en su 5° período de sesiones, resuelve:

Que, por la presente, se delega en el Consejo la facultad de invitar a los Estados no contratantes y a los organismos internacionales públicos y privados para concurrir a futuros períodos de sesiones de la Asamblea, el cual a su vez podrá delegar dicha facultad, a su discreción.

A8-4: Enmienda del Artículo 45 (Sede permanente de la Organización)

Considerando que el Artículo 45 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, dispone que “La Organización tendrá su Sede permanente en el lugar que determine en su última reunión la Asamblea interina de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional”;

Considerando que, de conformidad con lo anterior, la Asamblea interina mencionada tomó una decisión al respecto el 6 de junio de 1946, determinando que la Sede permanente fuese Montreal;

Considerando que la Asamblea opina que las circunstancias pueden plantear la conveniencia de trasladar con carácter permanente la Sede de la Organización; y

Considerando que tal traslado no puede llevarse a cabo sin modificar el Convenio;

La Asamblea, considerando que el Convenio debe ser reformado para permitir que, en el caso de que sea necesario llevar a cabo tal traslado de la Sede permanente, éste pueda realizarse sin retrasos innecesarios;

Aprueba la siguiente propuesta de enmienda del Convenio: Al final del Artículo 45 del Convenio se *sustituye* el punto final por una coma, *añadiéndose* lo siguiente: “y no siendo con carácter provisional por decisión de la Asamblea. Para tomar tal decisión será necesario el número de votos que determine la Asamblea. El número de votos así determinado no podrá ser inferior a las tres quintas partes del total de los Estados contratantes.”

Establece en 42 el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha enmienda propuesta pueda entrar en vigor;

Resuelve:

1. Que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo con la enmienda anteriormente mencionada en los idiomas español, inglés y francés, cada uno de los cuales será igualmente fehaciente;

2. Que el Protocolo sea firmado por el Presidente de esta Asamblea y su Secretario General;

3. Que el Protocolo quede abierto a la ratificación de todo Estado que haya ratificado o se haya adherido a dicho Convenio de Aviación Civil Internacional;

4. Que se transmita copia certificada del Protocolo a todos los Estados que sean partes o signatarios del mencionado Convenio;

5. Que los instrumentos de ratificación sean depositados en la Organización de Aviación Civil Internacional;

6. Que el Protocolo entre en vigor entre los Estados que lo hayan ratificado en la fecha de depósito del 42º instrumento de ratificación;

7. Que el Secretario General notifique a cada uno de los Estados contratantes inmediatamente después de cada ratificación del Protocolo;

8. Que el Secretario General notifique inmediatamente a todos los Estados partes o signatarios del Convenio la fecha en que el Protocolo entre en vigor;

9. Que, por lo que se refiere a los Estados contratantes que ratifiquen el Protocolo después de la fecha anteriormente mencionada, el Protocolo entrará en vigor al depositarse el instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional;

Recomienda a todos los Estados contratantes que tomen urgentemente medidas a fin de ratificar la enmienda anteriormente mencionada.

A8-5: Examen de propuestas para trasladar la Sede permanente

Considerando que en este período de sesiones de la Asamblea se ha adoptado una enmienda del Artículo 45 del Convenio, en virtud de la cual, después de haberse ratificado ésta, será posible trasladar la Sede permanente de la Organización por decisión de la Asamblea, debiendo tomarse tal decisión por un número de votos especificado por la Asamblea; y que el número de votos especificado no puede ser inferior a las tres quintas partes del número total de Estados contratantes;

Considerando que se estima de la mayor importancia que todos los Estados contratantes tengan plena oportunidad de considerar adecuadamente cualquier propuesta para trasladar la Sede de la Organización;

La Asamblea resuelve:

que ningún período de sesiones futuro de la Asamblea examine propuesta alguna para trasladar la Sede permanente de la Organización, a no ser que se haya despachado a todos los Estados contratantes la correspondiente notificación, con toda la información pertinente, con 120 días de anticipación, por lo menos, a la fecha de inauguración del período de sesiones en cuestión.

A31-2: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI

Considerando que la OACI ha desempeñado sus funciones con eficacia y eficiencia durante más de 50 años, conforme a lo establecido en la segunda parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (el Convenio de Chicago);

Considerando que los objetivos fundamentales de la Organización expresados en el Artículo 44 del Convenio de Chicago y las funciones del Consejo expresadas en los Artículos 54 y 55 continúan teniendo suma importancia;

Considerando que la Organización se enfrenta con nuevos retos en rápida evolución de carácter tecnológico, económico, social y jurídico; y

Considerando que es necesario que la Organización responda con eficacia a esos retos en un momento en que la comunidad aeronáutica está experimentando dificultades financieras;

La Asamblea:

1. *Expresa su agradecimiento* al Consejo y al Secretario General por los progresos efectuados al elaborar el Plan de acción estratégico de la Organización;

2. *Hace suyas* las decisiones ya adoptadas por el Consejo de seguir elaborando el Plan de acción estratégico y establecer un mecanismo de supervisión que incluya un examen anual del progreso realizado;

3. *Encarga* al Consejo y al Secretario General, en el marco de sus respectivas competencias, que:

a) intensifiquen las actividades para elaborar el Plan de acción estratégico en forma continuada y con un proceso de planificación sistemática que conlleve mayor eficacia, transparencia e imputabilidad e impulse la evolución del Presupuesto por programas;

b) pongan el Plan de acción estratégico a disposición de los Estados contratantes y presenten una versión actualizada del

mismo, junto con un informe del progreso realizado en su implantación durante el trienio correspondiente, a cada período de sesiones ordinario de la Asamblea.

4. *Encarga* al Consejo que:

- a) simplifique los métodos de trabajo y procedimientos de la Asamblea con miras a alcanzar una mayor transparencia y eficiencia y una menor duración de sus períodos de sesiones, de modo de obtener resultados a partir del próximo período de sesiones ordinario;
- b) lleve a cabo un examen intensivo de los procesos de toma de decisiones, métodos de trabajo y procedimientos del Consejo y sus órganos subordinados con miras a agilizar las tareas, delegar poderes y mejorar la relación costo-eficacia en la Organización; y
- c) se cerciore de que el mecanismo de supervisión sea eficiente y con un procedimiento independiente para informar al Consejo, a fin de dotar a los programas de eficacia, transparencia e imputabilidad;

5. *Invita* al Secretario General a que, en el ámbito de su competencia, siga tomando iniciativas para mejorar la eficacia y eficiencia de la Organización mediante reformas de procedimiento, de gestión y administrativas; y dé cuenta de las mismas al Consejo;

6. *Invita* al Consejo y al Secretario General a que, al aplicar las cláusulas 3 a 5 anteriores, tengan debidamente en cuenta la lista de consideraciones, que no es exhaustiva, del **Apéndice** de esta resolución; y

7. *Invita* al Consejo a que notifique a los Estados los progresos realizados en la aplicación de las cláusulas 3 a 5 de esta resolución, a más tardar el 1 de mayo de 1997, y presente un informe completo sobre el tema al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

APÉNDICE

Lista de consideraciones para que la OACI sea más eficaz

Proceso de planificación sistemática [cláusula 3, apartado a), de la resolución]

- a) establecer vinculación directa y transparente entre el Plan de acción estratégico y el Presupuesto por programas;
- b) establecer procedimientos de elaboración del Presupuesto por programas que se centren en la asignación de recursos en el ámbito estratégico, más que en los detalles administrativos (“de arriba a abajo” y no “de abajo a arriba”);
- c) establecer procedimientos para fijar metas, resultados, prioridades y objetivos, aplicando al mismo tiempo índices de rendimiento;

- d) elaborar, dentro del marco del Plan de acción estratégico, otros planes más detallados por medio de los órganos subordinados pertinentes (p. ej., basándose en el Programa técnico de la Organización en la esfera de la navegación aérea) y de las diversas oficinas de la Secretaría;
- e) examinar con cierta frecuencia en el seno de la Secretaría los progresos realizados en la aplicación del Plan de acción estratégico, y periódicamente en el Consejo y los órganos subordinados; y
- f) actualizar y extender el Plan de acción estratégico, por lo menos cada tres años.

Métodos de trabajo y procedimientos de la Asamblea [cláusula 4, apartado a), de la resolución]

- a) simplificar el orden del día y reducir la documentación, centrándose en los aspectos de estrategia y política de alto nivel, áreas prioritarias principales y asignación de recursos;
- b) respetar las fechas fijadas para preparar y distribuir la documentación;
- c) informar más extensamente a las autoridades elegidas;
- d) simplificar los procedimientos para presentar informes, particularmente evitando las duplicaciones innecesarias de presentar y examinar los mismos documentos en distintos órganos;
- e) eliminar el requisito de que se levanten actas de las sesiones de las Comisiones (tal como se ha hecho en este período de sesiones de la Asamblea);
- f) mejorar los procedimientos para presentar declaraciones generales y atenerse a los horarios indicados para las sesiones; y
- g) introducir procedimientos de votación más modernos y eficientes, especialmente para la elección del Consejo.

Nota.— Si fuera preciso enmendar el Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600/5), los Estados necesitan saberlo con suficiente antelación respecto al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea, a fin de poder adoptar las enmiendas al comienzo del período de sesiones con efecto inmediato.

Procesos de toma de decisiones, métodos de trabajo y procedimientos del Consejo [cláusula 4, apartado b), de la resolución]

En el examen de estos aspectos deberían considerarse temas fundamentales los siguientes:

- a) el concepto de que el Consejo siga desempeñando sus funciones y mandato conforme a lo estipulado en el Convenio de Chicago y se concentre particularmente en las cuestiones de política de alto nivel; y

- b) que el Secretario General ejerza sus responsabilidades tomando las medidas administrativas y decisiones que le incumben en su carácter de funcionario ejecutivo principal de la Organización, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo h) del Artículo 54 del Convenio de Chicago.

Mecanismo de supervisión [cláusula 4, apartado c), de la resolución]

En cuanto a esto, se insiste en un **procedimiento** firme para informar **independiente y directamente** al Consejo sobre la eficacia, transparencia e imputabilidad en todos los programas de la OACI. De acuerdo con las prácticas ordinarias de auditoría, el Secretario General tendría la oportunidad de formular comentarios sobre los informes independientes, pero no de modificarlos.

Otras medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de la Organización (cláusula 5 de la resolución)

- a) introducir procedimientos para elaborar o enmendar, según corresponda, más oportunamente los instrumentos de derecho aeronáutico, y las normas y métodos recomendados y planes regionales de navegación aérea de la OACI;
- b) alentar más la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico en el ámbito nacional así como la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI en todo el mundo y en la mayor medida posible;
- c) mejorar y acelerar las comunicaciones con los Estados contratantes, particularmente en lo que atañe a las normas y métodos recomendados, incluso con una utilización más generalizada de las transmisiones electrónicas;
- d) reforzar el grado de autonomía que se otorga al proceso de planificación regional y a la autoridad y recursos correspondientes que reciben las oficinas regionales de la OACI, asegurando al mismo tiempo una coordinación adecuada a escala mundial;
- e) examinar la relación que existe entre la OACI y otros organismos (tanto en la esfera de la aviación como en otros sectores pertinentes ajenos a la aviación, a escala mundial y regional), con miras a definir las respectivas áreas de responsabilidad, eliminar redundancias y establecer programas mixtos cuando corresponda;
- f) lograr que todas las partes interesadas de la comunidad aeronáutica, incluidos los proveedores de servicios y la industria, participen adecuadamente en las actividades de la OACI;
- g) simplificar el calendario y la documentación y reducir la duración de las reuniones de la OACI en general; y
- h) considerar la conveniencia y posibilidad de recurrir a expertos externos, cuando sea necesario para prestar asistencia respecto a cualquiera de las medidas precedentes.

**A32-1: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI
(Medidas para seguir mejorando en el trienio
1999-2001 y posteriormente)**

Considerando que la OACI ha desempeñado sus funciones con eficacia y eficiencia durante más de 50 años, conforme a lo establecido en la segunda parte del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (el Convenio de Chicago);

Considerando que los objetivos fundamentales de la Organización expresados en el Artículo 44 del Convenio de Chicago y las funciones del Consejo expresadas en el Convenio, particularmente en los Artículos 54 y 55, continúan teniendo suma importancia;

Considerando que la Organización enfrenta nuevos retos, en rápida evolución y de carácter tecnológico, económico, social y jurídico;

Considerando que la respuesta a esos retos afecta a la seguridad de la aviación civil internacional; y

Considerando que es necesario que la Organización responda con eficacia a esos retos dentro de las limitaciones con que funciona;

La Asamblea:

1. *Expresa su agradecimiento* al Consejo y al Secretario General por el progreso realizado en el cumplimiento de la Resolución A31-2, Acrecentamiento de la eficacia de la OACI;

2. *Hace suyas* las decisiones ya adoptadas por el Consejo en este sentido;

3. *Encarga* al Consejo y al Secretario General, en el ámbito de sus respectivas competencias y los límites del presupuesto aprobado por la Asamblea, sin debilitar a la Organización ni comprometer su funcionamiento, que:

- a) prosigan la labor que garantizará que la OACI responda eficazmente a los retos de un sector aeronáutico en rápida evolución y promueva la seguridad y protección de los vuelos en el mundo entero;
- b) aseguren que los programas de alta prioridad que afectan a la seguridad del público viajero tengan los fondos y el personal necesarios;
- c) aseguren que la Oficina de evaluación de programas, auditoría y examen administrativo (EAO) funcione de la manera prevista, es decir, para mejorar la gestión, transparencia y rendición de cuentas de los programas;
- d) examinen críticamente los programas de la OACI para determinar las prioridades y la validez contemporánea, eliminar o reducir aquellas actividades de los programas que ya no sean prioridades para la labor de la OACI o que puedan ser realizadas por otras organizaciones o por contrato;

- e) simplifiquen los grupos de expertos y consoliden su trabajo cuando sea posible; y
- f) concentren sus esfuerzos en:
- 1) mejorar el proceso de preparación y adopción de SARPS, prestando especial atención a las necesidades mundiales, funcionales y operacionales;
 - 2) evaluar periódicamente los resultados de los programas de cooperación técnica a fin de identificar sus repercusiones para una mejor aplicación de los SARPS;
4. *Encarga* al Consejo que:
- a) continúe simplificando el proceso de la Asamblea concentrándolo en principios orientadores y desarrollo del programa de trabajo, eliminando duplicaciones en el orden del día;
 - b) de conformidad con los Artículos 54 y 55 del Convenio, ponga mayor énfasis en su programa de trabajo sobre decisiones de principios de la OACI, en aspectos como la ejecución de las decisiones de la Asamblea, la administración de finanzas, la adopción de SARPS, los informes de infracciones a la Asamblea y la preparación de conferencias diplomáticas en el marco de la OACI;
 - c) continúe la evaluación del carácter, los métodos de trabajo y los procedimientos de la OACI, particularmente de sus órganos rectores, incluyendo una comparación con otros organismos similares de las Naciones Unidas, recurriendo a la ayuda de un órgano externo, por ejemplo la Dependencia Común de Inspección de las Naciones Unidas, de ser necesario y conveniente;
 - d) considere si una reducción del número de sesiones del Consejo y de sus órganos subordinados podría aumentar la eficacia de la supervisión de la Organización por el Consejo y reducir asimismo el costo de los servicios a este órgano;
 - e) determine las posibles economías de costos en la Secretaría;
5. *Invita* al Consejo y al Secretario General, en el ámbito de sus respectivas competencias, a:
- a) proseguir la labor dimanante de la Resolución A31-2 de la Asamblea;
 - b) ampliar dicha labor a fin de comprender el examen de los medios para suprimir los obstáculos que se oponen a una mayor eficiencia dentro de la Secretaría; y
 - c) una vez determinado lo que se entiende en la OACI por gastos administrativos y gastos de apoyo para los programas, estudiar las posibilidades de reducir considerablemente los gastos administrativos del presupuesto del programa ordinario en el curso de los dos próximos ciclos

presupuestarios trienales, teniendo presente los trabajos que se realizan en las Naciones Unidas y otros organismos;

6. *Invita* al Secretario General a:

- a) considerar si es conveniente y eficaz en función del costo implantar un programa de recompensas e incentivos para el personal;
- b) mejorar el rendimiento de las oficinas regionales; y
- c) considerar la posibilidad de consolidar oficinas regionales y funciones para mejorar la ejecución de los programas. Este procedimiento debería considerarse teniendo en cuenta nuevas tecnologías y nuevos enfoques para los problemas de las diversas regiones;

7. *Invita* al Consejo a informar a los Estados sobre el progreso en el cumplimiento de las cláusulas 3 a 6 de esta resolución, a más tardar el 1 de mayo del año 2000, y a presentar un informe completo al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

**A33-3: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI
(para enfrentar nuevos retos)**

Considerando que la situación actual originada por los trágicos sucesos del 11 de septiembre de 2001 exige que la OACI responda con celeridad y sin dilación alguna a las nuevas amenazas y demandas a fin de asegurar su contribución eficaz a la seguridad, protección y eficiencia de los vuelos en todo el mundo;

Considerando que la OACI dispone de órganos de expertos que tratan continuamente las cuestiones relacionadas con la protección y seguridad, asesorando al Consejo y trabajando en estrecha relación con dicho órgano;

Considerando que la Organización tiene en el Consejo a un órgano deliberativo elegido con carácter residente que representa a todas las regiones del mundo, un hecho que refuerza aún más su legitimidad;

Considerando que el Consejo de la OACI es un órgano político de reconocida legitimidad internacional para tratar asuntos relacionados con la aviación civil internacional; y

Considerando que los Estados contratantes pueden ejercer su soberanía en virtud de la autoridad del Consejo por medio de un mecanismo que les permita solicitar la revisión de los SARPS introducidos recientemente;

La Asamblea:

Encarga al Consejo que explore los medios de abreviar el proceso de aprobación y adopción de los SARPS considerados de importancia clave para la seguridad y protección de la aviación civil, cuando se considere necesario.

A11-16: Preparación y marcha de las conferencias

La Asamblea, preocupada por la carga cada vez mayor que pesa sobre los Estados, tanto en el aspecto financiero como en el de personal, solicita al Consejo:

1. Que continúe su estudio tendiente a lograr la mayor eficacia en la preparación y marcha de las conferencias de la Organización, por ejemplo, haciendo más coherente y concisa la documentación, mediante limitaciones en el orden del día y reducciones razonables en la duración de las conferencias; y
2. Que procure a este respecto lograr la cooperación de los Estados contratantes.

A31-1: Emblema y sello oficiales de la OACI

La Asamblea:

Habiendo considerado la recomendación del Consejo referente al emblema y sello de la OACI;

Resuelve que los dibujos reproducidos a continuación constituirán el emblema y el sello oficiales de la Organización de Aviación Civil Internacional; y

Declara que la presente resolución sustituye y anula la Resolución A21-4.

Emblema oficial



Sello oficial



RELACIONES CON LOS ESTADOS CONTRATANTES

A1-14: Mejoramiento de los métodos de enlace con los Estados contratantes

Considerando que es esencial mejorar las relaciones entre la Organización y los Estados contratantes, para lograr la realización de los fines de la Organización;

Considerando que el Consejo Interino ha llamado la atención de la Primera Asamblea de la Organización sobre ciertas medidas que pueden tomarse para mejorar las actuales condiciones del servicio de enlace; y

Considerando que tales mejoras pueden realizarse únicamente por medio de la cooperación de todos los Estados contratantes, tomando cada uno de ellos las medidas adecuadas dentro de su propio territorio;

Por lo tanto, la Primera Asamblea recomienda:

1. Que todos los Estados contratantes remitan informes completos sobre las medidas adoptadas hasta el presente para establecer medios de enlace con la Organización;
2. Que los Estados contratantes, utilizando sus servicios de administración interior, designen a un funcionario o funcionarios a quienes se encargue directamente de establecer, cuando sea necesario, y coordinar los medios de enlace con la Organización;
3. Que los Estados contratantes proporcionen al Consejo en las fechas e intervalos que éste determine, informes sobre el progreso hecho para poner en práctica las Normas, Métodos y Procedimientos adoptados por la Organización, o las razones que se han tenido para no hacerlo;
4. Que los Estados contratantes proporcionen a la Organización los informes, documentos y publicaciones que ésta pida, de acuerdo con lo estipulado en el Convenio, sin demoras innecesarias; y
5. Que los Estados contratantes, mediante arreglos hechos con la Organización envíen empleados suyos a la oficina principal o a las oficinas regionales de la Organización, para adiestrarse y aprender los métodos empleados por la Organización.

A2-26: Convención general sobre prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados y anexo al mismo relativo a la OACI

Considerando que en la Sección 37 de la Convención general sobre prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados aprobada por la Segunda Asamblea General de las Naciones Unidas, se dispone que:

“La presente Convención será aplicable a cada organismo especializado cuando éste haya transmitido al Secretario General de las Naciones Unidas el texto definitivo del anexo correspondiente y le haya informado que acepta las cláusulas tipo, modificadas por dicho anexo, y se compromete a dar efectividad a las Secciones 8, 18, 22, 23, 24, 31, 32, 42 y 45, y todas las disposiciones del Anexo”;

Considerando que en cumplimiento de la Sección 35, de dicha Convención el Proyecto de Anexo III a esta Convención, relativo a la Organización de Aviación Civil Internacional ha sido recomendado a esta Organización; y

Considerando que los privilegios e inmunidades que se definen en la Convención general, y en la forma que aparecen modificados

en el Anexo relativo a la OACI, son esenciales al desempeño eficaz de las funciones de la Organización;

La Asamblea:

1. *Aprueba* como texto definitivo del Anexo correspondiente a la OACI, el texto recomendado por la Segunda Asamblea General de las Naciones Unidas, que aparece como Anexo III a dicha Convención general;

2. *Acepta* las “cláusulas normales” de dicha Convención general sobre prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados, en la forma que quedan modificados por dicho Anexo;

3. *Se compromete* a poner en vigor las Secciones 8, 18, 22, 23, 24, 31, 32, 42 y 45, y la Sección 2 (iii) de dicho Anexo;

4. *Da instrucciones* al Secretario General a fin de que:

a) el texto del Anexo aprobado en cumplimiento del párrafo 1, sea comunicado al Secretario General de las Naciones Unidas;

b) se notifique al Secretario General de las Naciones Unidas que:

— la Organización acepta las “cláusulas normales” en la forma en que están modificadas en el Anexo; y

— la Organización se compromete a poner en vigor las Secciones 8, 18, 22, 23, 24, 31, 32, 42 y 45, y la Sección 2 (iii) de dicho Anexo; y

5. *Da instrucciones* al Secretario General para que, de acuerdo con la Sección 42 de las “cláusulas normales”, se comunique a los Estados miembros de la OACI que no lo son de las Naciones Unidas, el texto de la Convención general conjuntamente con el Anexo relativo a la OACI, y que se invite a dichos Estados para que acepten la mencionada Convención en lo que respecta a la OACI, depositando un instrumento de adhesión a la Convención ya sea en manos del Secretario General de las Naciones Unidas o en poder del Secretario General de la OACI.

A2-27: Recomendación a los Estados contratantes para que concedan a la OACI las prerrogativas e inmunidades que se disponen en la Convención general sobre las prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados y el Anexo III del mismo, a reserva de su aprobación formal de la Convención y Anexo

Considerando que la Segunda Asamblea General de las Naciones Unidas reconoció la necesidad de que los organismos especializados disfrutaran lo antes posible de prerrogativas e inmunidades esenciales al eficaz desempeño de sus funciones;

Considerando que deberá transcurrir un período de tiempo considerable antes de que la Convención entre en vigor en el caso de dichos organismos; y

Considerando que la Segunda Asamblea General de las Naciones Unidas ha recomendado a los miembros de dicha Organización que, a reserva de su adhesión formal a la Convención general relativa a las prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados, incluyendo los anexos relativos a cada organismo, concedan inmediatamente a los organismos especializados el beneficio de las prerrogativas e inmunidades que se disponen en dicho Convenio general y en el anexo al mismo, “entendiéndose que los organismos especializados pueden tomar medidas similares con respecto a aquellos de sus miembros que no son miembros de las Naciones Unidas”;

La Asamblea:

Recomienda a los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional que, hasta que aprueben definitivamente la Convención general relativa a las prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados, y el anexo relativo a la OACI, concedan a esta Organización en todo cuanto sea posible, el beneficio de las prerrogativas e inmunidades que se disponen en dicha Convención general y en su Anexo.

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

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes que no lo hayan hecho a que realicen las gestiones necesarias para pasar a ser Parte en la Convención sobre prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados;

2. *Insta* a todos los Estados contratantes a que tomen las medidas a su alcance para aplicar los principios de dicha Convención;

3. *Pide* al Secretario General que señale esta Resolución a la atención de todos los Estados contratantes; y

4. *Pide* al Consejo que en el próximo período ordinario de sesiones de la Asamblea rinda informe sobre la aplicación de la presente Resolución.

A33-5: Confirmación de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y organizaciones internacionales o entre organizaciones internacionales

Considerando que la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y organizaciones internacionales o entre organizaciones internacionales* fue adoptada el 21 de marzo de 1986 por una conferencia convocada por la Asamblea General de las Naciones Unidas;

Considerando que en el Artículo 83 de dicha Convención se estipula que está sujeta a ratificación por los Estados y a actos de confirmación formal por las organizaciones internacionales;

Considerando que la Convención fue firmada en nombre de la OACI por el Presidente del Consejo el 29 de junio de 1987;

Considerando que en la Resolución 53/100 (*Decenio de las Naciones Unidas para el Derecho Internacional*) la Asamblea General de las Naciones Unidas, entre otras cosas, alentó a los Estados a que examinaran la posibilidad de ratificar la Convención o de adherirse a ella, a las organizaciones internacionales que habían firmado la Convención a que depositaran un acto de confirmación formal y a otras organizaciones habilitadas para ello a que se adhirieran a la misma a la brevedad posible; y

Considerando que esta Asamblea estima que la Convención daría más claridad y certidumbre al régimen jurídico que rige las relaciones establecidas por tratados entre la OACI y los Estados o entre la OACI y otras organizaciones internacionales que son parte en la Convención, y por lo tanto mejoraría el funcionamiento de la Organización;

La Asamblea:

1. *Decide* que la OACI debería confirmar formalmente la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y organizaciones internacionales o entre organizaciones internacionales* (1986);

2. *Autoriza* al Presidente del Consejo a firmar un acto de confirmación formal de dicha Convención para depositarla en nombre de la OACI; y

3. *Insta* a los Estados que aún no lo hayan hecho a ratificar la Convención de modo que entre en vigor lo antes posible.

A1-15: Política de información pública de la OACI

Considerando que se reconoce que la Organización de Aviación Civil Internacional depende, para la continuación de su existencia, de la participación activa de los Estados contratantes, y que ésta a su vez depende en gran parte del apoyo de la opinión pública de los Estados contratantes;

Considerando que la creación de un grupo especial de información para la diseminación mundial de noticias e información relativas a las actividades de la Organización, como lo recomendara la Primera Asamblea Interina de la Organización Provisional en su Resolución Núm. XIV, no se ha puesto ampliamente en vigor por el Consejo Interino;

Considerando que la Primera Asamblea de la Organización aprobó un acuerdo con las Naciones Unidas, conforme al cual se espera que las Naciones Unidas ayuden a poner en vigor todo programa autorizado de información de la Organización;

Considerando que con este propósito las Naciones Unidas necesitarán toda la ayuda posible del grupo de información de esta Organización;

Por lo tanto, la Asamblea resuelve:

- a) Que la política de información al público, por parte de la Organización, debería dirigirse primariamente a asegurar que se mantengan informados a los individuos y grupos directamente interesados en la aviación civil internacional, respecto a las actividades y propósitos de la Organización; y en segundo lugar, debería dirigirse al público en general de los Estados contratantes en su totalidad, dentro de los límites del presupuesto y en la medida en que sea factible, en cooperación con la organización de relaciones con el público de las Naciones Unidas, a fin de obtener la más amplia publicidad para las actividades de la Organización;
- b) Que las Oficinas regionales deberían participar en el programa de información en la medida en que sea factible, sin perjudicar la ejecución de sus deberes primordiales relacionados con los asuntos de navegación aérea y sin aumentar su personal;
- c) Que, al poner en vigor a) y b), deberán utilizarse al máximo los servicios presentados por los funcionarios que ya tienen a su cargo la publicidad, en el campo de la aviación civil, en los distintos Estados contratantes.

A19-1: Aeronave civil libia derribada el 21 de febrero de 1973 por cazas israelíes

La Asamblea:

Habiendo examinado la cuestión referente a la aeronave civil libia derribada el 21 de febrero de 1973 por cazas israelíes sobre el territorio egipcio ocupado de Sinaí;

Condenando el acto israelí que dio por resultado la pérdida de 106 vidas inocentes;

Convencida de que este acto afecta y pone en peligro la seguridad de la aviación civil internacional y destacando por lo tanto la urgencia de emprender una investigación inmediata de dicho acto;

1. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Secretario General para que efectúe una investigación para determinar los hechos y para que informe al Consejo en la fecha más temprana posible;

2. *Exhorta* a todas las partes interesadas a que cooperen plenamente en la investigación.

A20-1: Desviación y apoderamiento de un avión civil libanés por parte de aviones militares israelíes

La Asamblea:

Habiendo examinado el asunto relativo a la desviación forzada y apoderamiento por aviones militares israelíes de un avión civil libanés, fletado por Iraqi Airways, el 10 de agosto de 1973;

Considerando que Israel, por estos actos, violó el espacio aéreo libanés, puso en peligro el tráfico aéreo del aeropuerto civil de Beirut y cometió un grave acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional;

Observando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en su Resolución 337 (1973) adoptada el 15 de agosto de 1973, condenó a Israel por su violación de la soberanía del Líbano y por la desviación forzada y el apoderamiento de una aeronave civil libanesa, e invitó a la OACI a que tuviese en cuenta dicha resolución cuando considerase medidas adecuadas para defender a la aviación civil internacional;

Observando que el Consejo de la OACI, con fecha 20 de agosto de 1973, condenó a Israel por estas acciones;

Recordando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en su Resolución 262 de 1968, condenó a Israel por su acto premeditado contra el aeropuerto civil de Beirut que resultó en la destrucción de 13 aeronaves comerciales y civiles, y recordando que la Asamblea de la OACI, en su Resolución A19-1, condenó el acto israelí que dio por resultado la pérdida de 108 vidas inocentes, y que el Consejo, en su Resolución del 4 de junio de 1973, condenó enérgicamente ese acto israelí y le instó a cumplir con los fines y objetivos del Convenio de Chicago;

1. *Enérgicamente condena* a Israel por su violación de la soberanía del Líbano y por la desviación forzada y apoderamiento de un avión civil libanés y por violar el Convenio de Chicago;

2. *Urgentemente exhorta* a Israel a que desista de la comisión de actos de interferencia ilícita en el transporte aéreo civil

internacional y aeropuertos y otras instalaciones que sirvan a tal transporte;

3. *Solemnemente advierte* a Israel que, si continúa cometiendo tales actos, la Asamblea tomará otras medidas contra Israel a fin de proteger la aviación civil internacional.

A24-5: Período de sesiones extraordinario del Consejo

La Asamblea:

Habiendo considerado el informe del Presidente del Consejo (A24-WP/49) sobre el período de sesiones extraordinario del Consejo celebrado los días 15 y 16 de septiembre de 1983, con respecto al trágico incidente ocurrido el 1 de septiembre de 1983 al Vuelo 007 de la Korean Airlines;

Apoya las resoluciones adoptadas y las decisiones tomadas en dicho período de sesiones*; e

Insta a todos los Estados miembros a que cooperen plenamente en la aplicación de las mismas.

A21-7: El aeropuerto de Jerusalén

Considerando que el aeropuerto de Jerusalén se encuentra situado en los territorios árabes ocupados y que se encuentra inscrito bajo la jurisdicción de Jordania en el Plan de Navegación Aérea del Oriente Medio de la OACI;

Recordando que los Artículos 1, 5 y 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional disponen que los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio, y que ningún servicio aéreo internacional regular o no regular con fines de embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo, podrá explotarse sobrevolando o penetrando en el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado;

La Asamblea resuelve que todos los Estados contratantes deberían, en ejecución de los Artículos pertinentes del Convenio antes mencionados, tomar todas las medidas necesarias a fin de abstenerse de explotar, o conceder permiso a cualquier línea aérea para explotar cualquier servicio aéreo, sea éste regular o no regular, hacia el aeropuerto de Jerusalén o desde el mismo, a menos que se haya concedido permiso previo de conformidad con las disposiciones de dichos Artículos.

* Reproducidas en las Decisiones del Consejo (período de sesiones extraordinario), Doc 9428-C/1079, páginas 21-25.

A23-5: Aeropuerto de Jerusalén

Considerando que Israel ha promulgado leyes que alteran el carácter geográfico, demográfico e histórico de Jerusalén, así como su condición;

Considerando que el aeropuerto de Jerusalén es parte integrante de Jerusalén y está emplazado en los territorios árabes ocupados;

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en su Resolución Núm. 478, del 20 de agosto de 1980, consideró que este acto de Israel era nulo y sin efecto alguno;

Considerando que el Artículo 5 del Acuerdo concluido entre las Naciones Unidas y la OACI, que figura en el Doc 7970, afirma la obligación de la OACI de coadyuvar al logro de los fines de las Naciones Unidas;

Considerando que la Resolución A21-7 de la Asamblea de la OACI de 1974 reconoce la soberanía árabe sobre el aeropuerto de Jerusalén;

Considerando que el Consejo, en su 86° período de sesiones (diciembre de 1975), deploró profundamente el hecho de que Israel hiciera caso omiso de la citada resolución de la Asamblea;

Considerando que las medidas adoptadas por Israel son contrarias a la Resolución A21-7 de la Asamblea de la OACI de 1974 y a la decisión del Consejo adoptada en su 86° período de sesiones, el 17 de diciembre de 1975;

Considerando que Israel persiste en su actitud de no respetar y contravenir las resoluciones de la OACI;

La Asamblea:

1. *Reafirma* su Resolución A21-7 (1974) y la decisión adoptada el 17 de diciembre de 1975 por el 86° período de sesiones del Consejo.

2. *Considera* nula y sin efecto alguno la alteración del carácter geográfico, demográfico e histórico de Jerusalén, así como de su condición.

3. *Deplora profundamente* el proceder de Israel al anexarse oficialmente a Jerusalén, comprendido su aeropuerto.

4. *Insta* a Israel a que deje sin efecto tales medidas y se atenga a las resoluciones de la Asamblea de la OACI.

5. *Encarga* al Consejo que adopte las medidas necesarias para dar cumplimiento a la Resolución A21-7 de la Asamblea y a la decisión del Consejo adoptada el 17 de diciembre de 1975 en su 86° período de sesiones.

A22-5: Sabotaje y destrucción de una aeronave civil cubana en servicio regular por el Caribe con la muerte de 73 pasajeros y tripulantes

La Asamblea:

Considerando que el criminal sabotaje llevado a cabo el día 6 de octubre de 1976 contra un avión cubano de transporte aéreo regular, se encuentra entre los actos de agresión individual contra una aeronave que mayor número de víctimas han causado, al perecer todos los tripulantes y pasajeros, con un total de 73 personas;

Considerando que en la Resolución A20-2 la Organización de Aviación Civil Internacional ha condenado todos los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil;

Considerando además que es conveniente y ejemplarizante que un hecho de esta gravedad sirva para demostrar la efectiva disposición de los Estados a perseguir y reprimir sin vacilaciones cualquier atentado contra la seguridad del transporte aéreo y la vida de los tripulantes y pasajeros;

1. *Condena* en forma particular el criminal sabotaje de que fuera objeto la aeronave cubana CU-T 1201, que ocasionó la muerte de 73 personas.

2. *Exhorta* a los Estados a cuyo alcance esté el hacerlo, a que persigan y castiguen con la mayor severidad a los criminales que han llevado a cabo este acto para que la sanción se corresponda con la magnitud del crimen y constituya un ejemplo disuasivo para casos futuros.

3. *Expresa* su más profundo pesar y sinceras condolencias a las familias de las víctimas de este trágico suceso y de todas las tragedias provocadas por actos criminales contra la aviación civil.

A28-7: Repercusiones de la invasión iraquí de Kuwait en la aeronáutica

La Asamblea:

Recordando que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional está basado en la creencia de que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general; y que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

Teniendo presentes las disposiciones y los principios contenidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

Tomando nota de la condena por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de la invasión de Kuwait y de la Resolución 662 del Consejo de Seguridad, en la que se decidió que la anexión de

Kuwait por Iraq no tenía validez jurídica y se consideraba nula y sin valor, y en la que exhortaba a todos los Estados, organizaciones internacionales y organismos especializados a que no reconocieran dicha anexión y a que se abstuvieran de cualquier acción o transacción que pudiera interpretarse como un reconocimiento indirecto de dicha anexión;

Tomando nota además de la Resolución 661 del Consejo de Seguridad, en la que se exhorta a todos los Estados a adoptar las medidas apropiadas para proteger los bienes del Gobierno legítimo de Kuwait y de sus organismos;

Tomando nota además de la Resolución 670 del Consejo de Seguridad, en la que se afirma que los organismos especializados deberán adoptar las medidas necesarias para poner en práctica las disposiciones de la Resolución 661;

Tomando nota además de que en la Resolución 670 del Consejo de Seguridad se afirma que el Decreto Núm. 377 del Consejo de Mando de la Revolución, de fecha 16 de septiembre de 1990, decreto por el que entre otras cosas se pretendía embargar los bienes de compañías extranjeras, es nulo y sin valor;

1. *Condena* la transgresión de la soberanía del espacio aéreo de Kuwait y el pillaje del aeropuerto internacional de Kuwait por las fuerzas armadas iraquíes, incluido el apoderamiento de 15 aeronaves de Kuwait Airways y su traslado a Iraq, y su pretendido registro como aeronaves de matrícula iraquí;

2. *Exhorta* a Iraq a que facilite la pronta recuperación por sus propietarios de las aeronaves de matrícula extranjera detenidas en el aeropuerto internacional de Kuwait;

3. *Declara* que el registro unilateral de aeronaves con matrícula de Kuwait Airways como aeronaves con matrícula iraquí es nulo y sin valor, y exhorta al Gobierno Iraquí a que devuelva las aeronaves kuwaitíes al legítimo Gobierno de Kuwait;

4. *Pide* a todos los Estados en cuyo territorio se hallen cualesquiera de dichas aeronaves que éstas sean entregadas al legítimo Gobierno de Kuwait;

5. *Pide* a todos los Estados que no proporcionen a Iraq, a sus compañías o a sus nacionales, ya sea directa o indirectamente, ningún repuesto, equipo o suministros o servicios que permitan a Iraq la utilización de dichas aeronaves;

6. *Pide* al Consejo que siga ocupándose de este asunto con los Estados contratantes en lo que atañe a las medidas que se adoptarán para poner en ejecución la presente resolución, de modo que dicho asunto pueda seguir siendo objeto de examen constante.

A32-6: Seguridad de la navegación

Habiendo considerado que el 31 de agosto de 1998 un objeto propulsado por cohetes fue lanzado por cierto Estado contratante y

que parte del objeto cayó al mar en el océano Pacífico frente a la costa de Sanriku en Japón nororiental;

Habiendo considerado que la zona de impacto del objeto estaba en la vecindad de la aerovía internacional A590 que es conocida por componer el sistema de rutas NOPAC, vía troncal que enlaza Asia y América del Norte y por la que transitan diariamente unos 180 vuelos de diversos países;

Habiendo considerado que el lanzamiento de dicho vehículo propulsor se efectuó de manera incompatible con los principios fundamentales, normas y métodos recomendados del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*; y

Observando que es necesario que la aviación internacional se desarrolle de manera segura y ordenada, y que los Estados contratantes tomarán medidas apropiadas para aumentar más la seguridad de la aviación civil internacional;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a reafirmar que la seguridad del tránsito aéreo es de máxima importancia para el desarrollo sano de la aviación civil internacional;

2. *Insta* a todos los Estados contratantes a cumplir estrictamente con las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, sus Anexos y procedimientos conexos a fin de prevenir la repetición de tales actividades potencialmente peligrosas; y

3. *Encarga* al Secretario General que señale inmediatamente esta resolución a la atención de todos los Estados contratantes.

A33-2: Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita

A33-1: Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil

RELACIONES CON ORGANIZACIONES INTERNACIONALES Y OTROS ORGANISMOS

A1-10: Relaciones con organizaciones internacionales públicas

Considerando que existen varias organizaciones internacionales públicas cuyas actividades afectan o se ven afectadas por las de la Organización; y

Considerando que la labor de la Organización y el adelanto de la aviación civil internacional cobrará más incremento por medio de una estrecha cooperación con estas organizaciones;

Por lo tanto, la Asamblea:

1. *Autoriza* al Consejo para que formule planes apropiados con organizaciones internacionales públicas cuyas actividades afectan la aviación civil internacional, especialmente en lo que se refiere a la colaboración técnica, intercambio de información y documentos, asistencia a las reuniones y otros asuntos similares que puedan eficazmente fomentar la cooperación, con la condición de que estos planes puedan ponerse en práctica sin aumentar el presupuesto aprobado para el año en curso;

2. *Sugiere* que sería ventajoso formular estos planes extraoficialmente, en vez de concluir acuerdos oficiales, siempre que esto sea factible;

3. *Solicita* que el Consejo informe a la próxima Asamblea respecto a la naturaleza y finalidad de cada acuerdo concluido de conformidad con esta Resolución.

A1-11: Relaciones con organizaciones internacionales privadas

Considerando que existen varias organizaciones internacionales privadas cuyo funcionamiento afecta o afectará a las funciones de la Organización de Aviación Civil Internacional; y

Considerando que la labor de la Organización y el progreso de la aviación internacional pueden ser facilitadas por medio de la cooperación con otros organismos de esa naturaleza;

Por lo tanto, la Asamblea:

A. *Resuelve:*

1. Que se autorice al Consejo para que, cuando lo juzgue conveniente, haga arreglos apropiados con organismos internacionales privados cuyas funciones afecten a la aviación civil internacional, y que

- a) sean de carácter amplio y marcadamente internacional en su representación y tengan una Junta Directiva de carácter permanente y representantes debidamente autorizados;
- b) cuyos fines y propósitos no pugnen con los principios generales sentados por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

2. Que el grado de cooperación señalado en dichos acuerdos será determinado por el grado en que los asuntos particulares sean de la incumbencia de cada una de las dos Organizaciones respectivamente, o de ambas a la vez;

3. Que la cooperación en lo relativo a los asuntos que interesen por igual a ambas Organizaciones se llevará a cabo de la siguiente manera, o según parezca conveniente al Consejo:

- a) mediante el intercambio de informes y documentos;
- b) mediante la representación recíproca y la participación en las labores de las reuniones de técnicos, comités o grupos de trabajo;

4. Que la participación de estos organismos en la labor de la Organización será sin derecho a voto,

y entendiéndose que dichos arreglos pueden ser puestos en práctica sin causar aumento alguno en el presupuesto aprobado para el ejercicio correspondiente;

B. *Sugiere* que dichos arreglos pueden ser concluidos ventajosamente con carácter oficioso mejor que oficial, siempre que sea posible hacerlo;

C. *Pide* al Consejo que dé a conocer a la próxima Asamblea la naturaleza y alcance de los arreglos concluidos, de acuerdo con esta resolución.

A1-2: Aprobación del Acuerdo con las Naciones Unidas

Considerando que el Consejo Interino de la OPACI ha negociado un proyecto de convenio relativo a las relaciones entre la OACI y las Naciones Unidas y que, de acuerdo con la Resolución XXI de la Asamblea Interina de la OPACI ha presentado dicho acuerdo a la Asamblea de la OACI para su aprobación;

Considerando que la Asamblea de la OACI desea celebrar el acuerdo con las Naciones Unidas en los términos en que lo presentó el Consejo Interino de la OPACI;

Por lo tanto, la Asamblea de la OACI aprueba el acuerdo de relaciones con las Naciones Unidas, y resuelve:

- a) autorizar al Consejo para que haga los arreglos que sean necesarios con la Secretaría General de las Naciones Unidas para legalizar el acuerdo, de conformidad con el Artículo XIX del mismo, según sea conveniente de acuerdo con la experiencia obtenida por las organizaciones;
- b) autorizar al Consejo para que entre en negociaciones con las Naciones Unidas a fin de efectuar los demás arreglos que sean necesarios entre la OACI y las Naciones Unidas, relativos a los asuntos de aviación que sean de la competencia de la OACI, tal como lo dispone el Artículo XX. Dichos arreglos, sin embargo, estarán sujetos a la aprobación final de la Asamblea;
- c) autorizar al Presidente del Consejo para que firme con los funcionarios correspondientes de las Naciones Unidas, el

protocolo que ponga en vigor el acuerdo entre las Naciones Unidas y la OACI;

- d) autorizar al Consejo para que entre en negociación con las Naciones Unidas para modificar el acuerdo, tal como se establece en el Artículo XXI del mismo. Las modificaciones en que convenga el Consejo estarán sujetas a la aprobación final de la Asamblea.

A2-24: Relaciones con las Naciones Unidas

Considerando que la Asamblea ha examinado las recomendaciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas contenidas en las Resoluciones 125 (II) y 165 (II) de dicho organismo y las recomendaciones del Consejo Económico y Social que figuran en sus resoluciones adoptadas el 10 de marzo de 1948; y

Considerando que la Asamblea ha examinado la declaración con respecto a las relaciones de la Organización con las Naciones Unidas, contenida en el Informe del Consejo (A2-P/5) y en la documentación que respecto a esta cuestión se ha sometido a la Segunda Asamblea (A2-AD/1);

La Asamblea:

1. *Está de acuerdo* con las medidas tomadas por el Consejo en cumplimiento de las recomendaciones hechas por las Naciones Unidas, y con la opinión del Consejo acerca de la posibilidad de consolidar el actual presupuesto de la OACI con el de las Naciones Unidas;
2. *Aprueba* la forma en que hasta la fecha se ha llevado a la práctica el Acuerdo entre la OACI y las Naciones Unidas; y
3. *Encarga* al Consejo que continúe manteniendo estrechas relaciones y siga cooperando con las Naciones Unidas para lograr los objetivos que figuran en el acuerdo concertado con dicha Organización.

A2-25: Acuerdo suplementario referente al uso de “laissez-passer” de las Naciones Unidas por los funcionarios de la OACI

Considerando que el acuerdo relativo a las relaciones entre las Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional, fechado el 13 de mayo de 1947, no contiene ninguna estipulación para que los funcionarios de la OACI usen el “laissez-passer” de las Naciones Unidas; y

Considerando que en virtud de la Resolución A1-2 de la Primera Asamblea, el Consejo de la OACI ha negociado con las Naciones Unidas un acuerdo suplementario al Convenio fechado el 13 de mayo de 1947, referente al uso de “laissez-passer” de las Naciones

Unidas por parte de los funcionarios de la OACI; y que el mencionado acuerdo suplementario queda supeditado a la aprobación definitiva de la Asamblea;

La Asamblea:

1. *Aprueba* el acuerdo suplementario del Convenio relativo a las relaciones entre las Naciones Unidas y la OACI, fechado el 13 de mayo de 1947. El mencionado acuerdo suplementario se refiere al uso, por parte de funcionarios de la OACI, del “laissez-passer” de las Naciones Unidas; y

2. *Autoriza* al Presidente del Consejo, previa aprobación del mencionado acuerdo suplementario por parte de la Asamblea General de las Naciones Unidas, a firmar, juntamente con el funcionario competente de las Naciones Unidas, un protocolo que ponga en vigor el acuerdo suplementario.

A5-5: Coordinación de actividades entre las Naciones Unidas y la OACI en lo que se refiere a medidas de emergencia para contribuir al mantenimiento de la paz y seguridad internacionales

La Asamblea:

Actuando de acuerdo con las disposiciones del Artículo 64 del Convenio de Aviación Civil Internacional titulado “Arreglos sobre seguridad”, y del Artículo 49 i);

Recordando a) que según el Artículo VII del Acuerdo entre las Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional, esta Organización conviene en cooperar con el Consejo Económico y Social y suministrar la información y prestar la ayuda que el Consejo de Seguridad solicite, inclusive la necesaria para poner en práctica las decisiones del Consejo de Seguridad relativas al mantenimiento y restablecimiento de la paz y seguridad internacionales; b) que el Artículo XX del Acuerdo entre las Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional prevé la posibilidad de que se convengan arreglos posteriores entre las Naciones Unidas y la OACI con respecto a materias aeronáuticas dentro de la esfera de acción de la Organización, que afecten directamente a la seguridad mundial, como se proyectó en el Convenio de Aviación Civil Internacional;

Tomando nota de la Resolución 377 (V) de la Asamblea General, que dispone que la misma puede hacer recomendaciones a los miembros para que tomen medidas colectivas tendientes al mantenimiento de la paz y seguridad internacionales si el Consejo de Seguridad deja de hacerlo; y

Tomando nota de que, de acuerdo con la Resolución de ECOSOC de fecha 14 de marzo de 1951 sobre medidas de emergencia, el Secretario General de la OACI con respecto a los arreglos específicos que puedan hacerse más adecuadamente para cubrir medidas sobre una base de emergencia;

En consecuencia, manifiesta:

Que la Organización de Aviación Civil Internacional acuerda cooperar con los organismos principales de las Naciones Unidas y prestarles toda la ayuda posible con respecto a los asuntos de la competencia de la Organización, que afecten directamente la paz y seguridad internacionales como se proyectó en el Convenio de Aviación Civil Internacional; teniéndose debidamente en cuenta la situación especial de los miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional que no son miembros de las Naciones Unidas.

A9-16: 10° aniversario de las Naciones Unidas

La Asamblea, teniendo en cuenta que las Naciones Unidas celebrarán su 10° aniversario en San Francisco entre el 20 y 26 de junio de 1955;

1. *Expresa su profundo agradecimiento por las aportaciones hechas por las Naciones Unidas a la paz y bienestar mundiales; y*

2. *Reafirma el propósito de la Organización de Aviación Civil Internacional de cooperar plenamente con las Naciones Unidas, de conformidad con el espíritu del Convenio de Aviación Civil Internacional, de la Carta de las Naciones Unidas y con los términos del Acuerdo concertado entre ambos organismos.*

A27-17: Relación entre la OACI y los organismos regionales de aviación civil

Considerando que en la Resolución A10-5 la Asamblea estableció criterios para enmarcar las relaciones — incluso los acuerdos financieros — entre la OACI y la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC);

Considerando que en la Resolución A18-21 la Asamblea, entre otras cosas, invitó al Consejo a extender esos criterios y acuerdos a otros organismos regionales de aviación civil y que en la Resolución A21-8 invitó a los organismos regionales a que consideraran la posibilidad de invitar a sus reuniones a Estados que no fuesen miembros del organismo en cuestión;

Considerando que en cumplimiento de las Resoluciones A10-5 y A18-21 la OACI ha establecido una estrecha y fructífera relación con la CEAC, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), relación que ha reforzado los fines y objetivos universales del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y facilitado el desarrollo de foros regionales dentro de los cuales los Estados pueden cooperar y coordinarse sobre cuestiones de transporte aéreo de interés común;

Considerando que los acuerdos financieros incorporados en la Resolución A10-5 deberían modificarse para tener en cuenta los cambios en las circunstancias que se han producido desde su adopción, el crecimiento y desarrollo de los organismos regionales y para permitir que los mismos asuman plena responsabilidad por sus propios asuntos financieros;

Considerando que la constante viabilidad y funcionamiento de los organismos regionales sirve a los intereses de la aviación civil internacional;

La Asamblea:

1. *Resuelve que:*

- a) la Organización apoye la labor y las actividades de todo organismo regional existente o futuro de aviación civil siempre que el organismo regional en cuestión solicite dicho apoyo y el mismo se apruebe debidamente, teniendo en cuenta los recursos de la OACI y el cumplimiento de su programa de trabajo;
- b) todo apoyo financiero a organismos regionales de aviación civil por parte de la Organización, tales como la prestación constante de servicios de secretaría, debería ser aprobado por la Asamblea como parte de los presupuestos del programa regular de la Organización e identificados en el presupuesto como apoyo a los organismos regionales.

2. *Encarga al Consejo:*

- a) que concierte con cada organismo regional de aviación civil los correspondientes acuerdos de trabajo que reflejen los principios expuestos y aseguren una estrecha relación de actividades, que incluya la cooperación y coordinación, la armonización de los programas de trabajo para evitar duplicaciones innecesarias y la mutua concurrencia a determinadas reuniones según se convenga;
- b) que incorpore en tales acuerdos de trabajo, siempre que sea viable y así se convenga, disposiciones sobre prorrateo de costes de las instalaciones y servicios comunes facilitados a los Estados miembros; y
- c) considere con benevolencia las solicitudes de asistencia en cuestiones de transporte aéreo de interés regional que le presenten los organismos regionales.

3. *Invita a los organismos regionales de aviación civil, con arreglo a sus normas de procedimiento, a que presten benévola atención a la posibilidad de invitar a los Estados contratantes de la OACI que no sean miembros del organismo regional en cuestión a participar como observadores en sus reuniones.*

4. *Declara que la presente resolución sustituye la Resolución A10-5, la Cláusula dispositiva 1 a) de la Resolución A18-21 y la Resolución A21-8.*

A22-7: Estatuto de la Dependencia Común de Inspección

Habiendo tomado en cuenta la Resolución 31/192 de la Asamblea General de las Naciones Unidas;

Habiendo tomado nota del valor limitado que tiene la Dependencia Común de Inspección para la OACI en vista de la función

que desempeña el Consejo de la OACI, que supervisa de modo permanente las actividades de la Organización;

Considerando pertinente que, a fin de mantener la uniformidad y la coordinación con los organismos del sistema de las Naciones Unidas, la OACI continúe utilizando los servicios de la Dependencia Común de Inspección después del 31 de diciembre de 1977;

La Asamblea resuelve:

1. Aceptar el Estatuto de la Dependencia Común de Inspección, la cual continuará siendo responsable ante el Consejo en lo que respecta a las actividades de esa Dependencia relacionadas con la OACI;

2. Que la Dependencia continuará teniendo competencia por lo que respecta a las funciones del Secretario General, pero no así en relación con las de la Asamblea, el Consejo y sus órganos subordinados;

3. Autorizar al Secretario General a que envíe esta resolución al Secretario General de las Naciones Unidas.

A21-12: Comisión de Administración Pública Internacional

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas decidió crear en principio, por su Resolución 3042 (XXVII), una Comisión de Administración Pública Internacional como órgano encargado de regular y coordinar las condiciones de servicio en el régimen común de las Naciones Unidas;

Considerando que en el Artículo XII del Acuerdo celebrado el 1 de octubre de 1947 entre las Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional se reconoce la conveniencia, desde el punto de vista de una coordinación administrativa eficaz, de establecer, en su día, un solo órgano unificado de empleados internacionales;

Considerando que, con arreglo a los Artículos 58 y 65 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la Asamblea está facultada para establecer preceptos que sirvan de base al Consejo para resolver en los asuntos relativos al personal de la Organización, así como para autorizar al Consejo a participar en acuerdos que puedan facilitar la labor de la Organización;

La Asamblea resuelve autorizar al Consejo, tras el correspondiente examen de las disposiciones estatutarias administrativas relativas a la Comisión de Administración Pública Internacional, a celebrar tales acuerdos o tomar las disposiciones que estime necesarias en interés de la Organización.

A29-11: Utilización de la tecnología espacial en la esfera de la navegación aérea

A33-7: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente

A33-2: Apéndice H: Cooperación con las organizaciones internacionales en materia de seguridad de la aviación

A21 Decisión: Resoluciones de las Naciones Unidas sobre invitaciones a los movimientos de liberación a estar representados en reuniones de los organismos especializados

véase (Doc 9119 A21-Min. P/1-12, página 110, párrafo 19)

A32-13: Apoyo a la política de la OACI en asuntos de espectro de radiofrecuencias

A22-6: Participación de la Organización de Liberación de Palestina (PLO) en la OACI en calidad de observadora

La Asamblea:

Habiendo considerado la Resolución 3237, del 22 de noviembre de 1974, de la Asamblea General de las Naciones Unidas, concerniente al derecho de la Organización de Liberación de Palestina a participar, en calidad de observadora, en las reuniones y en los trabajos de la Asamblea General de las NU y en todas las conferencias internacionales celebradas bajo el patrocinio de la Asamblea General de las NU y/o de otros órganos de las Naciones Unidas;

Tomando nota de que la Organización de Liberación de Palestina ha venido en efecto participando, en calidad de observadora, en la Conferencia Mundial de Población, la Conferencia Mundial de la Alimentación, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Crimen y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Habitat;

Tomando nota asimismo de que la Organización de Liberación de Palestina ha venido participando, en calidad de observadora, en las reuniones y en los trabajos de la Organización para la Agricultura y la Alimentación, la UNESCO, la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de la Salud;

Considera que la Organización de Liberación de Palestina tiene derecho a participar, en calidad de observadora:

- a) en las sesiones y en los trabajos de la Asamblea de la OACI y de otras conferencias internacionales que se celebren bajo los auspicios de la OACI; y

- b) en las reuniones regionales en las que se traten asuntos relacionados con sus territorios;

Encarga al Consejo que tome las medidas necesarias para llevar a efecto la presente Resolución.

POLÍTICA GENERAL RELATIVA A PROGRAMAS ESPECIALES

A29-11: Utilización de la tecnología espacial en la esfera de la navegación aérea

Considerando que la exploración y utilización del espacio exterior para fines pacíficos interesa grandemente a la aviación civil internacional y afecta a cuestiones que son de incumbencia de la Organización, de conformidad con los términos del Convenio de Chicago;

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas ha reconocido que sus organismos especializados pueden desempeñar diversas funciones útiles con respecto a las actividades espaciales y que su interés debería ser aprobado y estimulado;

Considerando que los principios para la participación de la OACI en los programas de exploración y utilización del espacio exterior han sido establecidos por los 15°, 16° y 22° periodos de sesiones de la Asamblea;

Considerando que la OACI es responsable de formular la postura de la aviación civil internacional en todos aquellos asuntos relacionados con el estudio de cuestiones que entrañan la utilización de la tecnología espacial para fines de navegación aérea, incluso la determinación de los requisitos especiales de la aviación civil internacional con respecto a la aplicación de la tecnología espacial;

Considerando que la Resolución A22-20 de la Asamblea asignó a la OACI la responsabilidad de presentar la postura de la aviación civil internacional en todos los asuntos relacionados con el espacio exterior y solicitó al Consejo que continuara su labor respecto a la planificación y utilización de la tecnología espacial para la navegación aérea, y que tomara las medidas necesarias para continuar activamente la labor tendente a determinar los requisitos operacionales y técnicos para el establecimiento de un sistema internacional de navegación aérea por satélite;

Considerando que algunos Estados y organismos internacionales han adquirido conocimientos y más experiencia en la utilización de la tecnología espacial para fines de navegación aérea, mediante trabajos realizados dentro del marco de la OACI sobre cuestiones relativas a la utilización de la tecnología espacial para fines de navegación aérea;

Considerando que los Estados miembros de la OACI han dado su apoyo a un concepto mundial de comunicaciones, navegación y vigilancia/organización del tránsito aéreo (CNS/ATM) del futuro basado en la tecnología de satélites y que el Consejo lo ha aprobado;

Considerando, que según el concepto de sistemas CNS/ATM de la OACI, la utilización de la tecnología de satélites ayudará a superar las limitaciones inherentes al actual sistema de navegación aérea y satisfará, a nivel mundial, las necesidades de la aviación civil internacional en un futuro previsible;

Tomando nota de los resultados de la colaboración de los Estados contratantes en la utilización de la tecnología espacial para fines de navegación aérea sobre una amplia base internacional, así como de la necesidad de que dicha colaboración continúe en el futuro;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la OACI continúe siendo responsable de:
 - a) presentar la posición de la aviación civil internacional en todos aquellos asuntos relacionados con el espacio exterior; y
 - b) vigilar y coordinar la labor efectuada por los Estados en materia de planificación regional y mundial en estos campos, a fin de que la introducción del concepto de los futuros sistemas CNS/ATM de la OACI se realice de forma ordenada y eficiente en todo el mundo, manteniendo el equilibrio y teniendo debidamente en cuenta tanto la seguridad como los aspectos económicos;
2. *Solicita* al Consejo que continúe su labor para determinar los requisitos operacionales, técnicos, financieros, administrativos e institucionales jurídicos de los sistemas mundiales por satélite para los fines de la aviación civil, teniendo debidamente en cuenta las disposiciones de la Resolución A27-10, Apéndice J, en lo que respecta a la coordinación de los sistemas y subsistemas aeronáuticos;
3. *Insta* a los Estados contratantes a que continúen manteniendo informada a la Organización respecto a los programas y progresos realizados en materia de exploración y utilización del espacio exterior que sean de interés para la aviación civil internacional;
4. *Pide* al Secretario General que se cerciore de que las posturas y necesidades de la aviación civil internacional se comuniquen a todos los organismos dedicados a las actividades espaciales pertinentes y que continúe haciendo lo necesario para que la Organización esté representada en aquellas conferencias y reuniones apropiadas que se relacionen con la aviación civil internacional o que afecten a sus intereses especiales en esta materia;
5. *Declara* que la presente resolución reemplaza a la Resolución A22-20.

A33-7: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente

Considerando que en la Resolución A32-8 la Asamblea resolvió seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una

declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente;

Considerando que la Resolución A32-8 consiste en un texto de introducción y varios apéndices relativos a asuntos específicos, pero interrelacionados;

Considerando la necesidad de incorporar nuevas políticas y textos de orientación de la OACI respecto al ruido de las aeronaves y para responder a otros acontecimientos en esta materia, posteriores al 32º período sesiones de la Asamblea, principalmente el concepto de un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido (Apéndice C), orientación sobre el procedimiento y los criterios que deben aplicarse al considerar posibles nuevas restricciones locales a las operaciones (Apéndice E) y sobre planificación y gestión de la utilización de los terrenos (nuevo Apéndice F); y

Considerando la necesidad de reflejar también la evolución posterior al 32º período de sesiones de la Asamblea en materia de emisiones de los motores de las aeronaves, incluyendo una mejor comprensión de sus repercusiones y de los posibles medios para limitar o reducir los gases con efectos de invernadero procedentes de la aviación (Apéndices H e I);

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta Resolución, enunciados más adelante, constituyen la declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, actualizadas a la clausura del 33º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Generalidades

Apéndice B — Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente

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

Apéndice D — Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I,

Apéndice E — Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido

Apéndice F — Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

Apéndice G — Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico

Apéndice H — Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera

Apéndice I — Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves

2. *Pide* al Consejo que presente en cada período de sesiones ordinario una declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente para examinarla; y

3. *Declara* que la presente Resolución sustituye la Resolución A32-8.

APÉNDICE A

Generalidades

Considerando que el Preámbulo del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* expresa que “el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo ...”, y que el Artículo 44 de dicho Convenio dice que la OACI debe “desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para ... satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”;

Considerando que muchos de los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas integradas que incluyan el progreso tecnológico, procedimientos operacionales apropiados, organización adecuada del tránsito aéreo y utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos y medidas basadas en criterios de mercado;

Considerando que otros organismos internacionales están emprendiendo actividades relacionadas con políticas ambientales que afectan el transporte aéreo;

Considerando que al cumplir su función la OACI se esfuerza en lograr un equilibrio entre las ventajas que aporta la aviación civil a la colectividad mundial y el perjuicio causado al medio ambiente en ciertas áreas debido al desarrollo progresivo de la aviación civil; y

Considerando que la OACI prevé la cooperación con otros organismos internacionales, según sea necesario, incluida la posible participación en proyectos financiados por el Fondo de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente;

La Asamblea:

1. *Declara* que la OACI es consciente de los efectos adversos en el medio ambiente que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil, que continuará teniendo presentes, y de la responsabilidad de la OACI y de sus Estados miembros de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente;

2. *Pide* al Consejo que se mantenga informado de todos los aspectos de la aviación civil relacionados con el medio ambiente, y que también conserve la iniciativa en la formulación de criterios de

orientación sobre esos aspectos, sin dejar esa iniciativa a otras organizaciones;

3. *Invita* a los Estados a que, en toda ocasión oportuna, sigan apoyando activamente las actividades de la OACI relativas al medio ambiente;

4. *Alienta* al Consejo a que, cuando lo juzgue conveniente, continúe los acuerdos de cooperación con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, para la realización de proyectos ambientales financiados por el Fondo de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente; y

5. *Insta* a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente que podrían resultar perjudiciales para el desarrollo de la aviación civil internacional.

APÉNDICE B

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

Considerando que el problema del ruido de las aeronaves en las proximidades de muchos de los aeropuertos del mundo, que sigue causando preocupación al público y limita el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias, requiere medidas apropiadas;

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen I — *Ruido de las aeronaves*, que contiene normas de homologación en cuanto al ruido para las aeronaves subsónicas (excepto las STOL/VTOL) y ha comunicado a los Estados contratantes esta medida;

Considerando que los derechos relacionados con el ruido se aplican en algunos aeropuertos y que desde hace tiempo existen criterios de orientación de la OACI sobre este asunto (*Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, Doc 9082);

Considerando que las consecuencias ambientales de las emisiones de los motores de las aeronaves, aunque no enteramente comprendidas, son causa de preocupación;

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves*, que contiene normas de certificación con respecto a las emisiones para los nuevos motores de aeronaves y ha comunicado a los Estados esta medida;

Considerando que el desarrollo futuro de la aviación podría aumentar y agravar los problemas del ruido y de las emisiones de los motores de las aeronaves a menos que se tomen medidas para aliviar la situación;

Considerando que el Consejo ha constituido un Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para ayudar en la preparación de nuevas normas, métodos recomendados y

procedimientos, y de textos de orientación sobre el ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores; y

Tomando nota de la Resolución A33-14 (Apéndice Q) acerca de la necesidad de señalar a la atención de los fabricantes y explotadores de aeronaves que 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 de reacción;

La Asamblea:

1. *Acoge* con satisfacción la adopción por el Consejo, en junio de 2001, de la nueva norma respecto al ruido de las aeronaves, más estricta, para incluirla en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4;

2. *Pide* al Consejo que, con la ayuda y cooperación de otros órganos de la Organización y de otras organizaciones internacionales, prosiga enérgicamente la labor de preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación referentes a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente;

3. *Pide* al Consejo que se asegure de que su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) prosiga rápidamente su programa de trabajo en los sectores del ruido y de las emisiones, con el fin de poder elaborar soluciones apropiadas lo antes posible;

4. *Insta* a los Estados contratantes de las regiones del mundo actualmente no representadas o subrepresentadas en el CAEP, a que participen en las actividades del Comité; y

5. *Insta* a los Estados contratantes a que apliquen, cuando corresponda, las disposiciones de la OACI preparadas con arreglo a la cláusula 2 del presente apéndice.

APÉNDICE C

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

Considerando que un objetivo de la OACI es promover el nivel más elevado posible de coherencia en la aviación civil internacional, incluyendo reglamentos sobre el medio ambiente;

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

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

Considerando que la OACI ha aceptado la responsabilidad total de proceder de forma que se logre un máximo de compatibilidad entre el desarrollo seguro, económicamente eficaz y ordenado de la

aviación civil y la preservación del medio ambiente, y que procura seguir activamente el concepto de un “enfoque equilibrado” para la reducción del ruido de las aeronaves y orientación de la OACI para su aplicación por los Estados;

Considerando que el enfoque equilibrado para la gestión del ruido elaborado por la OACI consiste en determinar el problema del ruido en un aeropuerto y luego analizar las diversas medidas disponibles para reducirlo considerando cuatro elementos principales, es decir, reducción en la fuente, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones, con miras a resolver el problema del ruido de la forma más económica;

Considerando que la evaluación de la repercusión presente y futura del ruido de la aviación constituye un medio fundamental para que la OACI y sus Estados contratantes elaboren políticas;

Considerando que la implantación y las decisiones relativas a los elementos del enfoque equilibrado incumben a los Estados contratantes y que en definitiva es responsabilidad de los Estados elaborar soluciones apropiadas para los problemas del ruido en sus aeropuertos basadas en los reglamentos y las políticas de la OACI;

Reconociendo que al elaborar orientación de la OACI para aplicar el enfoque equilibrado de la gestión del ruido se requiere un grado de flexibilidad a fin de conciliar las diferencias locales, nacionales y regionales;

Reconociendo que las soluciones a los problemas del ruido deben adaptarse a las características específicas del aeropuerto en cuestión, lo que requiere un enfoque para cada aeropuerto, y que podrían aplicarse soluciones semejantes si en los aeropuertos se observan problemas de ruido semejantes;

Reconociendo que las medidas para solucionar los problemas del ruido pueden tener repercusiones importantes en los costos para los explotadores y otros interesados, particularmente los de los países en desarrollo;

Reconociendo que los Estados tienen obligaciones jurídicas, acuerdos existentes, leyes actuales y políticas establecidas pertinentes que pueden influir en su aplicación del “enfoque equilibrado” de la OACI;

Reconociendo que algunos Estados tal vez tengan también políticas más amplias sobre la gestión del ruido; y

Considerando que las mejoras logradas en muchos aeropuertos respecto al ruido mediante el remplazo de las aeronaves que cumplen con los requisitos del Capítulo 2 (aeronaves que cumplen con las normas de homologación en cuanto al ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Capítulo 3) por aeronaves más silenciosas deberían protegerse teniendo en cuenta el mantenimiento del crecimiento futuro y no deberían resultar erosionadas por una expansión urbana incompatible alrededor de los aeropuertos;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados contratantes de la OACI y a las organizaciones internacionales a que reconozcan la función rectora de la OACI para tratar los problemas del ruido de las aeronaves;

2. *Insta* a los Estados a que:

- a) adopten un enfoque equilibrado para la gestión del ruido, teniendo plenamente en cuenta la orientación de la OACI, las obligaciones jurídicas, acuerdos existentes, leyes actuales y políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto del ruido en sus aeropuertos internacionales;
- b) instituyan o supervisen un proceso transparente cuando consideren medidas para mitigar el ruido, que incluya:
 - 1) evaluación del problema del ruido en el aeropuerto en cuestión basándose en criterios objetivos y mensurables y otros factores pertinentes;
 - 2) evaluación de los costos probables y los beneficios de las diversas medidas posibles y, basándose en esa evaluación, selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas en relación con el medio ambiente de la manera más eficaz en función del costo; y
 - 3) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evolución, para la consulta con los interesados y la solución de controversias;

3. *Alienta* a los Estados a:

- a) promover y dar apoyo a los estudios y programas de investigación y tecnológicos dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios;
- b) aplicar políticas de planificación y gestión de la utilización de los terrenos para limitar una expansión urbana, incompatible en áreas sensibles al ruido y medidas mitigadoras para las áreas afectadas por el ruido, compatibles con el Apéndice F de esta Resolución;
- c) aplicar procedimientos operacionales de atenuación del ruido, en la medida posible sin afectar a la seguridad operacional; y
- d) no aplicar restricciones a las operaciones como primer recurso, sino sólo después de haber considerado las ventajas que se pueden obtener de otros elementos del enfoque equilibrado y de manera compatible con el Apéndice E de esta Resolución;

4. *Pide* a los Estados que:

- a) en la medida posible, cooperen estrechamente para garantizar la armonización de los programas, planes y políticas;

- b) se aseguren de que la aplicación de toda medida para atenuar el ruido sea compatible con el principio de no discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago;
- c) consideren las condiciones económicas particulares de los países en desarrollo;

5. *Invita* a los Estados a que mantengan informado al Consejo acerca de sus políticas y programas para mitigar el problema del ruido de las aeronaves en la aviación civil internacional;

6. *Pide* al Consejo que evalúe continuamente la evolución de la repercusión del ruido de las aeronaves y elabore la orientación de la OACI que sea necesaria para ayudar a los Estados a aplicar el concepto de enfoque equilibrado para la gestión del ruido y que informe al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea, particularmente con respecto a:

- a) los principales elementos del enfoque equilibrado y la relación entre ellos;
- b) los instrumentos analíticos y metodológicos que puedan ser necesarios para evaluar y comparar esos elementos; y
- c) las restricciones locales a las operaciones en relación con el ruido en los aeropuertos; y

7. *Pide* a los Estados que presten el apoyo correspondiente para esta labor de orientación de la OACI.

APÉNDICE D

Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I

Considerando que las normas de homologación en cuanto a niveles de ruido para las aeronaves de reacción subsónicas se establecen en el Anexo 16, Volumen I;

Considerando que, para los fines de este Apéndice, eliminación gradual se define como el retiro de una categoría basada en el ruido de aeronaves, de las operaciones internacionales en todos los aeropuertos en uno o más Estados;

Considerando que el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación ha concluido que una eliminación progresiva general de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3 por todos los países que imponían una eliminación gradual de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 no se apoya en fundamentos de costo-beneficios;

Considerando que algunos Estados han implantado o iniciado eliminaciones graduales de las aeronaves que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, o están considerando la posibilidad de hacerlo;

Reconociendo que las normas sobre el ruido que figuran en el Anexo 16 no están dirigidas a introducir restricciones a las operaciones de las aeronaves;

Reconociendo que las restricciones a las operaciones de las aeronaves existentes quizá aumenten los costos de las líneas aéreas y podrían imponer una pesada carga económica, especialmente a los explotadores de aeronaves que tal vez no dispongan de los recursos financieros para reequipar sus flotas, tales como las de los países en desarrollo; y

Considerando que la solución de los problemas que causa el ruido de las aeronaves debe basarse en el reconocimiento mutuo de las dificultades que enfrentan los Estados y en el equilibrio entre sus diferentes intereses;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a que no introduzcan ninguna eliminación gradual de las aeronaves que sobrepasen los niveles de ruido establecidos en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, sin considerar primero:

- a) si la renovación normal de las flotas actuales de dichas aeronaves proporcionará la protección necesaria contra el ruido en los alrededores de sus aeropuertos;
- b) si la protección necesaria puede alcanzarse con reglamentos que impidan a los explotadores incorporar ese tipo de aeronaves a sus flotas mediante la compra o el arrendamiento/fletamento/intercambio, o bien con incentivos para que aceleren la modernización de sus flotas;
- c) si se puede obtener la protección requerida por medio de restricciones limitadas a aeropuertos y pistas cuyo uso los propios Estados hayan determinado y declarado que generan problemas de ruido, y limitadas a los períodos en que sea mayor la perturbación por el ruido; y
- d) las repercusiones de cualquier restricción para otros Estados interesados, consultando a dichos Estados y notificándoles sus intenciones con antelación razonable;

2. *Insta* a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la cláusula dispositiva 1 anterior, decidan eliminar gradualmente las aeronaves que cumplen con las normas de homologación en cuanto al ruido establecidas en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que sobrepasan los niveles de ruido establecidos en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, a que:

- a) definan toda restricción de modo que las aeronaves de un explotador que se conformen al Capítulo 2 y que estén operando en la actualidad en sus territorios puedan ser retiradas de dichas operaciones gradualmente, en el curso de un período no menor de 7 años;
- b) no restrinjan, antes del término del período mencionado, las operaciones de ninguna aeronave antes de que hayan transcurrido 25 años después de la fecha de expedición de su primer certificado individual de aeronavegabilidad;
- c) no restrinjan, antes del término del período, las operaciones de ninguna aeronave de fuselaje ancho existente en la

actualidad ni de ninguna equipada con motores que tienen una relación de dilución superior a 2:1; y

- d) informen a la OACI y a otros Estados interesados de toda restricción impuesta;

3. *Exhorta encarecidamente* a los Estados a seguir colaborando bilateral, regional e interregionalmente, a fin de:

- a) reducir el ruido que deben soportar las comunidades situadas alrededor de los aeropuertos sin crear problemas económicos serios a los explotadores de aeronaves; y
- b) tener en cuenta las dificultades de los explotadores de los países en desarrollo con respecto a las aeronaves del Capítulo 2 matriculadas actualmente en sus países, cuando no puedan sustituirse antes de que termine el período de eliminación gradual, siempre que haya constancia de que se ha expedido una orden de compra o un contrato de arrendamiento para sustituirlas por aeronaves que satisfagan las disposiciones del Capítulo 3, y que se haya aceptado la primera fecha de entrega;

4. *Insta* a los Estados a no introducir medidas para la eliminación gradual de aeronaves que se ajustan, por homologación original o rehomologación, a las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 3 ó 4;

5. *Insta* a los Estados a que no impongan ninguna restricción a las operaciones de las aeronaves que se conforman al Capítulo 3, salvo que sea como parte del enfoque equilibrado para la gestión del ruido, elaborado por la OACI, y de conformidad con los Apéndices C y E de esta Resolución; y

6. *Insta* además a los Estados a que asistan a las líneas aéreas en sus esfuerzos por acelerar la modernización de sus flotas, y por ende evitar los obstáculos y permitir a todos los Estados el acceso al arrendamiento o compra de aviones que cumplan los requisitos del Capítulo 3, incluyendo la asistencia técnica multilateral, cuando corresponda.

APÉNDICE E

Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido

Considerando que en el Anexo 16, Volumen I se especifican las normas de homologación acústica para aeronaves subsónicas de reacción;

Considerando que para los fines del presente apéndice una restricción a las operaciones se define como toda medida relacionada con el ruido que limite o reduzca el acceso de una aeronave a un aeropuerto;

Considerando que en el Apéndice C de la presente resolución se insta a los Estados a que adopten un enfoque equilibrado para la gestión del ruido cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales;

Considerando que el alcance de ulteriores reducciones del ruido en la fuente es limitado en el sentido de que se están asimilando gradualmente en las flotas las mejoras anteriores de la tecnología de reducción del ruido pero que no se esperan importantes avances tecnológicos en el futuro previsible;

Considerando que en muchos aeropuertos ya se están empleando la planificación y gestión de la utilización de los terrenos y los procedimientos operacionales de atenuación del ruido y que se están aplicando otras medidas para mitigar el ruido, aunque en ciertos casos continúa la expansión urbana;

Considerando que la eliminación gradual de aeronaves que se ajustan a las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, (como se prevé en el Apéndice D de esta resolución) estará plenamente implantada en algunos Estados para abril de 2002 y, que suponiendo un continuo crecimiento de la actividad aeronáutica, sin otras medidas el número de personas expuestas al ruido de las aeronaves en algunos aeropuertos de esos Estados podría aumentar después de esa fecha;

Considerando que el Consejo, en junio de 1999, pidió concretamente al Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación que explorara en un contexto mundial la cuestión de la introducción de posibles restricciones a las operaciones de aeronaves del Capítulo 3;

Considerando que existen importantes diferencias regionales en la medida en que se prevé que el ruido de las aeronaves constituya un problema en los próximos dos decenios y que, en consecuencia, algunos Estados han venido considerando imponer restricciones a las operaciones de ciertas aeronaves que se ajustan a las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3;

Considerando que si se introducen restricciones a las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3 en ciertos aeropuertos, esto debería basarse en el enfoque equilibrado y la orientación pertinente de la OACI y adaptarse a las necesidades específicas del aeropuerto en cuestión;

Considerando que estas restricciones podrían tener importantes consecuencias económicas en las inversiones en flotas de los explotadores de aeronaves de los Estados en que no se impongan esas restricciones;

Reconociendo que estas restricciones van más allá de la política establecida en el Apéndice D de esta resolución y otros criterios de orientación pertinentes de la OACI;

Reconociendo que la OACI no obliga a los Estados a imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3;

Reconociendo que la finalidad de las normas sobre el ruido del Anexo 16 no era imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves y que, específicamente, la norma recientemente adoptada que figura en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4, se basa en la inteligencia de que es para fines de homologación únicamente; y

Reconociendo en particular que los Estados tienen obligaciones jurídicas, leyes, arreglos existentes y políticas establecidas que

puede regir la gestión de los problemas acústicos en sus aeropuertos y que podrían afectar la aplicación de este apéndice;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a que se aseguren, siempre que sea posible, de que cualesquiera restricciones a las operaciones se adopten solamente si estas medidas están respaldadas por una evaluación previa de las ventajas previstas y las repercusiones perjudiciales posibles;

2. *Insta* a los Estados a que no impongan en ningún aeropuerto restricciones a las operaciones de las aeronaves que cumplan con los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3 antes de:

- a) completar el retiro gradual de las aeronaves que excedan los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, en el aeropuerto en cuestión; y
- b) evaluar plenamente todas las medidas disponibles para solucionar el problema del ruido en el aeropuerto en cuestión de conformidad con el enfoque equilibrado descrito en el Apéndice C;

3. *Insta* a los Estados que a pesar de las consideraciones de la Cláusula Dispositiva 2 anterior, permitan la introducción en un aeropuerto de restricciones a las operaciones a las aeronaves que cumplan con los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, por homologación original o por rehomologación, a que:

- a) basen dichas restricciones en la performance acústica de la aeronave, según lo determine el procedimiento de homologación realizado con arreglo al Anexo 16, Volumen I;
- b) adapten dichas restricciones al problema acústico del aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado;
- c) limiten dichas restricciones a las que sean de carácter parcial cuando sea posible, en vez de la eliminación total de las operaciones en un aeropuerto;
- d) tengan en cuenta las consecuencias posibles para los servicios de transporte aéreo para los cuales no hay alternativas apropiadas (p. ej., servicios de larga distancia);
- e) consideren las circunstancias especiales de los explotadores de los países en desarrollo, a fin de evitar las dificultades económicas innecesarias, otorgando exenciones;
- f) introduzcan esas restricciones gradualmente y durante un período de tiempo, cuando sea posible, a fin de tener en cuenta las repercusiones económicas para los explotadores de las aeronaves afectadas;
- g) den a los explotadores un período de aviso con antelación razonable;

h) tengan en cuenta las consecuencias económicas y ambientales a corto plazo para la aviación civil debidas a los hechos recientes; e

i) informen a la OACI, así como a los otros Estados interesados, acerca de todas esas restricciones impuestas;

4. *Insta además* a los Estados a que no permitan la introducción de restricciones a las operaciones encaminadas a retirar del servicio las aeronaves que cumplen, mediante su homologación original o rehomologación, con las normas acústicas del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4.

APÉNDICE F

Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

Considerando que la planificación y gestión de la utilización de los terrenos es uno de los cuatro elementos principales del enfoque equilibrado para la gestión del ruido;

Considerando que la cantidad de personas afectadas por el ruido de las aeronaves depende mucho de la manera en que se hace la planificación y gestión de la utilización de los terrenos que rodean un aeropuerto y, en particular, de la medida en que se controlan la construcción de viviendas y otras actividades sensibles al ruido;

Considerando que la actividad podría aumentar considerablemente en la mayoría de los aeropuertos y que existe el riesgo de que el futuro crecimiento pueda resultar limitado por la utilización inapropiada de los terrenos en las cercanías de los aeropuertos;

Considerando que la eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que cumplen con las normas de homologación en cuanto al ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, ha tenido éxito en muchos aeropuertos para reducir el tamaño de las curvas isosónicas marcando las áreas en que la gente está expuesta a niveles de ruido inaceptables, así como para reducir la cantidad total de personas expuestas al ruido;

Considerando fundamental que estas mejoras se conserven en la mayor medida posible para beneficio de las comunidades locales;

Considerando que también se prevé que la norma recientemente adoptada que figura en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 aumentará las oportunidades para que los explotadores replacen las aeronaves de sus flotas por otras más silenciosas;

Reconociendo que si bien la gestión de la utilización de los terrenos incluye actividades de planificación que pueden ser fundamentalmente responsabilidad de las autoridades locales, sin embargo, afecta a la capacidad de los aeropuertos, lo que a su vez tiene repercusiones para la aviación civil; y

Considerando que en el *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184), Parte 2 — *Utilización del terreno y control del medio ambiente*, que se está actualizando y ampliando figura texto de

orientación sobre la planificación apropiada de la utilización de terrenos y medias de atenuación del ruido;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados que hayan eliminado gradualmente las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 en sus aeropuertos, como se prevé en el Apéndice D de esta Resolución, a que, mientras se preservan las ventajas para las comunidades locales en la medida de lo posible, eviten, cuando sea factible, que en las áreas en que se han logrado reducciones del ruido se produzcan una utilización de los terrenos o una expansión urbana inapropiadas en los mismos;

2. *Insta* a los Estados a asegurarse de que las posibles reducciones en los niveles de ruido que se obtengan con la introducción de aeronaves más silenciosas, particularmente las que cumplen con la nueva norma del Capítulo 4, no resulten comprometidas por la utilización inapropiada de los terrenos o la expansión urbana en los mismos, que podrían evitarse;

3. *Insta* a los Estados cuando aún exista la posibilidad de minimizar los problemas de ruido de las aeronaves mediante medidas preventivas, a que:

- a) emplacen los nuevos aeropuertos en lugares apropiados, lejos de zonas sensibles al ruido;
- b) adopten las medidas apropiadas para que la planificación del uso de los terrenos se tome plenamente en cuenta en la etapa inicial de todo nuevo aeropuerto o el desarrollo en un aeropuerto existente;
- c) definan alrededor de los aeropuertos zonas que correspondan a diversos niveles de ruido teniendo en cuenta los niveles de población y el crecimiento, al igual que los pronósticos de aumento del tráfico y establezcan criterios para un uso apropiado de esos terrenos teniendo en cuenta la orientación de la OACI;
- d) sancionen leyes, den orientación y otros medios apropiados para lograr el cumplimiento de esos criterios para la utilización de los terrenos; y
- e) se aseguren de que se dispone de información sobre las operaciones de las aeronaves y sus efectos en el medio ambiente que sea de fácil lectura para las comunidades cercanas a los aeropuertos; y

4. *Pide* al Consejo:

- a) que se asegure de que la orientación sobre la utilización de los terrenos en el Doc 9184 está actualizada y responde a las necesidades de los Estados; y
- b) que considere qué medidas podrían adoptarse para promover la gestión de la utilización de los terrenos, particularmente en aquellas partes del mundo en que pueda existir la posibilidad de evitar problemas de ruido de las aeronaves en el futuro.

APÉNDICE G

Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico

Considerando que desde la introducción de las aeronaves supersónicas en el servicio comercial se han tomado medidas para evitar crear situaciones inaceptables para el público debido al estampido sónico, tales como los efectos molestos del estampido sónico en el sueño y los efectos perjudiciales que la amplificación de dicho estampido puede tener en las personas y bienes, tanto en tierra como en el mar; y

Considerando que los Estados que participan en la fabricación de estas aeronaves supersónicas, así como otros Estados, siguen investigando los efectos físicos, fisiológicos y sociológicos del estampido sónico;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la importancia que concede a garantizar que no se produzca una situación inaceptable para el público debido al estampido sónico de las aeronaves supersónicas en servicio comercial;

2. *Encarga* al Consejo que, teniendo presente la información disponible y utilizando el mecanismo apropiado, examine los Anexos y otros documentos pertinentes, para cerciorarse de que se tengan debidamente en cuenta los problemas que podría crear para el público la operación de las aeronaves supersónicas y, especialmente en lo que respecta al estampido sónico, que tome medidas encaminadas a lograr un acuerdo internacional sobre la medición de dicho estampido, la definición tanto cuantitativa como cualitativa de la expresión “situaciones inaceptables para el público”, y el establecimiento de los límites correspondientes; y

3. *Invita* a los Estados que participan en la fabricación de aeronaves supersónicas a que comuniquen a la OACI, a su debido tiempo, propuestas sobre la manera en que se podrían satisfacer cualesquiera especificaciones que determine la OACI.

APÉNDICE H

Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera

Considerando que existe una creciente preocupación por los problemas ambientales en la atmósfera, tales como el calentamiento de la atmósfera y el agotamiento de la capa de ozono;

Considerando que el plan de acción del “Programa 21” adoptado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo en 1992, hace un llamamiento a los gobiernos para que, con la cooperación de los órganos pertinentes de las Naciones Unidas, aborden estos problemas;

Considerando que el informe especial sobre *La aviación y la atmósfera global*, que fue preparado a solicitud de la OACI por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático

(IPCC) en colaboración con el Grupo de expertos sobre la evaluación científica del ozono estratosférico del Protocolo de Montreal relativo a las sustancias agotadoras de la capa de ozono y publicado en 1999, contiene la más amplia evaluación hasta la fecha de la medida en que la aviación contribuye a estos problemas y, entre otras cosas, informa que:

- las aeronaves emiten gases y partículas que alteran la concentración atmosférica de gases de efecto de invernadero, desencadenan la formación de estelas de condensación y pueden aumentar los cirrus, factores todos ellos que contribuyen al cambio climático;
- se estima que las aeronaves contribuyen en un 3,5% al forzamiento radiativo total (medida de cambio climático) de todas las actividades humanas y que este porcentaje excluye los efectos de los posibles cambios en los cirrus y está previsto que aumente; y
- aunque las mejoras en la tecnología de las aeronaves y sus motores y en la eficiencia del sistema del tránsito aéreo beneficiarán al medio ambiente, no compensarán totalmente los efectos del aumento de las emisiones resultante del crecimiento previsto de la aviación;

Considerando que el informe especial del IPCC reconoce que los efectos de algunos tipos de emisiones de los motores de las aeronaves son bien comprendidos, revela que los efectos de otros tipos no lo son e identifica varias áreas clave de incertidumbre científica que limitan la capacidad de proyectar las repercusiones de la aviación en el cambio climático y el ozono;

Considerando que el objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCCNU) es lograr la estabilización de las concentraciones de gases de efecto de invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático;

Considerando que el Protocolo de Kyoto, que fue adoptado por la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático en diciembre de 1997 y que todavía tiene que entrar en vigor, insta a los países desarrollados a imponer limitaciones o reducciones de los gases con efecto de invernadero generados por “emisiones del combustible aeronáutico”, trabajando por medio de la OACI (Artículo 2.2);

Considerando que el Protocolo de Kyoto trata de forma diferente las emisiones internacionales y las nacionales provenientes del sector de la aviación, por cuanto se exhorta a los países desarrollados a que procuren limitar o reducir las emisiones de gases con efecto de invernadero generadas por la aviación internacional trabajando por conducto de la OACI (Artículo 2.2 del Protocolo), mientras que las emisiones procedentes de la aviación interior se incluyen en los objetivos nacionales de los países desarrollados, que requieren una reducción general del 5,2% en el total de las emisiones de todas las fuentes para el período 2008-2012 (en comparación con los niveles de 1990 y basándose en seis gases con efecto de invernadero específicos) y que se ha tomado nota de las posibles ventajas de la armonización del tratamiento de las emisiones procedentes de la aviación internacional e interior; y

Considerando que el Consejo de la OACI ha estado explorando opciones políticas para limitar o reducir las emisiones de gases de efecto de invernadero procedentes de la aviación civil, particularmente en respuesta a la Resolución A32-8 de la Asamblea, Apéndice F, y se está desarrollando una labor sobre tecnología y normas sobre medidas operacionales para reducir el consumo de combustible y, por lo tanto, las emisiones, y sobre medidas basadas en criterios de mercado (véase el Apéndice I), y que se han proporcionado informes periódicos a las Conferencias de las Partes de la CMCCNU;

La Asamblea:

1. *Expresa su agradecimiento* al Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) y al Grupo de expertos sobre la evaluación científica del Protocolo de Montreal por el informe especial sobre *La aviación y la atmósfera global*;
2. *Insta* a los Estados a que promuevan la investigación científica dirigida a solucionar las incertidumbres señaladas en dicho informe especial del IPCC;
3. *Pide* al Consejo que:
 - a) continúe cooperando estrechamente con el IPCC y con otras organizaciones que participan en la definición de la medida en que la aviación contribuye a los problemas ambientales en la atmósfera, y con las organizaciones que participan en la formulación de políticas en este campo, principalmente la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCCNU);
 - b) continúe estudiando las opciones en materia de políticas para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente y que elabore propuestas concretas y proporcione asesoramiento tan pronto como sea posible a la Conferencia de las Partes de la CMCCNU, poniendo un énfasis especial en el empleo de soluciones técnicas y que al mismo tiempo continúe considerando medidas basadas en criterios de mercado, y teniendo en cuenta las posibles implicaciones, tanto para los países en desarrollo como para los desarrollados; y
 - c) fomente la aplicación de medidas operacionales como medio de limitar o reducir la repercusión en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves; y
4. *Invita* a los Estados contratantes y organizaciones internacionales a mantener informada a la OACI sobre la evolución de este asunto.

APÉNDICE I

Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves

Considerando que el Apéndice H de esta Resolución establece el contexto general en que las opciones en materia de políticas, incluyendo las medidas basadas en criterios de mercado, se

consideran como medio para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente;

Considerando que las medidas basadas en criterios de mercado están destinadas a lograr objetivos relacionados con el medio ambiente a un costo inferior y de manera más flexible que aquella de las medidas de reglamentación tradicionales;

Considerando que en los últimos años los gobiernos han reconocido cada vez más la necesidad de que cada sector económico pague todo el costo de los daños ecológicos que ocasiona y que el asunto de las medidas basadas en criterios de mercado para la protección del medio ambiente, incluyendo los derechos o impuestos sobre el transporte aéreo, un sistema de comercio de los derechos de emisión o medidas voluntarias, se ha planteado, por ejemplo en el contexto del control de las emisiones de gases con efecto de invernadero;

Considerando que el Principio 16 de la Declaración de Río sobre el medio ambiente y desarrollo (1992) señala que “las autoridades nacionales procurarán fomentar la asunción de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos, teniendo en cuenta el criterio de que el que contamina debe, en principio, cargar con los costos de la contaminación, teniendo debidamente en cuenta el interés público y sin distorsionar el comercio ni las inversiones internacionales”;

Considerando que el Protocolo de Kyoto trata de forma diferente las emisiones internacionales y las nacionales provenientes del sector de la aviación, que se ha tomado nota de las posibles ventajas de la armonización del tratamiento de ambas categorías de emisiones, y que se ha reconocido que algunos Estados o grupos de Estados ya están tomando medidas para formular opciones destinadas a reducir las emisiones de los sectores nacionales, incluyendo las emisiones de la aviación interior;

Considerando que las políticas de la OACI hacen una distinción conceptual entre derechos e impuestos, dado que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para recuperar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplica a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos correspondientes”;

Considerando que la OACI ha elaborado criterios para dar orientación a los Estados en materia de impuestos (*Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, Doc 8632), en que se recomienda, entre otras cosas, la exención recíproca de todos los impuestos cobrados sobre el combustible cargado a bordo de las aeronaves para servicios aéreos internacionales, criterio aplicado en la práctica mediante acuerdos bilaterales de transporte aéreo, y que también exhorta a los Estados a que reduzcan o eliminen en la medida más amplia posible los impuestos relacionados con la venta o el uso de servicios de transporte aéreo internacional;

Considerando que el Artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* contiene disposiciones respecto a los derechos aeroportuarios y otros similares, incluyendo el principio de no

discriminación, y que la OACI ha elaborado criterios para dar orientación a los Estados en materia de derechos (*Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, Doc 9082), incluyendo orientación concreta sobre los derechos relacionados con el ruido;

Considerando que el Consejo de la OACI ha adoptado el 9 de diciembre de 1996 una declaración de políticas de carácter provisional sobre derechos e impuestos relacionados con las emisiones en forma de resolución, en la que el Consejo recomienda firmemente que tales gravámenes tengan la forma de derechos y no de impuestos y que los fondos recaudados se utilicen en primer lugar para mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente;

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

Tomando nota de que el Consejo ha recibido un informe de su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) sobre posibles opciones relativas al empleo de medidas basadas en criterios de mercado para limitar o reducir las emisiones de los motores de las aeronaves, concentrándose inicialmente en el dióxido de carbono, y que se prevé continuar esta labor;

Tomando nota de que los análisis realizados por el CAEP han demostrado que un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión* constituye una solución rentable para limitar o reducir el dióxido de carbono procedente de la aviación civil en el largo plazo;

Tomando nota de que en el corto plazo las medidas voluntarias** podrían servir como primera etapa para futuras medidas a fin de reducir aún más las emisiones; y

Reconociendo que se necesitan más estudios y más orientación para emplear gravámenes en el corto plazo;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que continúe elaborando orientación para los Estados sobre la aplicación de medias basadas en criterios de mercado a fin de reducir o limitar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, particularmente para mitigar las repercusiones de la aviación en el cambio climático; y que continúe elaborando propuestas concretas y proporcione asesoramiento tan pronto como sea posible a la Conferencia de las Partes en la CMCCNU;

* Sistema mediante el cual se pondría un límite superior al volumen total de emisiones y se podrían comprar y vender concesiones en forma de permisos para emitir dióxido de carbono a fin de satisfacer los objetivos de reducción de las emisiones.

** Mecanismo en el cual la industria y los gobiernos acuerdan un objetivo o convienen en un conjunto de medidas para reducir las emisiones.

2. *Alienta* a los Estados y al Consejo a que, teniendo en cuenta los intereses de todos los interesados, evalúen el costo y las ventajas de las diversas medidas con el fin de abordar las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más eficaz en función al costo, y a que adopten medidas compatibles con el marco descrito seguidamente, y a los Estados a que se esfuercen por tomar medidas de forma sistemática, tanto para las emisiones de la aviación interior como de la internacional:

a) Mecanismos voluntarios

- 1) *Alienta* a los Estados y a las otras partes interesadas a que adopten medidas de corto plazo para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional, en particular por medio de mecanismos voluntarios; y
- 2) *Insta* al Consejo a que facilite las medidas elaborando directrices (por ejemplo, para cuantificar, supervisar y verificar la reducción de las emisiones o las medidas adoptadas) para dichos mecanismos, incluyendo un acuerdo voluntario modelo, según corresponda, y a que trabaje para asegurarse de que los que adopten medidas tempranas se beneficiarán de las mismas y no se perjudicarán posteriormente por hacerlo;

b) Gravámenes relacionados con las emisiones

- 1) *Confirma* la validez de la Resolución del Consejo del 9 de diciembre de 1996 sobre los gravámenes relacionados con las emisiones;
- 2) *Insta* a los Estados a que sigan la orientación actual que contiene dicha Resolución;
- 3) *Insta* a los Estados a que se abstengan de tomar medidas unilaterales para introducir gravámenes relacionados con las emisiones que sean incompatibles con la orientación actual; y
- 4) *Insta* al Consejo a que realice más estudios y elabore más orientación sobre el asunto;

c) Comercio de los derechos de emisión

- 1) *Respalda* la elaboración de un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación internacional; y
- 2) *Pide* al Consejo que elabore con prioridad las directrices para el comercio abierto de los derechos de emisión para la aviación internacional, concentradas en el establecimiento de las bases estructurales y jurídicas para la participación de la aviación en un sistema abierto de comercio de los derechos y que incluyan elementos fundamentales como presentación de informes, supervisión y cumplimiento, proporcionando al mismo tiempo la flexibilidad requerida para que sean compatibles con el proceso CMCCNU en la mayor medida posible.

A33-19: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

A33-13: Uso de rutas transpolares

A33-18: Prevención de la introducción de especies exóticas invasoras

Considerando que los Estados contratantes han demostrado preocupación por el medio ambiente y han contribuido al bienestar y a la calidad de vida humanos adoptando medidas vinculadas a las emisiones de los motores, la capa de ozono, el ruido de las aeronaves y el humo de tabaco en las cabinas de las aeronaves;

Considerando que los Estados contratantes han reconocido la responsabilidad de lograr la máxima compatibilidad entre las operaciones de la aviación civil y la calidad del medio ambiente humano;

Considerando que la comunidad mundial ha reconocido cada vez más la amenaza que plantean las especies exóticas invasoras para la diversidad biológica;

Considerando que el transporte internacional, incluso el transporte aéreo civil, representa un medio potencial para la introducción de especies exóticas invasoras; y

Considerando que el Convenio sobre la Diversidad Biológica, el Programa Mundial sobre Especies Invasoras y otros organismos internacionales, intergubernamentales y no gubernamentales están definiendo medios para evaluar y manejar efectivamente las especies exóticas que amenazan los ecosistemas, hábitats y especies;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a apoyar las actividades mutuas destinadas a reducir el riesgo de introducir, a través del transporte aéreo civil, especies exóticas potencialmente invasoras en zonas ajenas a su distribución natural;

2. *Solicita* al Consejo de la OACI que continúe colaborando con las organizaciones interesadas pertinentes para determinar los enfoques que podría adoptar la OACI con el fin de contribuir a reducir el riesgo de introducir especies exóticas potencialmente invasoras en zonas ajenas a su distribución natural;

3. *Solicita* al Consejo de la OACI que informe sobre el cumplimiento de esta resolución al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea; y

4. *Declara* que esta resolución reemplaza la Resolución A32-9.

A27-12: Función de la OACI en la supresión del transporte ilícito de estupefacientes por vía aérea

Considerando que el uso indebido y el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas siguen creando problemas internacionales graves que exigen urgente y constante atención;

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas exhortó a los organismos especializados a participar activamente en el cumplimiento de las Resoluciones 39/143, 40/121 y 41/127 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, “Campana internacional contra el tráfico de drogas”;

Considerando que en la Declaración de la Conferencia internacional de las Naciones Unidas sobre el uso indebido y el tráfico ilícito de drogas del 26 de junio de 1987, los Estados se comprometieron a tomar medidas internacionales enérgicas contra el uso indebido y el tráfico ilícito de drogas como meta importante de sus políticas;

Considerando que la Conferencia internacional de las Naciones Unidas sobre el uso indebido y el tráfico ilícito de drogas adoptó el Plan amplio y multidisciplinario de actividades futuras en torno al problema del uso indebido y el tráfico ilícito de drogas como programa de trabajo futuro a los niveles nacional, regional e internacional;

Considerando que la Resolución A26-12 instaba al Consejo a que continuara diligentemente sus esfuerzos para explorar el posible papel de la OACI en esta cuestión y a que presentara un informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea;

La Asamblea:

1. *Respald*a las medidas adoptadas por el Consejo, a través del Comité de Transporte Aéreo, la Comisión de Aeronavegación, la Décima Reunión departamental de facilitación y la Secretaría a fin de dar cumplimiento a la Resolución A26-12 de la Asamblea y al Plan amplio y multidisciplinario adoptado por la Conferencia internacional sobre el uso indebido y el tráfico ilícito de drogas;

2. *Insta* al Consejo a elaborar con un alto grado de prioridad medidas concretas a fin de evitar y eliminar el uso posible de drogas ilícitas y el uso indebido de otras drogas o sustancias por parte de los tripulantes, controladores de tránsito aéreo, mecánicos y demás personal de la aviación civil internacional;

3. *Insta* al Consejo a que prosiga su labor a fin de evitar el transporte ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea;

4. *Pide* al Consejo que continúe siguiendo de cerca los trabajos de las Naciones Unidas y otros organismos especializados para poner en práctica el Plan amplio y multidisciplinario de actividades futuras en torno al problema del uso indebido y el tráfico ilícito de drogas y que garantice que la Organización cooperará activamente en la puesta en práctica de todos los programas pertinentes a la aviación civil internacional;

5. *Pide* al Consejo que, teniendo en cuenta otros estudios que puedan ser necesarios, proponga medidas y procedimientos concretos, incluida la preparación de textos de orientación necesarios sobre todos los problemas, relacionados con los estupefacientes, con los que pueda enfrentarse la aviación civil internacional;

6. *Exhorta* a todos los Estados contratantes a proseguir sus esfuerzos para prevenir el tráfico ilícito de estupefacientes por vía aérea, a tomar medidas legales apropiadas para asegurarse de que se castiga con sanciones serias el crimen de transportar por vía aérea ilícitamente estupefacientes y otras sustancias sicotrópicas y a que sean partes, tan pronto como sea posible, de la Convención de las Naciones Unidas de 1988 contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas; y

7. *Pide* al Consejo que presente un informe sobre el cumplimiento de esta resolución al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea;

8. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A26-12.

A33-19: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

A29-15: Restricciones al consumo de tabaco en los vuelos internacionales de pasajeros

Considerando que en las Asambleas de la OACI se ha demostrado una preocupación por el bienestar humano y se ha contribuido al fomento de éste en lo que respecta a la calidad de la vida y al medio ambiente en el que el ser humano trabaja y participa en otras actividades, lo cual incluye asuntos relacionados con la emisión de gases provenientes de motores, la capa de ozono y el ruido producido por las aeronaves;

Considerando que las Asambleas de la OACI han reconocido la responsabilidad de lograr un máximo de compatibilidad entre las operaciones de aviación civil y la calidad del ambiente del ser humano;

Considerando que los Estados han venido reconociendo en forma gradual los efectos del humo del tabaco en el lugar de trabajo, los edificios públicos y los sistemas de transporte público y han tomado medidas al respecto;

Considerando que la acumulación de alquitrán y otros residuos del humo del tabaco en las aeronaves puede inhabilitar las máscaras de oxígeno de salvamento y contaminar los sistemas de control ambiental;

Considerando que la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) estiman que la

seguridad en el trabajo y la salud están interrelacionadas y que no pueden disociarse; y

Considerando que la Organización Mundial de la Salud (OMS) adoptó por unanimidad una resolución instando a los Estados miembros a implantar la prohibición de fumar en los sistemas de transporte público en los que no puede garantizarse la protección contra la exposición involuntaria al humo del tabaco y pidió a su Director General que colaborase con la OACI;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo de la OACI que intensifique los estudios sobre las repercusiones que podría tener en la seguridad la prohibición de fumar a bordo de las aeronaves;

2. *Pide* al Consejo de la OACI que, con la asistencia y colaboración de la Organización Mundial de la Salud, tome las medidas necesarias para evitar el humo del tabaco en todos los vuelos internacionales;

3. *Insta*, entre tanto, a todos los Estados contratantes a tomar las medidas necesarias con la mayor rapidez posible para limitar progresivamente el consumo de tabaco en todos los vuelos internacionales de pasajeros con el objetivo de llegar a la prohibición total de fumar a partir del 1 de julio de 1996;

4. *Pide* al Consejo de la OACI que presente un informe sobre la aplicación de la presente resolución en todos sus aspectos al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

A27-13: Protección del transporte aéreo público internacional

Considerando que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago en 1944, en su Preámbulo recoge como objetivo primordial “que la Aviación Civil Internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y que el transporte aéreo internacional pueda establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”, principio éste consagrado en el Artículo 44 del Convenio; y *considerando* que el Artículo 13 o cualquier otro del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, debe interpretarse y aplicarse en concordancia y consecuentemente con los principios rectores enunciados;

Considerando la importancia esencial que tiene el transporte aéreo internacional para la paz mundial y la economía de los países en desarrollo y el esfuerzo extraordinario que supone para estos países el mantener su propio sistema de transporte aéreo;

Considerando que la Tercera Conferencia de transporte aéreo adoptó la Recomendación 9 en la cual se estableció la necesidad de proteger a los transportistas aéreos contra la detención de sus aeronaves, cuando no existan pruebas o sospechas fundadas de negligencia o culpa;

Considerando que el transporte aéreo es un servicio de interés general, cuyo fortalecimiento y preservación de su continuidad se ubican en la órbita del ejercicio del poder de los Estados y del cumplimiento de su actividad en beneficio del bien común;

Considerando que las empresas de transporte aéreo regular tienen como finalidad esencial la prestación de un servicio público, el cual reviste relevancia jurídica y goza de un régimen especial instaurado en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

La Asamblea:

1. *Reafirma* el carácter de servicio público que tiene aquel que prestan las empresas de transporte aéreo, reconociendo que la finalidad esencial de tal servicio es satisfacer el bien común de los pueblos, en cuyo desarrollo están igualmente interesados los Estados, los transportistas y los usuarios;

2. *Declara* que va en detrimento de los principios establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional cualquier detención impropia de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial cuando no haya prueba o presunción de negligencia o culpa por parte de los transportistas aéreos interesados.

A33-20: Enfoque coordinado para proporcionar asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra

A24-1: Día Internacional de la Paz

Considerando que el tercer martes de septiembre ha sido declarado por la Naciones Unidas Día Internacional de la Paz;

Considerando que la paz es el objetivo primordial de todos los individuos y Estados y de todos los organismos de la familia de las Naciones Unidas;

Considerando que la aviación civil es un instrumento fundamental de comunicación internacional entre los Estados y los pueblos y que, tal como se afirma en el Preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento sobre las naciones y los pueblos del mundo;

La Asamblea de la OACI:

Decide en adelante conmemorar este día, que este año coincide con la inauguración de su 24º período de sesiones, con una calurosa invitación a todos los pueblos que trabajan en pro de la aviación civil a que tengan conciencia, de manera profunda y constante, de la contribución que su labor puede aportar en el logro de la cooperación internacional y la paz mundial.

A29-3: Armonización mundial de la reglamentación

Considerando que la interdependencia existente en la aviación civil internacional hace de ésta uno de los principales campos en los cuales pueden obtenerse beneficios derivados del concepto de mundialización, del cual la armonización mundial de las reglamentaciones nacionales para la aplicación de las normas de la OACI constituye un elemento importante;

Considerando que actualmente la aviación civil internacional abarca a los megatransportistas, tanto nacionales como multinacionales, y a las diversas alianzas de líneas aéreas para operaciones a escala mundial; la propiedad transnacional de las líneas aéreas y la fabricación multinacional de productos aeronáuticos;

Considerando que los Estados, mediante el Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), han convenido en garantizar que ni los requisitos de certificación de las aeronaves civiles ni las especificaciones sobre procedimientos de operación y mantenimiento constituyan barreras para el comercio;

Considerando que la armonización mundial de las reglamentaciones nacionales sobre aviación civil internacional es conveniente para la eficaz realización del mandato del GATT;

Considerando que los Estados, individualmente, interpretan y aplican las normas de seguridad de la OACI de manera distinta, lo cual se traduce en operaciones desiguales que pueden ser costosas;

Considerando que generalmente sólo una proporción relativamente pequeña de Estados responde a las solicitudes de la Secretaría de la OACI, en el sentido de que envíen comentarios o que acepten normas propuestas por la Organización, lo cual provoca decisiones que tienen en cuenta un número relativamente pequeño de respuestas y no es beneficioso ni para lograr la armonización de los reglamentos ni para el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional;

Considerando que la armonización mundial de la reglamentación podría facilitar el cumplimiento del Artículo 83 *bis* del Protocolo relativo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que autoriza a los Estados a transferirse mutuamente y por acuerdo ciertas funciones de seguridad; y

Considerando que ciertos Estados han iniciado programas bilaterales y multilaterales en pro de la armonización de sus reglamentaciones nacionales para corregir los costosos problemas de incompatibilidad y para facilitar una competencia más eficaz en la aviación civil internacional;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados y grupos de Estados que aún no lo hayan hecho, a tomar medidas positivas con el fin de promover la armonización mundial de las reglamentaciones nacionales que rigen la aplicación de las normas de la OACI;

2. *Insta* a los Estados a que, en su aplicación de las normas de la Organización, en la medida de lo posible, utilicen en sus propios reglamentos nacionales el lenguaje preciso de las normas reglamentarias de la OACI y a que busquen la armonización de sus reglamentos nacionales con los de otros Estados respecto a las normas más exigentes que ya tengan en vigor o que pretendan aplicar;

3. *Insta* a todos los Estados a que respondan a las solicitudes del Consejo de la OACI, de que formulen comentarios y expresen su acuerdo o desacuerdo acerca de las normas propuestas por esta Organización, a fin de evitar que se tomen decisiones basadas en un número reducido de respuestas; y

4. *Pide* al Consejo de la OACI que siga reforzando las normas de la OACI y que estudie la viabilidad de establecer un mecanismo multilateral de seguimiento.

A33-11: Un código mundial para el diseño de aeronaves

Considerando que el Artículo 33 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional dispone que los certificados de aeronavegabilidad emitidos por los Estados de matrícula sean reconocidos siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido dichos certificados sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio;

Considerando que en 1972 el Consejo de la OACI reconoció que las normas de aeronavegabilidad internacionales adoptadas por el Consejo constituyen el código internacional completo necesario para la puesta en vigor y aplicación de los derechos y obligaciones establecidos en el Artículo 33 del Convenio;

Considerando que el Consejo de la OACI también reconoció que los códigos nacionales de aeronavegabilidad que contuviesen todo el alcance y amplitud de detalle que considerasen necesarios los Estados, se necesitarán como base para la certificación por los Estados de la aeronavegabilidad de cada aeronave;

Reconociendo que el costo de las certificaciones repetitivas impuestas a los fabricantes y explotadores de aeronaves para cumplir con los requisitos de muchas autoridades nacionales de aviación diferentes podría reducirse considerablemente evitando tales repeticiones;

Reconociendo que los esfuerzos conjuntos de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos y de las Autoridades Conjuntas de Aviación europeas han reunido a muchos de los principales Estados de diseño en un esfuerzo por establecer un código de diseño mundialmente armonizado y estudiar la factibilidad de un proceso de certificación de aeronaves armonizado;

La Asamblea:

1. *Apoya* las actividades tendentes a establecer un código de diseño mundialmente armonizado y estudiar la factibilidad de un proceso de certificación de aeronaves armonizado;

2. *Insta* a todos los Estados de diseño y a otros Estados contratantes a que participen en los proyectos de armonización internacional iniciados por FAA/JAA;

3. *Insta* al Secretario General a que asegure la participación de la OACI en los proyectos de armonización, en la medida de lo posible; y

4. *Pide* al Secretario General que informe sobre esta resolución a todos los Estados contratantes.

A33-19: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

A33-15: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión de 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 33° 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 la Resolución A31-6.

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) y la Recomendación 4/4 de la cuarta reunión del Comité FANS (Fase II);

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 dichos sistemas;

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;

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, 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 que estén en condiciones de hacerlo a que no ahorren ningún esfuerzo para colaborar y facilitar la ejecución del programa de investigación, desarrollo, pruebas y demostraciones (IDP y D) en estrecha cooperación con los Estados de recursos limitados;

2. *Invita* a las organizaciones internacionales interesadas, a los usuarios y a los proveedores de los servicios a colaborar en la ejecución del programa anteriormente mencionado en favor de los Estados de recursos limitados;

3. *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;

4. *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; y

5. *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.

A32-12: Seguimiento de la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM de 1998

Considerando que la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM (Río de Janeiro, 1998) logró concentrar la atención de la comunidad de la aviación del mundo como nunca antes en las cuestiones primordiales de financiamiento y gestión de los sistemas CNS/ATM;

Reconociendo que la conferencia planteó claramente las necesidades y los recursos disponibles al tiempo que recomendó un plan de acción que permita el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil hasta bien entrado el siglo XXI;

Convencida de que la clave para el trabajo futuro dentro del marco mundial de la OACI será el espíritu de cooperación de todos aquellos que participen en la implantación de los sistemas CNS/ATM (como se destaca en la Declaración relativa a los sistemas mundiales de navegación aérea para el siglo XXI adoptada por la conferencia);

Consciente de que será necesaria una mayor cooperación a nivel nacional, subregional y mundial para asegurar la transparencia e interoperabilidad entre los elementos de los sistemas CNS/ATM (para que pueda alcanzarse el objetivo de un sistema uniforme de gestión del tránsito aéreo mundial);

Considerando que, en la mayoría de los casos, el financiamiento y operación subsecuente de los sistemas CNS/ATM, en particular en el mundo en desarrollo, puede ser de provecho común para los prestamistas, los prestatarios y los usuarios;

Tomando nota de que las medidas de seguimiento iniciales convenidas por el Consejo deben canalizarse principalmente a través del proceso de planeación regional de la OACI;

Tomando nota asimismo de que las actividades específicas de seguimiento a largo plazo previstas en la Declaración de la conferencia se concentraron, entre otras cosas, en el papel de los grupos regionales de planeamiento y ejecución (PIRG) de la OACI (que sirven de plataforma para el reconocimiento oficial de nuevas instalaciones y servicios de navegación aérea);

La Asamblea:

1. *Alienta* a los Estados contratantes a demostrar el espíritu de cooperación consagrado en la Declaración relativa a los sistemas mundiales de navegación aérea para el siglo XXI adoptada por la conferencia y a asignar recursos como cuestión prioritaria al seguir sus recomendaciones;

2. *Invita* a las organizaciones internacionales interesadas, a los usuarios y a los proveedores de servicios a cooperar y comprometerse a realizar las medidas de seguimiento de la conferencia; y

3. *Pide* al Consejo, como cuestión de gran prioridad en el presupuesto adoptado por la Asamblea, que se asegure de que se dispone de los recursos necesarios para completar el seguimiento previsto por la conferencia y que apoye y coordine con los Estados

A33-19: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

y otros interesados en los CNS/ATM las medidas de seguimiento adoptadas por ellos.

A29-13: Intensificación de la vigilancia en materia de seguridad

La Asamblea:

Recordando que los Estados contratantes son responsables, en materia de seguridad, tanto de la vigilancia ejercida por los transportistas aéreos basados en su territorio como de la vigilancia de las aeronaves de matrícula nacional;

Reconociendo que, si bien no en todos los Estados contratantes existen transportistas aéreos con base en su territorio, los que sí cuentan con ellos difieren considerablemente por lo que respecta a su nivel de desarrollo y sus recursos nacionales;

Reconociendo que muchos Estados contratantes pueden carecer del marco normativo o de los recursos financieros y técnicos para satisfacer los requisitos mínimos del Convenio de Chicago y sus Anexos;

Observando que, por consiguiente, muchos Estados contratantes pueden experimentar dificultades en asumir las responsabilidades que les impone el derecho internacional en cuanto a la vigilancia en materia de seguridad de las operaciones de los transportistas aéreos;

Reconociendo que algunos Estados contratantes no pueden ejercer una vigilancia eficaz sin recurrir a recursos sumamente necesarios para otros servicios públicos y que muchos otros cuentan con flotas considerables, si bien carecen de los recursos necesarios para ejercer una vigilancia eficaz y que incluso los Estados contratantes más desarrollados no pueden comprobar si todas las aeronaves que entran en su territorio cumplen con los requisitos de seguridad;

Observando que estas deficiencias se ven agravadas por el creciente movimiento de las bases de operaciones de las aeronaves a través de fronteras nacionales y por el carácter cada vez más multinacional de muchas operaciones de los transportistas aéreos;

Reconociendo que las normas de seguridad estipuladas en el Convenio de Chicago exigen que los gobiernos supervisen eficientemente su implantación;

La Asamblea decide:

1. *Reafirmar* que la responsabilidad de cada Estado por lo que respecta a la vigilancia en materia de seguridad es uno de los preceptos del Convenio;

2. *Exhortar* a todos los Estados contratantes a reafirmar la obligación que les incumbe en materia de seguridad, especialmente la aplicación de las importantes disposiciones sobre seguridad contenidas en los Anexos 1 y 6 al Convenio de Chicago;

3. *Instar* a los Estados contratantes a examinar su legislación nacional por la que se llevan a la práctica dichas obligaciones y a

examinar sus procedimientos de vigilancia de la seguridad con objeto de garantizar su cumplimiento efectivo;

4. *Exhortar* a todos los Estados que puedan hacerlo, a proporcionar cooperación técnica a los Estados que la soliciten en la forma de recursos financieros y técnicos, de modo que estos últimos Estados puedan cumplir con su responsabilidad de vigilar la seguridad de las operaciones de sus transportistas aéreos.

A33-19: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

A32-11: Establecimiento del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional

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

Considerando que el Artículo 33 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* exige que los Estados contratantes reconozcan como válidos los certificados de aeronavegabilidad y las licencias expedidas al personal por otro Estado contratante, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido dichos documentos sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del Convenio;

Considerando que el Artículo 37 del Convenio exige que cada Estado contratante colabore a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones y prácticas en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Recordando la Resolución A29-13 relativa a la intensificación de la vigilancia en materia de seguridad;

Recordando los objetivos del Programa de la OACI para la vigilancia de la seguridad operacional, destinado a asegurar que los Estados contratantes cumplan adecuadamente con su responsabilidad en materia de vigilancia de la seguridad de las operaciones de aeronaves, licencias e instrucción al personal y aeronavegabilidad;

Recordando que en última instancia la vigilancia de la seguridad operacional es incumbencia de los Estados contratantes, que examinarán continuamente la situación de su capacidad respectiva de ejercer la vigilancia de la seguridad operacional;

Considerando las recomendaciones formuladas por la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la vigilancia de la seguridad operacional, en relación con el perfeccionamiento del Programa de la OACI para la

vigilancia de la seguridad operacional, y en las que se requiere establecer un programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional que comprenda auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad operacional que habrá de realizar la OACI, y un mayor grado de transparencia y divulgación de los resultados de las auditorías;

Reconociendo la decisión de la Asamblea sobre la utilización de los superávits de efectivo comprendida en la Resolución A32-24 de la Asamblea; y

Considerando que, como lo recomendó la Conferencia de DGAC, el Consejo de la OACI respaldó el establecimiento de dicho programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que se establezca un programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional que comprenda auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad operacional, que habrá de realizar la OACI; que dicho programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional se aplicará a todos los Estados contratantes; y que se establezca un mayor grado de transparencia y divulgación de los resultados de las auditorías;

2. *Encarga* al Consejo que introduzca, a partir del 1 de enero de 1999, el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, según corresponda, incluyendo un mecanismo sistemático de notificación y vigilancia de la aplicación de las normas y métodos recomendados relacionados con la seguridad;

3. *Insta* a todos los Estados contratantes a convenir en que las auditorías se realicen a iniciativa de la OACI, pero siempre con el consentimiento del Estado que ha de ser objeto de la misma, mediante la firma de un Memorando de acuerdo bilateral con la Organización ya que el principio de la soberanía debería respetarse plenamente;

4. *Insta* a todos los Estados contratantes a que se aseguren de que los resultados de las auditorías se empleen únicamente para fines relacionados con la seguridad;

5. *Encarga* al Consejo que utilice los recursos asignados para implantar el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional; y

6. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la implantación del programa, el adelanto logrado por el mismo y la experiencia adquirida, y presente en dicho período de sesiones propuestas para financiar el programa a largo plazo.

A33-8: Continuación y ampliación del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional

Considerando que el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) ha cumplido con éxito con el mandato de la Resolución A32-11;

Considerando que el objetivo principal de la OACI sigue siendo garantizar la seguridad de la aviación civil internacional;

Considerando que el fomento de la aplicación de normas internacionales contribuye al cumplimiento de este objetivo;

Recordando la responsabilidad que tienen los Estados contratantes de vigilar la seguridad operacional;

Recordando que el 32° período de sesiones ordinario de la Asamblea resolvió que se creara un programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, que comprendiera auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad operacional, que habría de realizar la OACI;

Recordando que en la Resolución A32-11 de la Asamblea se pedía al Consejo que presentara propuestas para financiar el programa a largo plazo;

Reconociendo que la implantación del USOAP había sido decisiva para identificar las inquietudes en materia de seguridad operacional y proporcionar recomendaciones para su solución;

Reconociendo que la continuación y la ampliación del USOAP era fundamental para asegurar la aplicación adecuada de normas y métodos recomendados en materia de seguridad operacional;

La Asamblea:

1. *Expresa* su reconocimiento al Secretario General por el éxito con que se ha establecido el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional;

2. *Pide* al Secretario General que continúe el USOAP y que se completen las auditorías restantes relativas al Anexo 1 — *Licencias al personal*, Anexo 6 — *Operación de aeronaves* y Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, lo antes posible;

3. *Pide* al Secretario General que complete la validación de la aplicación del plan de acción realizando misiones complementarias o utilizando otros medios, según corresponda;

4. *Pide* al Secretario General que adopte un enfoque más flexible en la aplicación del programa a largo plazo, comprendido el fortalecimiento de las oficinas regionales;

5. *Pide* al Secretario General que reorganice los informes de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional para incorporar los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional, tal como se presentan en el Doc 9734 de la OACI — *Manual de vigilancia de la seguridad operacional*, Parte A —

Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional;

6. *Pide* al Secretario General que emprenda un estudio sobre la creación de un mecanismo independiente de garantía de la calidad para que se pueda observar y evaluar la calidad del programa e informe al Consejo;

7. *Resuelve* que el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional se amplíe al Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo* y al Anexo 14 — *Aeródromos* a partir de 2004;

8. *Encarga* al Secretario General que emprenda un estudio para ampliar el programa a otras esferas relacionadas con la seguridad, concretamente hacer auditorías de los elementos básicos del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, lo antes posible sin aumentar notablemente el costo de la ampliación;

9. *Pide* al Consejo que asegure la viabilidad financiera a largo plazo de las actividades del USOAP, y que éstas se vayan incluyendo paulatinamente en el presupuesto del programa regular;

10. *Pide* al Secretario General que continúe elaborando textos de orientación relativos a la vigilancia de la seguridad que los Estados contratantes puedan emplear como manuales de referencia;

11. *Insta* a los Estados contratantes a que antes de considerar si necesitan que algún Estado les haga una nueva auditoría o una auditoría suplementaria de la vigilancia de la seguridad operacional, acepten y respeten la primacía de los resultados de la auditoría USOAP, que responde a las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales; y

12. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la aplicación general del programa.

A33-9: Resolución de las deficiencias detectadas mediante el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y fomento de la garantía de calidad en los proyectos de cooperación técnica

Considerando que el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) ha cumplido con éxito el mandato que le fue asignado mediante la Resolución A32-11;

Considerando que el objetivo fundamental de la OACI sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Considerando que el fomento de la aplicación de las normas internacionales contribuye a este objetivo;

Considerando que los resultados de las auditorías realizadas en el marco del USOAP han indicado que diversos Estados experimentan dificultades en la aplicación de los SARPS de la OACI y de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Estado;

Considerando que los resultados de las auditorías han indicado también que varios de los Estados que experimentan problemas necesitan asistencia para resolver las deficiencias detectadas en las auditorías;

Recordando que en la Resolución A29-13 de la Asamblea se exhortaba a todos los Estados que pudieran hacerlo, a proporcionar cooperación técnica a los Estados que la solicitaran en la forma de recursos financieros y técnicos, de modo que estos últimos pudieran cumplir con su responsabilidad de vigilar la seguridad de las operaciones de sus transportistas aéreos;

Recordando que el 29º período de sesiones de la Asamblea reafirmó que los Estados contratantes son responsables tanto de la vigilancia de la seguridad operacional de los transportistas con base en su territorio como de la vigilancia de la seguridad operacional de las aeronaves que figuran en sus registros nacionales;

Reconociendo que algunos Estados no disponen de recursos, financieros o humanos, para resolver sus deficiencias si no cuentan con asistencia;

Reconociendo que la Dirección de cooperación técnica (TCB) puede proporcionar la asistencia requerida a los Estados que la necesitan;

Reconociendo que la OACI puede proporcionar una valiosa asistencia a los Estados y organizaciones internacionales en la concertación de acuerdos de cooperación bilaterales y multilaterales para subsanar las deficiencias;

Reconociendo que los Estados que tienen previsto ejecutar proyectos de medidas correctivas con la asistencia de terceros desearían contar con una función independiente de garantía de calidad respecto a las actividades de los proyectos, con miras a tener una elevada probabilidad de éxito;

Reconociendo que la OACI ha desarrollado los conocimientos y experiencia necesarios para ofrecer una función de garantía de calidad; y

Reconociendo que, cuando los Estados vayan a recibir asistencia de terceros que no sean la TCB, la OACI puede desempeñar un papel importante ofreciendo una función de garantía de calidad;

La Asamblea:

1. *Pide* al Secretario General que se asegure de que se utilizan todos los conocimientos especializados de la Organización, en la medida de lo posible sin exceder de los límites presupuestarios, para prestar asistencia a los Estados que la necesiten. Ello incluiría, sin que esta lista sea exhaustiva:

- a) el suministro de información y orientación adecuadas sobre posibles fuentes de asistencia financiera y técnica;
- b) el fomento de la aplicación de los SARPS de la OACI, especialmente al nivel de las oficinas regionales, y con la asistencia adecuada;
- c) la utilización de los expertos operacionales y técnicos residentes en la OACI para la celebración de seminarios sobre vigilancia de la seguridad operacional;
- d) la continua elaboración de los textos que vayan a utilizarse para impartir instrucción a los funcionarios, en el marco de TRAINAIR; y
- e) la elaboración de textos de orientación para subsanar deficiencias, que sean aceptables para todos los Estados contratantes;

2. *Insta* al Secretario General a asegurarse de que la OACI proporcione, cuando se le solicite, asistencia razonable dentro de los recursos disponibles, para ayudar a los Estados a obtener, de los Estados contratantes, organizaciones industriales y consultores independientes, los recursos financieros necesarios para financiar los proyectos de asistencia;

3. *Pide* al Secretario General que apoye, fomente y facilite la concertación de acuerdos bilaterales y multilaterales para los proyectos entre los Estados y organizaciones internacionales o regionales;

4. *Pide* al Secretario General que se asegure de que, en la medida de lo posible, la Dirección de cooperación técnica contribuya a sus proyectos con material útil, tal como manuales u otro material didáctico, y recursos humanos para facilitar su ejecución;

5. *Pide* al Secretario General que, con respecto a los proyectos de cooperación técnica de la OACI de gran envergadura, desarrolle el concepto de ofrecer una función de garantía de calidad a los Estados y a todos los proyectos de cooperación técnica relacionados con las deficiencias detectadas en las auditorías USOAP;

6. *Pide* al Secretario General que considere la posibilidad de que una oficina competente independiente de la OACI desempeñe la función de garantía de calidad;

7. *Pide* al Secretario General que ofrezca a los Estados la función de garantía de calidad con respecto a los proyectos de ejecución relacionados con la vigilancia de la seguridad operacional realizados por entidades que no sean la OACI, a solicitud de dichos Estados y sobre la base del reembolso de los costos; y

8. *Pide* al Secretario General que solicite información a los Estados que hayan resuelto satisfactoriamente deficiencias importantes y que la publique, para que otros Estados contratantes puedan beneficiarse de esos conocimientos.

A33-10: Establecimiento de un Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS)

Considerando que de conformidad con el Artículo 44 del Convenio de Chicago, los fines y objetivos de la OACI son, entre otras cosas, fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional para lograr el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional, satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular y económico, y promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;

Considerando que de conformidad con el Artículo 69 del Convenio de Chicago, si el Consejo estima que los aeropuertos u otras instalaciones y servicios para la navegación aérea de un Estado contratante no son razonablemente adecuados para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales, el Consejo consultará con el Estado en cuestión y con otros Estados afectados, con miras a encontrar los medios por los cuales la situación pueda remediarse y puede hacer recomendaciones con tal fin;

Considerando que, en cumplimiento de la Resolución A32-11 el Consejo ha instituido, a partir del 1 de enero de 1999, un programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y que se han recibido los resultados de las auditorías iniciales de casi todos los Estados contratantes que se realizaron en el marco del Programa;

Considerando que estas auditorías han revelado que varios Estados contratantes deben recurrir a los escasos recursos de otras prioridades nacionales para implantar una vigilancia efectiva de la seguridad operacional y que estos Estados necesitarán diversos grados de asistencia para cumplir con sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional;

Considerando que la mayoría de los Estados en desarrollo experimentan dificultades en tener acceso a muchas fuentes de los mercados financieros, particularmente a los mercados de capital extranjeros, para financiar su infraestructura aeroportuaria y de servicios de navegación aérea, incluyendo los componentes de infraestructura relacionados con la seguridad operacional;

Considerando que el 31º período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que estudiara una propuesta presentada por un grupo de Estados para el establecimiento de un fondo monetario aeronáutico internacional para financiar inversiones en infraestructura aeroportuaria y de servicios de navegación aérea en condiciones más flexibles y menos gravosas que las que suelen aplicarse habitualmente en los mercados financieros;

Considerando que el estudio realizado en el trienio actual sobre un Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS) y una encuesta a los Estados contratantes sobre las conclusiones de este estudio demostraron, entre otras cosas, que existe de hecho la necesidad de contar con fondos que quizá no puedan obtenerse en muchos casos de fuentes habituales y disponer

de un apoyo firme de los Estados contratantes para el establecimiento de un IFFAS;

Considerando que un IFFAS proporcionaría apoyo financiero para el logro de los objetivos de mejorar la seguridad aeronáutica mediante la aplicación de las medidas correctivas necesarias identificadas en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP);

La Asamblea:

1. *Expresa su agradecimiento* al Consejo y al Secretario General por el progreso logrado en el estudio y elaboración de un Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS);

2. *Hace suyo* el concepto de un IFFAS con:

a) el objetivo de financiar proyectos relacionados con la seguridad operacional para los cuales los Estados no pueden proporcionar u obtener de otro modo los recursos financieros necesarios, siendo el principal ámbito de aplicación el de las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional identificadas en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) como elemento del Plan global OACI para la seguridad aeronáutica (GASP); y

b) la aplicación de los siguientes principios con respecto al desarrollo, establecimiento y funcionamiento:

- 1) la participación voluntaria de los Estados;
- 2) la posibilidad de que un Estado sea beneficiario depende de la contribución u otra forma de participación de ese Estado;
- 3) la definición a escala mundial de un marco de directrices y normas de funcionamiento comunes para asegurar la uniformidad, dejándose la flexibilidad de la aplicación a la discreción e iniciativa de los grupos regionales de Estados;
- 4) la completa independencia respecto al Presupuesto por programas de la OACI; y
- 5) la provisión de servicios administrativos o de otro tipo por la OACI sólo se hará previa solicitud de los Estados participantes y sobre la base de recuperación de los costos;

3. *Pide* al Consejo que emprenda el establecimiento de un IFFAS como una cuestión prioritaria a principios del trienio 2002-2004, teniendo en cuenta las leyes aplicables de los Estados contratantes y basándose en:

- a) una carta o memorando administrativo para la firma de las partes;
- b) una estructura que incluya:

1) un órgano rector que incorpore una representación adecuada de entre los Estados y otras partes que contribuyan; y

2) una dotación para prestar apoyo a este órgano y desempeñar las funciones ejecutivas y administrativas cotidianas;

c) una estrategia de gestión elaborada sobre los principios del régimen jurídico actual de la OACI y de conformidad con los mismos;

d) un mecanismo de gestión transparente y simple, atendiendo especialmente a:

1) directrices administrativas claras;

2) orientación clara sobre cómo han de hacerse el cálculo y el presupuesto de los recursos financieros generales necesarios para cada año;

3) criterios y procedimientos claros para otorgar préstamos y llevar a cabo otras transacciones financieras, incluyendo: compatibilidad con las normas y métodos recomendados de la OACI, procedimientos para los servicios de navegación aérea, planes de navegación aérea y políticas de la OACI sobre derechos e impuestos; requisitos del sistema de contabilidad; presentación de estudios de rentabilidad; y orden de prioridad de los proyectos;

4) salvaguardas para asegurar una aplicación de los fondos correcta, eficaz y eficiente;

5) medidas para asegurar el control de la calidad y evaluar la eficacia y eficiencia en todos los niveles; y

6) provisiones para la auditoría de las cuentas; y

e) la ejecución inicial dentro del trienio 2002-2004;

4. *Pide* al Consejo que se mantenga a la disposición de los Estados contratantes para asesorarles con respecto a las propuestas de financiamiento de sus contribuciones voluntarias al IFFAS y se cerciore de que tales propuestas son conformes al Convenio de Chicago y a las políticas de la OACI;

5. *Alienta* a los Estados contratantes a considerar:

a) contribuciones voluntarias para financiar la labor preparatoria para el desarrollo del IFFAS;

b) participación voluntaria en el IFFAS; y

c) en la medida que sus políticas nacionales lo permitan, contribución al capital del IFFAS acreditando a tal efecto toda cantidad que destinen de su parte de cualquier superávit distribuable del Presupuesto por programas de la OACI a la cuenta del IFFAS que la OACI mantendrá en fideicomiso;

6. *Alienta* a las organizaciones internacionales (privadas y públicas) relacionadas con la aviación internacional, líneas aéreas, aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea, fabricantes de células, motores y aviónica y otros miembros de la industria aeroespacial — y a la sociedad civil a hacer contribuciones voluntarias al IFFAS; y

7. *Pide* al Consejo que presente al siguiente de período de sesiones ordinario de la Asamblea un informe respecto a las actividades del IFFAS, incluyendo una evaluación de la labor realizada y estados financieros auditados.

A31-9: Puesta en práctica del programa de la OACI para la prevención del impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)

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

Considerando que se sabe que los impactos contra el suelo sin pérdida de control han constituido en los dos últimos decenios un problema grave y creciente;

Considerando que se ha demostrado que ha habido una proporción más elevada de accidentes de impacto contra el suelo sin pérdida de control en los vuelos interiores que en los internacionales;

Considerando que se reconoce que se están desplegando importantes esfuerzos para establecer y poner en práctica un programa de prevención de los impactos contra el suelo sin pérdida de control y que se han puesto al día las normas de la OACI relativas a los sistemas de advertencia de proximidad del terreno (GPWS);

Considerando que el grupo especial CFIT de la industria ha fijado como objetivo principal para el año 1998 la reducción en un 50% del número anual de accidentes CFIT;

Considerando que es evidente que, aun cuando se elabore y ponga en práctica un programa de prevención del impacto contra el suelo sin pérdida de control incluyendo requisitos actualizados en materia de sistemas de advertencia de proximidad del terreno (GPWS), estas medidas no serán plenamente eficaces a menos que los Estados implanten el programa tanto en los vuelos interiores como en los internacionales;

Considerando que el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional exige que cada Estado contratante colabore 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 la Resolución A29-3 de la Asamblea insta a los Estados y grupos de Estados que aún no lo hayan hecho a tomar medidas positivas con el fin de promover la armonización mundial

de las reglamentaciones nacionales que rigen la aplicación de las normas de la OACI;

Considerando que la Resolución A29-13 de la Asamblea exhorta a todos los Estados contratantes a reafirmar la obligación que les incumbe por lo que respecta a la vigilancia en materia de seguridad operacional, especialmente la aplicación de las importantes disposiciones sobre seguridad que contienen los Anexos 1 y 6 al Convenio de Chicago;

Considerando que la Resolución A29-13 de la Asamblea insta a los Estados contratantes a examinar su legislación nacional por la que se llevan a la práctica dichas obligaciones y a examinar sus procedimientos de vigilancia de la seguridad operacional con objeto de garantizar su cumplimiento efectivo;

La Asamblea:

1. *Instruye* al Consejo a continuar desarrollando el programa para la prevención CFIT de la OACI como asunto de alta prioridad;

2. *Insta* a los Estados a implantar el programa para la prevención CFIT de la OACI que incluye las disposiciones afines de esta Organización, en particular las relativas al equipamiento con GPWS para los vuelos tanto interiores como internacionales; y

3. *Insta* a los Estados a tomar todas las medidas necesarias para alcanzar el objetivo de reducir en un 50% la tasa global de los accidentes CFIT para el año 1998.

A33-16: Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP)

A31-10: Mejora de la prevención de accidentes en la aviación civil

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

Considerando que es indispensable investigar y notificar pronta y minuciosamente los accidentes e incidentes de aeronaves, dondequiera que ocurran, y transmitir con prontitud a otros Estados contratantes interesados y a la OACI las lecciones aprendidas por medio de la investigación, incluyendo recomendaciones de seguridad operacional, con fines de prevención;

Considerando que los esfuerzos destinados a aplicar los reglamentos no son suficientes para reducir el índice de accidentes;

Observando que continúan ocurriendo accidentes de tipo repetitivo en las operaciones de transporte aéreo a escala mundial;

Reconociendo que según lo previsto, el volumen de operaciones de transporte aéreo aumentará significativamente en los próximos años;

Reconociendo que, junto al crecimiento previsto de las operaciones, la tendencia relativamente invariable del índice de accidentes durante los últimos años puede traducirse en un aumento de los accidentes por año;

Reconociendo que la prevención efectiva de accidentes enfrenta numerosos desafíos y que se requieren una detección y corrección más eficaces de los peligros para la aviación y de las deficiencias de los sistemas para complementar las iniciativas de reglamentación destinadas a reducir el número de accidentes a escala mundial y disminuir el índice de accidentes; y

Reconociendo que algunos Estados han introducido actividades de prevención de accidentes sin aplicación de sanciones para complementar sus programas de seguridad operacional reglamentarios;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados contratantes a reafirmar su compromiso respecto de la seguridad operacional de la aviación civil;

2. *Insta* a los Estados contratantes, al adherirse a las disposiciones del Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a adoptar prontamente medidas para investigar y notificar los accidentes e incidentes de aeronaves y a divulgar la información, comprendidas las recomendaciones de seguridad operacional, a otros Estados contratantes interesados y a la OACI con el objeto de que la labor de prevención de accidentes de los Estados y la OACI sea más efectiva;

3. *Insta* a los Estados contratantes a hacer todo lo posible para reforzar las medidas de prevención de accidentes, particularmente en el plano de la instrucción al personal, del intercambio y análisis de información, e implantar voluntariamente sistemas de notificación sin sanciones, con el objeto de superar los nuevos desafíos en la gestión de la seguridad de vuelo que plantean el crecimiento previsto y la complejidad de la aviación civil; e

4. *Insta* a los Estados contratantes a cooperar con la OACI, y con otros Estados que estén en condiciones de hacerlo, en la elaboración y aplicación de medidas de prevención de accidentes ideadas para integrar los conocimientos prácticos y los recursos necesarios a fin de alcanzar un nivel de seguridad sistemáticamente alto en toda la aviación civil.

A33-17: No divulgación de ciertos registros de accidentes e incidentes

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

Considerando que es indispensable que se tenga conocimiento de que el objetivo de la investigación de accidentes e incidentes no es distribuir culpas o responsabilidades;

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

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

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

Reconociendo que la protección de ciertos registros de accidentes e incidentes respecto a un uso inadecuado es indispensable para asegurar que se continúe facilitando toda la información pertinente a los investigadores de accidentes en las futuras investigaciones;

Reconociendo que las medidas adoptadas hasta el momento para asegurar la protección de ciertos registros de accidentes e incidentes quizá no sean suficientes y, *tomando nota* de que se justifica que la OACI examine los aspectos jurídicos al respecto;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a examinar y, si es necesario, adaptar sus leyes, reglamentos y políticas para proteger ciertos registros de accidentes e incidentes en cumplimiento del párrafo 5.12 del Anexo 13, a fin de mitigar los impedimentos a las investigaciones de accidentes e incidentes;

2. *Encarga* al Consejo que examine más a fondo los aspectos jurídicos del asunto de la protección de ciertos registros de accidentes e incidentes;

3. *Encarga* al Secretario General que elabore textos de orientación apropiados sobre las leyes y reglamentaciones para proteger ciertos registros de accidentes e incidentes; y

4. *Encarga* al Consejo a que examine además las actuales disposiciones del Anexo 13 con el objeto de fortalecer aquellas relacionadas con la protección y la limitación del acceso, a personas y partes autorizadas, a la información confidencial obtenida durante las investigaciones de accidentes e incidentes y en la preparación y publicación de los informes de accidentes.

A32-13: Apoyo a la política de la OACI en asuntos de espectro de radiofrecuencias

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

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

Considerando que la UIT es el organismo especializado de las Naciones Unidas que regula el uso del espectro de radiofrecuencias;

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

Reconociendo que el desarrollo y la implantación de los sistemas CNS/ATM y la seguridad de la aviación civil internacional se verían gravemente amenazados a menos que se satisfagan los requisitos para la atribución del espectro de radiofrecuencias y se logre proteger dichas atribuciones;

Reconociendo que se requiere apoyo de las administraciones miembros de la UIT para asegurar que la postura de la OACI es apoyada por la CMR y que se satisfacen los requisitos aeronáuticos;

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

Considerando el mayor nivel de las actividades de preparación de las CMR de la UIT relacionadas con el régimen bienal de esas conferencias;

Considerando las Recomendaciones 7/3, 7/5 y 7/6 de la Reunión departamental especial de comunicaciones/operaciones (1995) (SP COM/OPS/95);

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes y organismos internacionales a apoyar firmemente la postura de la OACI en las CMR y en otras actividades regionales e internacionales realizadas en preparación para las CMR, por los medios siguientes:

- a) comprometerse a asegurar que los intereses de la aviación estén plenamente incorporados en la preparación de sus posturas presentadas ante los foros regionales de telecomunicaciones involucrados en la preparación de propuestas conjuntas para la CMR;
- b) incluir en sus propuestas a la CMR, en la medida posible, textos coherentes con la postura de la OACI;
- c) apoyar la postura de la OACI en la CMR-2000 de conservar la banda de frecuencias 1 559–1 610 MHz para uso exclusivo del servicio de radionavegación aeronáutica y del servicio de radionavegación por satélite;
- d) comprometerse a asegurar que las autoridades aeronáuticas participen plenamente en la elaboración de las posturas de los Estados; y
- e) asegurar, en la máxima medida posible, que sus delegaciones ante las CMR incluyen representantes de sus

administraciones de aviación civil y otros funcionarios que estén totalmente preparados para representar los intereses de la aviación;

2. *Pide* al Secretario General que señale a la atención de la UIT la importancia de una atribución y protección adecuadas del espectro de radiofrecuencias en aras de la seguridad de la aviación; y

3. *Encarga* al Consejo y al Secretario General, con carácter de alta prioridad dentro del presupuesto adoptado por la Asamblea, que aseguren que se ponen a disposición los recursos necesarios para apoyar una mayor participación de la OACI en actividades internacionales y regionales de administración del espectro.

A29-14: Vuelos humanitarios

Considerando el número creciente y la diversidad de los vuelos de aeronaves civiles, en el sentido del Convenio de Chicago, efectuados dentro del marco de las misiones humanitarias de socorro llevadas a cabo bajo los auspicios de las Naciones Unidas para hacer frente a situaciones de emergencia;

Tomando nota de la propuesta formulada a la OACI en 1991 por el Secretario General de las Naciones Unidas, con el objetivo de facilitar las misiones humanitarias de socorro realizadas por vía aérea;

Tomando nota de las medidas emprendidas y previstas por el Consejo y sus órganos subordinados a fin de satisfacer esas nuevas necesidades;

La Asamblea:

1. *Alienta* al Consejo a que continúe, con carácter altamente prioritario, el examen de las normas, métodos recomendados y textos de orientación vigentes, con miras a formular las enmiendas que se estime conveniente incorporar en las disposiciones pertinentes para que los vuelos con fines humanitarios puedan realizarse en condiciones de seguridad;

2. *Pide a los Estados* que adopten las medidas necesarias para facilitar las operaciones de tales vuelos y lograr que se hagan con seguridad.

A33-14: Apéndice V: Cooperación entre los Estados contratantes en las investigaciones de ciertos accidentes de aviación

A33-2: Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita

A33-19: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

A27-11: Congestión en los aeropuertos y en el espacio aéreo

A27-13: Protección del transporte aéreo público internacional

A33-4: Adopción de legislación interna sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves civiles (pasajeros insubordinados o perturbadores)

A32-7: Armonización de la reglamentación y de los programas para el tratamiento de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares

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

Considerando que las actuaciones del Estado del suceso deberían ocuparse de las necesidades más críticas de las personas afectadas por un accidente de aviación civil;

Considerando que la política de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) debería ser asegurarse de que la Organización y sus Estados contratantes consideren y tengan en cuenta el bienestar mental, físico y espiritual de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares;

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

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

Considerando que es indispensable que se preste apoyo a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil, dondequiera que ocurra el accidente, y que la experiencia adquirida por los

proveedores de asistencia, incluidos los procedimientos y políticas eficaces, se transmitan rápidamente a otros Estados contratantes y a la OACI para mejorar las actividades de los Estados en materia de asistencia a los familiares;

Considerando que la armonización de las reglamentaciones para atender a las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares es también un deber humanitario y una función facultativa del Consejo de la OACI, contemplada en el Artículo 55 c) del Convenio de Chicago;

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados contratantes a reafirmar su compromiso de prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares;

2. *Insta* a los Estados contratantes a estudiar, elaborar y aplicar rápidamente, en colaboración con la OACI y con otros Estados, reglamentos y programas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares;

3. *Insta* a los Estados que cuenten con reglamentaciones y programas para ocuparse de las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares, a que los pongan a disposición de la OACI para prestar quizás asistencia a otros Estados;

4. *Insta* al Consejo a elaborar textos, incluso posiblemente normas y métodos recomendados, en que se mencione la necesidad de que los Estados contratantes y sus transportistas aéreos instituyan reglamentos y programas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares; y

5. *Pide* al Consejo que informe sobre los avances conseguidos en el próximo período de sesiones de la Asamblea.

PARTE II. NAVEGACIÓN AÉREA

COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN, SUS ÓRGANOS SUBSIDIARIOS, REUNIONES TÉCNICAS Y PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS

A18-2: Enmienda del Artículo 56 del Convenio por la que se eleva a 15 el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación

A22-4: Composición de la Comisión de Aeronavegación y participación en sus trabajos

A27-2: Enmienda del Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

A22-29: Empleo de los idiomas en la Comisión de Aeronavegación

A33-14, Apéndice B: Reuniones de navegación aérea de alcance mundial

A33-14, Apéndice C: Grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación (ANC)

A33-14, Apéndice L: Reuniones regionales de navegación aérea (RAN)

A33-14, Apéndice T: Participación de los Estados en la labor técnica de la OACI

A32-13: Apoyo a la política de la OACI en asuntos de espectro de radiofrecuencias

SECRETARÍA TÉCNICA

A33-14, Apéndice U: Secretaría técnica de la Sede y de las oficinas regionales

CRITERIOS PERMANENTES Y PRÁCTICAS CORRESPONDIENTES RELACIONADOS CON LA NAVEGACIÓN AÉREA

A15-9: Preparación, para futuros períodos de sesiones, de declaraciones refundidas de criterios permanentes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea

Considerando que la Resolución A14-28 encarga al Consejo que presente a todos los sucesivos períodos de sesiones de la Asamblea en los que se cree una Comisión Técnica, un proyecto de declaración de los criterios permanentes de la Asamblea relacionados específicamente con la navegación aérea, tal como existan al comienzo del período de sesiones de la Asamblea de que se trate; y

Considerando que la Asamblea estima que la declaración refundida de criterios permanentes de la OACI adoptados por la Asamblea en tal período de sesiones debiera estar al día y representar los criterios tal como existan al clausurarse el período de sesiones en cuestión;

La Asamblea:

1. Resuelve adoptar en cada período de sesiones en el cual se cree una Comisión Técnica, una declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea, que esté actualizada al final de cada período de sesiones; y

2. Declara que esta resolución reemplaza la Resolución A14-28.

A33-14: 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 criterios permanentes relacionados específicamente con la navegación aérea, existentes al concluir ese período de sesiones;

Considerando que la Asamblea adoptó, mediante la Resolución A32-14, Apéndices A a W inclusive, una declaración de criterios permanentes y prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea, existentes al concluir el 32º 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 A32-14, Apéndices A a W inclusive, y ha enmendado la declaración para reflejar las decisiones tomadas durante el 33º período de sesiones; y

Considerando que la declaración de criterios permanentes que figura en la Resolución A32-14 queda remplazada y anulada 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 33º 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 reemplaza y anula la Resolución A32-14 con sus Apéndices A a W 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 estipula 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 facilitación de instalaciones y servicios;
2. a reserva de lo estipulado 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. A 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 absolutamente 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 principalmente en disposiciones de carácter general, maduras y estables que especifiquen requisitos funcionales y de performance a nivel de sistema. Con relación a esos sistemas, las especificaciones técnicas detalladas que sean necesarias constituirán apéndices de los Anexos o se incluirán en documentos separados;
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 reconocidas que formulen normas. Cuando el Consejo lo estime apropiado, se debería hacer referencia en la documentación de la OACI a los textos elaborados por estas organizaciones que formulan normas;
5. las normas que especifiquen la provisión de instalaciones y servicios tendrán en cuenta la importancia de establecer un equilibrio adecuado entre las necesidades operacionales de contar con dichas instalaciones y servicios y las consecuencias económicas de su provisión, en la medida que sea compatible con las condiciones de seguridad 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 detalladas 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 ejecución; 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 PANS con mayor frecuencia que una vez por año civil.

Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería disponer lo necesario para 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 amplios requisitos funcionales y de performance a nivel de sistema.

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, a cuyo objeto 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*¹; 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) 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 a la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional; y

- c) la Organización no debería participar en la dirección de los centros de instrucción, pero sí alentar y asesorar a los Estados contratantes a este respecto.

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;
- 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. Los Estados contratantes deberían estudiar constantemente la posibilidad de establecer cursos de instrucción especializada y superior, siempre que sea necesario contar con la competencia exigida para instalar, operar y mantener las instalaciones y servicios.

3. El Consejo debería alentar a los Estados contratantes a:

- a) establecer programas para 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 ayuda y asistencia técnica; y
- b) organizar cursos periódicos de actualización, especialmente cuando se introduzca nuevo equipo, procedimientos o técnicas.

4. El Consejo debería solicitar de los Estados contratantes que faciliten información, con objeto de comunicarla a los demás Estados, sobre los tipos de cursos aeronáuticos que patrocinen o que puedan organizar 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 funcionan en sus

* 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.

respectivas regiones, para la formación de su personal aeronáutico en las materias respecto a las cuales no existan escuelas nacionales equivalentes. A este fin, el Consejo debería alentar a los Estados que cuentan con centros de instrucción a que establezcan 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 fijen 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)* en los planes regionales de navegación aérea

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

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 el más alto grado de eficacia y economía, tanto para los proveedores como para los usuarios de los servicios;

2. 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;

3. el Estado proveedor, al facilitar los servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo situado sobre el territorio del Estado

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

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;

4. 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:

5. 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

6. 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, los límites de las regiones de búsqueda y salvamento deberían coincidir con los de las correspondientes regiones de información de vuelo;

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. los límites de las regiones de búsqueda y salvamento, ya sea sobre los territorios de los Estados o sobre alta mar, se determinarán basándose en consideraciones de carácter técnico y operacional, incluso la conveniencia de que coincidan las regiones de información de vuelo con las de búsqueda y salvamento, a fin de garantizar el más alto grado de eficacia con el menor costo;

2. 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;

3. 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 tales instalaciones y servicios que, de común acuerdo, se hayan considerado necesarios para su utilización por el Estado proveedor;

4. 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;

5. la solución de las deficiencias en el suministro de servicios eficientes de búsqueda y salvamento, particularmente 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:

6. 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

7. 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; 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.

A33-19: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

A33-13: Uso de rutas transpolares

Considerando que dentro del marco de la OACI se ha establecido una nueva estructura de rutas aéreas sobre el Polo Norte, que enlaza a Norteamérica con el sudeste de Asia y la región del Pacífico;

Considerando que el establecimiento de esa estructura fue el resultado de los esfuerzos combinados de Alemania, Canadá, China, Estados Unidos, la Federación de Rusia, Finlandia, Islandia, Japón, Mongolia y Noruega, que demostraron un espíritu de cooperación internacional sin precedentes para resolver esa complejísima tarea;

Considerando que esta estructura comenzó a funcionar el 1 de febrero de 2001, con el anuncio de las autoridades de aviación rusas sobre la implantación del sistema de aerovías transpolares sobre aguas del Océano Ártico;

Considerando que la implantación de esta estructura de aerovías con rutas transpolares es un acontecimiento de importancia excepcional, pues permite reducir sustancialmente el tiempo de vuelo entre puntos de América del Norte y el sudeste de Asia y la región del Pacífico;

Considerando que las rutas transpolares estarán abiertas para uso de las aeronaves de todos los Estados contratantes de conformidad con las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Considerando que el uso de rutas transpolares redonda en ventajas ecológicas considerables para la protección ambiental y ventajas económicas significativas para los pasajeros y las líneas aéreas;

Considerando que el análisis y pronóstico de crecimiento de la densidad del tráfico en las aerovías transpolares indican que es necesario tomar medidas oportunas para mejorar más las características operacionales de esas rutas;

Considerando que para satisfacer los requisitos de mejorar las características operacionales de las aerovías transpolares se requieren gastos financieros y materiales significativos a fin de garantizar el nivel apropiado de seguridad operacional;

La Asamblea:

1. *Declara* que, para aprovechar al máximo las ventajas de la implantación de rutas transpolares, es necesario que los Estados que prestan servicios de tránsito aéreo en el marco de la nueva estructura de aerovías internacionales con rutas transpolares se empeñen en alcanzar el mayor grado de planeación coordinada para aumentar la capacidad de esa estructura;

2. *Pide* al Consejo que tome medidas apropiadas para movilizar los recursos de los Estados, las organizaciones internacionales y las instituciones financieras a fin de asegurar el desarrollo dinámico de la nueva estructura de aerovías internacionales con rutas transpolares; y

3. *Pide* al Consejo que, como prioridad, vigile el desarrollo de la nueva estructura de aerovías internacionales con rutas transpolares y, si es necesario, prepare recomendaciones relativas a la operación y desarrollo de esa estructura.

ANEXOS, PANS Y MANUALES

A33-14: Apéndice A: Formulación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)

A33-14: Apéndice D: Cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) y de los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)

A33-14: Apéndice E: Manuales y circulares técnicos de la OACI

PLANES REGIONALES

A22-19: Ayuda y asesoramiento para la ejecución de los planes regionales

A33-14: Apéndice K: Formulación de planes regionales y procedimientos suplementarios regionales

A33-14: Apéndice M: Ejecución de planes regionales

A27-11: Congestión en los aeropuertos y en el espacio aéreo

EJECUCIÓN DE LOS PLANES REGIONALES

A22-19: Ayuda y asesoramiento para la ejecución de los planes regionales

Considerando que es esencial que se intensifiquen los esfuerzos, a fin de reducir las deficiencias graves que son perjudiciales para el desarrollo de la aviación civil internacional;

Considerando que en las Resoluciones A12-5 (Cláusulas 1 y 5), A15-5 (Cláusula 4) y A15-8 H (Cláusula 6) se expone la política de la Organización encaminada a fomentar y a ayudar en la ejecución de los planes regionales; y

Considerando que la Asamblea, de conformidad con la Resolución A15-2, ha examinado dicha política y ha convenido en la necesidad de refundirla en una resolución única que indique los criterios permanentes de la Asamblea en la materia, para lo cual debieran cancelarse las partes de las resoluciones originales arriba indicadas;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la Organización conceda gran prioridad a la labor de fomentar y ayudar en la ejecución de los planes regionales, de acuerdo con lo siguiente:

- a) los Estados contratantes deberían tomar nota de la posibilidad de emplear las agencias de explotación como medio de cumplir sus obligaciones internacionales en virtud del Artículo 28 del Convenio;
- b) los Estados contratantes deberían examinar con otros Estados de la región si podría facilitarse la ejecución del correspondiente plan regional por medio de convenios bilaterales o multilaterales;
- c) debería fomentarse la celebración de reuniones extra-oficiales, tanto propuestas por los Estados contratantes como convocadas por el Secretario General, que se limiten a tratar problemas de ejecución que afecten a dos o más Estados, cuando no se pueda recurrir a otros medios eficaces y oportunos para resolver los problemas;
- d) el Consejo debería prestar ayuda a los Estados contratantes en la planificación y desarrollo de aquellas partes de sus programas nacionales de ejecución relacionadas con la provisión de las instalaciones y servicios requeridos por los planes regionales;
- e) deberían emplearse los medios disponibles para ayudar en la ejecución de los planes regionales, mediante el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el asesoramiento técnico y ayuda de peritos de la Secretaría, y las actividades docentes de la misma;
- f) el Consejo debería asegurarse, como cuestión de prioridad, de que las Oficinas Regionales de la Organización ayuden, asesoren y estimulen a los Estados contratantes para que cumplan sus obligaciones de acuerdo con el Artículo 28 del Convenio en la ejecución de aquellas partes de los Planes Regionales que les incumbe, y además, el Consejo debería asegurarse de que se utilicen las Oficinas Regionales en el máximo grado posible para llevar a cabo dichas tareas, incluso las mencionadas en los incisos d) y e) anteriores, y aquéllas dimanantes de las solicitudes recibidas de conformidad con el inciso h) que aparece más adelante;
- g) el Consejo debería cerciorarse de que todas las actividades de la Organización que puedan contribuir a la ejecución de los planes regionales se coordinen cuidadosamente, en especial en el plano regional;
- h) cuando un Estado contratante, después de agotar las posibilidades de ejecución de los planes regionales que le incumban en virtud del Artículo 28 del Convenio, experimente dificultades que obstaculicen dicha ejecución, debería comunicarlo así a la OACI y solicitar ayuda de la misma respecto a aquellos puntos que, de no solucionarse, pudieran llegar a constituir deficiencias graves;
- i) el Consejo, como asunto de prioridad, debería continuar su labor de ayudar y estimular a los Estados contratantes a que cumplan sus obligaciones contraídas en virtud del Artículo 28 del Convenio, y a que investiguen la posibilidad de utilizar cualesquier otras soluciones para conseguir el establecimiento de las instalaciones y servicios específicos

cuya omisión haya determinado el Consejo que constituyan graves deficiencias de la red mundial de navegación aérea;

2. *Declara* que la presente resolución reemplaza y anula la Resolución A16-9.

A33-14, Apéndice D: Cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) y de los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)

A33-14, Apéndice M: Ejecución de planes regionales

A33-14, Apéndice U: Secretaría técnica de la Sede y de las oficinas regionales

A33-19: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

PROGRAMA DE TRABAJO EN LA ESFERA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

A24-8: *Nuevo examen del programa de trabajo en la esfera de la navegación aérea

Considerando que el programa de trabajo de la OACI debería concentrar los esfuerzos de la Organización en la resolución de los problemas que tengan mayor repercusión sobre el desarrollo de la aviación internacional y la seguridad y regularidad de las operaciones; y

Considerando que incumbe a la OACI hacer el uso más eficaz de los recursos limitados de que dispone tanto ella como los Estados;

La Asamblea encarga al Consejo:

1. Que reexamine, con carácter urgente, el programa de trabajo de la Organización en la esfera de la navegación aérea, acuerde tratamiento prioritario a ciertas cuestiones del programa de trabajo y establezca objetivos y cronogramas previstos para la finalización de los estudios sobre dichas cuestiones, según convenga, prestando especial atención a los asuntos relacionados con la seguridad, la regularidad y la eficiencia, teniendo en cuenta la documentación presentada durante el 24° período de sesiones de la Asamblea y teniendo presente los recursos limitados de que disponen la OACI y los Estados; y

* La segunda Cláusula dispositiva ha sido sustituida por una nueva cláusula como resultado de la Resolución A27-6.

2. Que se presente el programa de trabajo de la Organización a los futuros períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea de modo que se indiquen las prioridades, objetivos y fechas correspondientes a los asuntos del programa de trabajo, combinando la descripción detallada de programas del presupuesto por programas y del Programa Técnico (TWP) de la Organización en la esfera de la navegación aérea.

PROGRAMAS ESPECIALES

A31-9: Puesta en práctica del programa de la OACI para la prevención del impacto contra el sueldo sin pérdida de control (CFIT)

A33-16: Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP)

Reafirmando que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo promover la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo;

Reconociendo que el porcentaje de accidentes mortales en el mundo en operaciones de transporte aéreo se ha mantenido estable a un bajo nivel por varios años;

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

Consciente de que la percepción por parte del público de la seguridad aeronáutica se basa en gran medida en el número de accidentes de aeronaves y no en el índice de accidentes;

Reconociendo que el logro de un menor índice de accidentes exigirá nuevos enfoques, en particular proactivos y basados en el análisis de riesgos, por parte de todos los participantes en la industria de la aviación, incluso la OACI, los Estados, los fabricantes y los explotadores de aeronaves;

Reconociendo que el elemento humano en el sistema de aviación es de importancia capital para las iniciativas de prevención de accidentes y la seguridad aeronáutica; y

Tomando nota con preocupación de que el impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y los accidentes en la aproximación y el aterrizaje siguen siendo accidentes importantes en las operaciones de las líneas aéreas;

La Asamblea:

1. *Destaca* la necesidad de reducir el número e índice de accidentes mortales en las operaciones de transporte aéreo;

2. *Insta* a los Estados contratantes a adoptar los objetivos del GASP para reducir los accidentes de aviación y disminuir el índice de accidentes en todo el mundo;

3. *Insta* a los Estados contratantes a aplicar su voluntad política para tomar las medidas correctivas establecidas por las auditorías USOAP, corregir las deficiencias observadas en el procedimiento de planificación regional y las actividades conexas y promulgar los reglamentos necesarios para implantar los sistemas relativos a la seguridad operacional elaborados en el marco del GASP;

4. *Reitera* la necesidad de que se implanten el programa de prevención del impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) de la OACI y el de reducción de los accidentes en la aproximación y el aterrizaje (ALAR);

5. *Insta* a todos los Estados contratantes a aportar el apoyo necesario a los diversos elementos del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica;

6. *Apoya* el concepto de concentrar las actividades relativas a la seguridad operacional de la OACI en aquellas iniciativas de seguridad operacional previstas o actualmente en curso, que ofrecen los mejores dividendos en términos de reducción del índice de accidentes;

7. *Pide* al Consejo y al Secretario General que se aseguren de que todas las actividades relacionadas con la seguridad operacional que corresponden al GASP se financian plenamente con el presupuesto de la OACI, incluyendo las que llevan a cabo las oficinas regionales;

8. *Encarga* al Consejo y al Secretario General que participen en los esfuerzos de los Estados para mejorar los actuales sistemas de bases de datos sobre seguridad operacional y el intercambio de información relacionada con la seguridad y que participen en las actividades orientadas al establecimiento de una red completa de análisis de datos y difusión de la información, teniendo en cuenta la necesidad de proteger debidamente la información confidencial y sus fuentes;

9. *Alienta* el intercambio de información relativa a la seguridad operacional entre los usuarios del sistema aeronáutico, incluyendo la notificación por parte de los Estados de datos de accidentes e incidentes al sistema de notificación de datos de accidentes/incidentes (ADREP) de la OACI;

10. *Insta* a todos los Estados contratantes a examinar y, de ser necesario, adaptar sus leyes, reglamentos y políticas para lograr el equilibrio apropiado entre los diversos elementos de las medidas de prevención de accidentes (p. ej., reglamentación, aplicación, instrucción e incentivos para la notificación voluntaria) y a alentar una mayor notificación voluntaria de acontecimientos que podrían afectar a la seguridad aeronáutica y *encarga* a la OACI que formule políticas y textos de orientación apropiados con esta finalidad;

11. *Insta* a todos los Estados contratantes a asegurarse de que sus explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea y de equipo y organizaciones de mantenimiento

cuenten con los procedimientos y políticas necesarios para la notificación voluntaria de sucesos que podrían afectar a la seguridad aeronáutica;

12. *Pide* al Consejo que formule un programa para alentar a los Estados a implantar procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) utilizando datos como los del GNSS o DME/DME, de conformidad con las disposiciones de la OACI;

13. *Alienta* a los Estados a promover grupos regionales de seguridad operacional;

14. *Alienta* a los Estados a promover la creación de grupos de expertos internacionales de asesoramiento u otras iniciativas, cuando corresponda, sobre seguridad y asistencia aeronáutica para:

- a) unir los esfuerzos, la experiencia y los recursos de los sectores interesados: países, organizaciones internacionales y regionales, fabricantes y explotadores de aeronaves, instituciones financieras y otras instituciones de financiación y la OACI;
- b) examinar las cuestiones de seguridad de la aviación de un subgrupo de Estados miembros; y
- c) elaborar un marco de gestión de la seguridad de la aviación civil y formular recomendaciones para intensificar la seguridad operacional y proporcionar asistencia;

15. *Encarga* al Secretario General que distribuya el documento GASP regularmente mediante una comunicación a los Estados o en el sitio web público de la OACI; y

16. *Encarga* al Consejo que presente un informe sobre la marcha del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica a los futuros períodos de sesiones de la Asamblea.

A22-11: Ayuda internacional para el restablecimiento de operaciones de los aeropuertos internacionales e instalaciones y servicios de navegación aérea conexos

A29-3: Armonización mundial de la reglamentación

A33-7: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente

A33-15: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión de tránsito aéreo (CNS/ATM)

A32-12: Seguimiento de la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM de 1998

A29-15: Restricciones al consumo de tabaco en los vuelos internacionales de pasajeros

A29-13: Intensificación de la vigilancia en materia de seguridad

A32-11: Establecimiento del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional

A33-8: Continuación y ampliación del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional

A33-9: Resolución de las deficiencias detectadas mediante el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y fomento de la garantía de calidad en los proyectos de cooperación técnica

A33-10: Establecimiento de un Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS)

A22-14: *Problemas técnicos – económicos relacionados con la introducción en servicio comercial de las aeronaves supersónicas

Considerando que la Asamblea, teniendo en cuenta los fines y objetivos del Convenio de Chicago, reconoce que el papel que la OACI debe desempeñar es el de cerciorarse de que el desarrollo y la puesta en servicio de aviones supersónicos civiles y de los correspondientes servicios de navegación aérea se hagan de manera ordenada, a fin de salvaguardar la seguridad, regularidad y eficacia del transporte aéreo civil en beneficio de los pueblos del mundo, al mismo tiempo que se evitan aquellos efectos que serían perjudiciales para el público y para la aviación civil internacional.

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los gobiernos dedicados a la construcción de aviones civiles supersónicos a que se aseguren de que antes de que tales aviones se pongan en servicio comercial, su aeronavegabilidad

y otras características de operación sean tales que puedan volar a un nivel de seguridad al menos igual al que hayan alcanzado las aeronaves comerciales que estén en uso en ese momento y que:

- a) cuando vuelen en el mismo espacio aéreo que las aeronaves subsónicas:
 - 1) se ajusten al sistema de movimiento en aire y tierra de las aeronaves existentes en ese momento, especialmente por lo que se refiere a los servicios de control de tránsito aéreo, sin que necesiten servicios e instalaciones terrestres que sean exclusivamente para uso de las aeronaves supersónicas;
 - 2) puedan operar en aeródromos diseñados para los grandes reactores subsónicos;
- b) cuando vuelen en el espacio aéreo propio de los aviones supersónicos requieran un mínimo de instalaciones y servicios terrestres especiales;
- d) sean compatibles y puedan integrarse en el cuadro económico general de explotación de los reactores subsónicos existentes en ese entonces;

2. *Insta* a todos los gobiernos dedicados al desarrollo de equipo y de servicios terrestres, a que se aseguren, en la medida apropiada y posible, de que dichos equipos y servicios terrestres se proyecten de tal forma que puedan utilizarse tanto para los aviones subsónicos como para los aviones supersónicos cuando operen en el medio subsónico, en la inteligencia de que estas mejoras no deben demorar la ejecución de lo previsto en los planes regionales;

3. *Pide al Consejo:*

- a) que se mantenga al corriente de los progresos que se hagan en este dominio e informe de ellos a los Estados:
 - 1) con el fin de asegurar que a su debido tiempo pueda llegarse a acuerdo internacional, en la medida de lo necesario, sobre:
 - iii) el problema del peligro que representan las radiaciones;
 - 2) para que puedan evaluarse las necesidades operativas de los aviones supersónicos que se produzcan, con miras a que, a su debido tiempo, pueda llegarse a acuerdo internacional sobre:
 - i) las instalaciones y servicios en tierra necesarios,
 - ii) las rutas y emplazamientos donde deben establecerse dichas instalaciones y servicios terrestres,

para que los equipos puedan desarrollarse y construirse y para que las instalaciones y servicios necesarios estén en funcionamiento cuando los aviones supersónicos empiecen a utilizarse comercialmente;

* Las cláusulas dispositivas 1c), 3a) 1) i), y 3 a) 1) ii) se han suprimido según la Resolución A32-4.

- b) que siga de cerca los progresos en este campo y, según sea conveniente y factible, que reúna y divulgue datos sobre sistemas generales y volumen del tráfico, así como la información sobre la evolución de la demanda mundial de transporte aéreo que pudiera ser de utilidad en varios aspectos del planeamiento de las operaciones tanto subsónicas como supersónicas;

4. *Invita* al Consejo a que recurra a los mejores medios a su alcance para llevar a cabo la labor expuesta en la cláusula dispositiva 3 anterior, incluso celebrando, si lo considera conveniente y fructífero, reuniones de Grupos de expertos o de otra clase;

5. *Declara* que esta resolución reemplaza la Resolución A14-7.

A33-19: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

A29-11: Utilización de la tecnología espacial en la esfera de la navegación aérea

A33-14: 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

A33-14: Apéndice J: Coordinación de sistemas y subsistemas aeronáuticos

A33-13: Uso de rutas transpolares

A23-14: Aplicación de la planificación de sistemas a la introducción de nuevos tipos de aeronaves

Considerando que la introducción de nuevos tipos de aeronaves puede repercutir considerablemente en la determinación de nuevos requisitos que habrán de satisfacer los aeropuertos y las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta;

Considerando que, como ha ocurrido en oportunidades anteriores, los Estados podrían verse obligados a satisfacer esos requisitos en condiciones desventajosas, por no disponer del tiempo necesario para planificar tanto las inversiones como la construcción y mantenimiento de las instalaciones y servicios;

Considerando que la introducción de tales aeronaves puede, por lo tanto, tener influencia decisiva en los resultados de la

explotación de los servicios de transporte aéreo internacional y en la capacidad competitiva de sus explotadores;

Considerando que tales circunstancias pueden a su vez repercutir en las responsabilidades que competen a los Estados, como representantes de los intereses públicos afectados y particularmente en su calidad de proveedores de aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta;

Considerando que resulta por lo tanto evidente que los beneficios que es dable esperar con la introducción de los nuevos tipos de aeronaves sólo podrán ser alcanzados íntegramente mediante la participación coordinada, en ese proceso, de los fabricantes de tales aeronaves, de los explotadores que las utilizarán en sus servicios, de los explotadores de aeropuertos y de los Estados, en su doble calidad de proveedores de la infraestructura aeronáutica y representantes de los intereses públicos;

Considerando que, a tales fines, los Estados contratantes deberían participar en ese proceso, no sólo en razón de sus responsabilidades arriba indicadas, sino también instando a sus nacionales dedicados a la fabricación y explotación de tales aeronaves y a la explotación de aeropuertos a colaborar en dicha coordinación;

Considerando que todo lo precedentemente expuesto debe entenderse en el sentido de que en el proceso no se verá afectada en modo alguno la libertad de decisión de los fabricantes, de los explotadores de aeronaves y aeropuertos ni de los propios Estados; y

Considerando que como resultado del estudio realizado por el Consejo sobre el asunto, la Organización ha instituido un sistema de información a fin de facilitar la planificación coordinada del procedimiento de introducción de nuevos tipos de aeronaves;

La Asamblea:

1. *Declara* que, a los efectos de lograr el máximo beneficio con la introducción de nuevos tipos de aeronaves, resulta necesario que los fabricantes y explotadores de las mismas, los explotadores de aeropuertos y los Estados, en su calidad de proveedores de la infraestructura aeronáutica y de representantes de los intereses públicos, realicen una planificación coordinada en el mayor grado posible, en el proceso de introducción de tales aeronaves;

2. *Encarga* al Consejo que fomente la aplicación constante del procedimiento de planificación de sistemas a la introducción de nuevos tipos de aeronaves;

3. *Insta* a los Estados contratantes a que presten la cooperación necesaria en la aplicación del proceso de planificación de sistemas a la introducción de nuevos tipos de aeronaves; y

4. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A16-5.

A33-11: Un código mundial para el diseño de aeronaves

A27-11: Congestión en los aeropuertos y en el espacio aéreo

Considerando que el rápido aumento del tráfico aéreo impone muchas exigencias a los aeropuertos y a los sistemas de navegación aérea y causa serios problemas de congestión en algunas regiones del mundo;

Considerando que se han tomado iniciativas para aliviar los efectos más serios de la falta de equilibrio que existe entre la demanda en materia de tráfico aéreo y la capacidad a corto y a medio plazo;

Considerando que ya quedaron demostrados los beneficios de la planificación regional;

Tomando nota de la Resolución A27-10 (Apéndice P) sobre coordinación entre el tránsito aéreo civil y el militar;

Reconociendo que se necesitan otras medidas, algunas de ellas a largo plazo, para aumentar la capacidad aeroportuaria y de los sistemas de navegación aérea para satisfacer más eficazmente el futuro tráfico aéreo; y

Tomando nota de la intención del Consejo de incluir, dentro del programa de trabajo de la Organización en las esferas de la navegación aérea y del transporte aéreo, tareas relacionadas con la capacidad y la congestión de los aeropuertos y del espacio aéreo;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a tomar medidas que tengan efectos positivos sobre la capacidad aeroportuaria y del espacio aéreo, en consultación con los usuarios y explotadores de aeropuertos y sin menoscabo de la seguridad;

2. *Invita* a los Estados a reconocer que los aeropuertos y el espacio aéreo constituyen un sistema integrado y que se deben armonizar los desarrollos en ambas esferas;

3. *Insta* a los Estados a tomar en cuenta los efectos de los problemas de congestión en sus aeropuertos y espacio aéreo sobre otros Estados, así como las consecuencias de las medidas tomadas para tratar dichos problemas;

4. *Invita* a los Estados a considerar la posible disminución de las restricciones a las operaciones para las aeronaves que cumplan con los requisitos del Capítulo 3 del Anexo 16, inclusive la reducción de los períodos de prohibición de vuelos nocturnos y de las cuotas para llegadas fuera de horario en el caso de dichas aeronaves; y

5. *Encarga al Consejo:*

- a) que asegure que, al preparar SARPS y PANS, se tengan en cuenta sus efectos sobre la capacidad aeroportuaria y del espacio aéreo; y
- b) que, al examinar el trabajo de la Organización en las esferas de la navegación aérea y del transporte aéreo relacionado con la congestión del espacio aéreo, ponga especial atención, además de la planificación mundial, a descentralizar y a

delegar la labor según la zona geográfica y el asunto de que se trate; y que asegure una coordinación eficaz para que los esfuerzos no sean una duplicación de las actividades de otros organismos internacionales, y que haga mayor hincapié en las responsabilidades regionales para alcanzar soluciones más rápidas y mejor adoptadas a los problemas regionales.

A33-19: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo**AERONAVEGABILIDAD Y OPERACIÓN DE AERONAVES****A23-2: Enmienda del Convenio de Chicago en lo relativo a la transferencia de ciertas funciones y obligaciones****A33-14, Apéndice G: Certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias de las tripulaciones de vuelo****A23-13: Arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales**

Considerando que es de interés general para la aviación civil internacional facilitar los arreglos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, especialmente de aeronaves sin tripulación;

Considerando que las disposiciones internacionales en vigor no contienen ningún impedimento absoluto para la ejecución de tales arreglos;

Considerando que el Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, entre otras cosas, no impide que el Estado de matrícula delegue en otro Estado poderes para ejercer las funciones que le incumben en virtud de dicho Anexo;

Considerando que tal delegación de poderes pueda facilitar la ejecución de arreglos para el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, especialmente de aeronaves de tripulación;

Considerando que tal delegación de poderes sólo puede otorgarse sin perjuicio de los derechos de terceros Estados;

Considerando que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional fue preparado antes de generalizarse la aplicación del arrendamiento, fletamento e intercambio internacionales de aeronaves, especialmente de aeronaves sin tripulación;

Considerando que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional impone al Estado de matrícula responsabilidades que puede

asumir cuando la aeronave es explotada por un explotador de dicho Estado, como es corrientemente el caso, pero que no puede asumir convenientemente cuando la aeronave matriculada en tal Estado es arrendada, fletada o intercambiada, especialmente sin tripulación, por un explotador de otro Estado;

Considerando que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional quizá no especifique debidamente los derechos y obligaciones del Estado del cual es nacional el explotador de una aeronave arrendada, fletada o intercambiada, especialmente sin tripulación, hasta que entre en vigor la enmienda del Convenio (Artículo 83 bis);

Considerando que la seguridad y el régimen económico del transporte aéreo internacional pueden verse adversamente afectados por falta de una definición clara de las responsabilidades con respecto a las aeronaves arrendadas, fletadas e intercambiadas, especialmente sin tripulación, en virtud de las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

Considerando que los casos de arrendamiento, fletamento e intercambio en cuestión, han aumentado en forma notoria y plantean graves problemas;

Considerando que las disposiciones de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional que se refieren a la delegación de poderes de un Estado a otro para que ejerza determinadas funciones, sólo pueden invocarse cuando no vayan en detrimento de los derechos de Estados terceros;

Considerando que la legislación de determinados Estados contratantes no está adaptada a esta situación; y

Considerando que aún no se ha resuelto el problema fundamental de la responsabilidad final del Estado de matrícula en esta materia, y que no podrá resolverse hasta que entre en vigor la enmienda del Convenio (Artículo 83 bis);

La Asamblea:

1. *Felicita* al Consejo por las medidas que ha adoptado hasta el momento para facilitar el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, adoptando, por una parte, diversas enmiendas de los Anexos al Convenio de Chicago y, por otra, encargando el estudio de un texto apropiado, primeramente a un grupo de trabajo y luego a un subcomité especial del Comité Jurídico;

2. *Declara* que la cuestión del arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves continúa presentando graves problemas que deben ser resueltos;

3. *Insta* a que, en los casos en que se facilitara la ejecución de arreglos para el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves —especialmente sin tripulación— el Estado de matrícula de tales aeronaves, en la medida en que estime necesario, delegue en el Estado del explotador las funciones que le competen en virtud del Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

4. *Insta* a que, en tales casos, el Estado del explotador modifique, si es necesario, sus reglamentos nacionales en la medida requerida para facultar la aceptación de tal delegación de funciones

y obligar al explotador a cumplir las obligaciones impuestas por el Anexo 6;

5. *Invita* a todos los Estados contratantes, en cuya legislación existan disposiciones que se opongan al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, a que revisen oportunamente tales disposiciones, con miras a eliminar dichos obstáculos y ampliar su competencia, con objeto de poder asumir las nuevas funciones y obligaciones que le pudieran ser atribuidas en calidad de Estado del explotador; y

6. *Declara* que esta resolución reemplaza y anula las Resoluciones A18-16, A21-22 y A22-28.

A33-7: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente

LICENCIAS DEL PERSONAL E INSTRUCCIÓN

A16-7: Instrucción técnica aeronáutica

A21-24: El rasgo drepanocítico en la aviación civil

Considerando que una preocupación permanente en lo tocante a los aspectos médicos de la aviación civil en la medida en que afectan a los miembros de la tripulación, a los pasajeros y a terceros en tierra y en el aire, forma parte integral de la responsabilidad general de los Estados contratantes y de la OACI en la seguridad aeronáutica;

Considerando que varios cientos de miles de portadores de genes de anemia drepanocítica han sido transportados en vuelo anualmente, y continúan siendo transportados en aeronaves con cabina a presión y con cabina normal, a varias alturas operacionales y en toda clase de condiciones meteorológicas;

Considerando que algunas líneas aéreas internacionales ya han revisado posiciones anteriores, y ahora emplean portadores del rasgo drepanocítico para desempeñar tareas del personal de la cabina;

La Asamblea resuelve:

1. Instar a los Estados contratantes a establecer servicios, si aún no lo han hecho, con el propósito de:

- a) asesorar a las administraciones aeronáuticas nacionales sobre todas las cuestiones de medicina aeronáutica relativas a la concesión de licencias;
- b) investigar los posibles riesgos para la salud relacionados con el vuelo;

- c) suministrar médicos expertos para la investigación de los incidentes que ocurren durante el vuelo o se relacionen con el mismo;
- d) llevar a cabo investigaciones sobre problemas médicos de la seguridad aeronáutica; y
- e) asesorar sobre cuestiones sanitarias nacionales e internacionales que afecten a la aviación;

2. Que se mantenga un enlace entre los Estados e igualmente con la Secretaría de la OACI sobre estos asuntos;

3. Que el reconocimiento médico de las personas por si hubiera rasgos o afecciones, se fundamente solamente en consideraciones médicas;

4. Notificar a los Estados contratantes que, en un solicitante, la sola presencia del rasgo drepanocítico no debería ser razón para descalificarlo para realizar funciones de vuelo en la aviación civil, a menos que haya prueba médica positiva en contrario.

A29-16: Función de la OACI en la prevención del uso indebido de ciertas sustancias en el lugar de trabajo

Considerando que en la Resolución A27-12 de la Asamblea se instaba al Consejo a elaborar con un alto grado de prioridad medidas concretas a fin de evitar y eliminar el uso indebido de ciertas sustancias por parte de los tripulantes, controladores de tránsito aéreo, mecánicos y demás personal de la aviación civil internacional, y se pedía al Consejo que, teniendo en cuenta otros estudios, propusiera medidas específicas sobre problemas relacionados con las drogas en la aviación civil internacional;

Considerando que el uso indebido de ciertas sustancias por parte de los empleados de la aviación civil puede comprometer seriamente la seguridad aeronáutica;

Considerando que la OACI ha iniciado acciones concretas para elaborar medidas que garanticen que en los lugares de trabajo de la aviación civil no se practique el uso indebido de ciertas sustancias agilizando la preparación de textos adicionales de orientación, con especial énfasis en los programas educativos relacionados con la prevención del uso indebido de ciertas sustancias;

Considerando que la Comisión de Aeronavegación solicitó a la Secretaría que agilizará la elaboración de textos adicionales de orientación; y

Considerando que incumbe a la comunidad de la aviación civil internacional el garantizar que los empleados de la aviación civil sean conscientes de los peligros planteados por el uso indebido de ciertas sustancias;

La Asamblea:

1. *Declara* su firme apoyo para lograr que los lugares de trabajo de la aviación civil se mantengan libres del uso indebido de

ciertas sustancias y alienta las actividades de cooperación realizadas en toda la comunidad de la aviación civil internacional para instruir a los empleados en los peligros del uso indebido de ciertas sustancias y para tomar medidas, cuando se consideren necesarias, a fin de detectar su uso y disuadir del mismo y, mediante tales actividades, garantizar que el uso indebido de ciertas sustancias nunca llegue a prevalecer ni a tolerarse en la aviación civil internacional;

2. *Insta* al Consejo a que, según se prevé en la Resolución A27-12, conceda un alto grado de prioridad en el programa técnico a agilizar la elaboración y publicación de textos de orientación, en los que figuren medidas que puedan ser aplicadas por los Estados contratantes y a celebrar u organizar los simposios o seminarios necesarios para ayudar e instruir a los Estados contratantes a mantener los lugares de trabajo de la aviación civil libres de la amenaza que plantea el uso indebido de ciertas sustancias;

3. *Pide* al Consejo que continúe sus actividades para informarse sobre:

- a) la existencia y crecimiento de la amenaza que supone para la seguridad de la aviación civil internacional el uso indebido de ciertas sustancias, y;
- b) las actividades realizadas por los Estados contratantes para aplicar medidas preventivas; y

4. *Pide* al Consejo que presente un informe sobre el cumplimiento de esta resolución al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

A33-12: Armonización de programas de pruebas de drogas y alcohol

Considerando que durante más de 50 años la OACI ha desempeñado efectiva y eficientemente sus funciones conforme al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Considerando que los objetivos fundamentales de la Organización enunciados en el Artículo 44 del *Convenio de Chicago* y las funciones del Consejo enunciadas en los Artículos 54 y 55 siguen siendo primordiales;

Considerando que se ha manifestado gratitud al Consejo y al Secretario General por el progreso logrado respecto a la eliminación del abuso de sustancias por parte del personal dedicado a funciones relacionadas con la seguridad operacional de la aviación;

Considerando que todavía es necesario llegar a una política uniforme para que las autoridades nacionales apliquen la reglamentación sobre prevención del abuso de alcohol y drogas por parte del personal dedicado a funciones relacionadas con la seguridad operacional de la aviación;

Considerando que la Organización enfrenta nuevos desafíos de índole tecnológica, económica, social y jurídica que evolucionan rápidamente;

Considerando que la respuesta a esos desafíos afecta la seguridad operacional de la aviación civil internacional; y

Considerando que es necesario que la OACI responda efectivamente a esos desafíos;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que examine la orientación actual para mejorarla a fin de ayudar a los Estados a preparar programas uniformes de prevención y pruebas;

2. *Encarga* al Consejo que estudie las cuestiones y prepare las disposiciones necesarias de la OACI para lograr uniformidad entre los programas de pruebas de sustancias de los Estados contratantes y para que estos últimos los apliquen al abuso del alcohol y las drogas por parte de determinado personal importante para la seguridad operacional; y

3. *Insta* a los Estados contratantes a fomentar la uniformidad respecto a sus programas de prevención y pruebas.

A32-16: Conocimiento del idioma inglés para las comunicaciones radiotelefónicas

Considerando que recientes investigaciones de accidentes importantes han indicado que el poco conocimiento y comprensión del idioma inglés por parte de tripulaciones de vuelo y controladores de tránsito aéreo por igual constituyen un factor que ha contribuido a los mismos; y

Considerando que para evitar esos accidentes es fundamental que la OACI disponga lo necesario para que todos los Estados contratantes se aseguren de que el personal de control de tránsito aéreo y las tripulaciones de vuelo que intervienen en las operaciones de vuelo en el espacio aéreo en el que se requiere el uso del idioma inglés pueden realizar y comprender las comunicaciones radiotelefónicas en dicho idioma;

La Asamblea:

Insta al Consejo a que encargue a la Comisión de Aeronavegación que dé prioridad al examen de este asunto y termine la tarea de reforzar las disposiciones pertinentes de los Anexos 1 y 10 con miras a estipular la obligatoriedad de que los Estados contratantes se aseguren de que el personal de control de tránsito aéreo y las tripulaciones de vuelo que intervienen en las operaciones de vuelo en el espacio aéreo en el que se requiere el uso del idioma inglés pueden realizar y comprenden las comunicaciones radiotelefónicas en dicho idioma.

A33-14, Apéndice G: Certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias de las tripulaciones de vuelo

A33-14, Apéndice H: Instrucción aeronáutica

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

A33-14, Apéndice V: Cooperación entre los Estados contratantes en las investigaciones de ciertos accidentes de aviación

A33-14, Apéndice W: La seguridad de vuelo y los factores humanos

A31-10: Mejora de la prevención de accidentes en la aviación civil

A33-17: No divulgación de ciertos registros de accidentes e incidentes

UNIDADES DE MEDIDA

A33-14, Apéndice F: Unidades de medida

INSTALACIONES, SERVICIOS Y PERSONAL TERRESTRES

A33-14, Apéndice N: Delimitación de los espacios aéreos de los servicios de tránsito aéreo (ATS) en los planes regionales de navegación aérea

A33-14, Apéndice O: Prestación del servicio de búsqueda y salvamento

A33-14, Apéndice P: Coordinación entre el tránsito aéreo civil y el militar

A33-14, Apéndice Q: Provisión de aeródromos adecuados

A33-14, Apéndice R: Ensayos en tierra y en vuelo de las radioayudas para la navegación

A33-14, Apéndice S: Condiciones adecuadas de empleo del personal aeronáutico terrestre

A27-11: Congestión en los aeropuertos y en el espacio aéreo

A32-16: Conocimiento del idioma inglés para las comunicaciones radiotelefónicas

MEDIDAS TÉCNICAS CONTRA LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

A22-5: Sabotaje y destrucción de una aeronave civil cubana en servicio regular por el Caribe con la muerte de 73 pasajeros y tripulantes

A33-2: Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita

A27-12: Función de la OACI en la supresión del transporte ilícito de estupefacientes por vía aérea

PARTE III. TRANSPORTE AÉREO

POLÍTICAS PERMANENTES EN LA ESFERA DEL TRANSPORTE AÉREO

A33-19: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

Introducción

Considerando que el Convenio establece los principios básicos que deben seguir los gobiernos para asegurar que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan desarrollarse de manera ordenada y armoniosa y que, por consiguiente, una de las finalidades de la OACI es apoyar los principios y acuerdos que permitan que los servicios internacionales de transporte aéreo se establezcan sobre una base de igualdad de oportunidades, explotación sana y económica y respeto mutuo por los derechos de los Estados, y teniendo en cuenta el interés general;

Considerando que el transporte aéreo es un factor importante para promover y fomentar un desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional;

Considerando que es cada vez más difícil, en particular para los países en desarrollo, conseguir los recursos necesarios para el desarrollo del transporte aéreo;

Considerando que la Organización prepara continuamente textos de orientación, estudios y estadísticas sobre el desarrollo del transporte aéreo para los Estados contratantes y que deberían ser distribuidos a los Estados contratantes por los medios más eficaces;

Considerando que los Estados contratantes deben proporcionar datos estadísticos concretos y precisos e información para que la Organización pueda preparar esa orientación y esos estudios y estadísticas; y

Considerando que para los Estados contratantes es importante participar en la labor de la Organización en la esfera del transporte aéreo;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución, enumerados más adelante, constituyen la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte

aéreo, según están formuladas al clausurarse el 33° período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Reglamentación económica

Apéndice B — Estadísticas

Apéndice C — Pronósticos y planificación económica

Apéndice D — Facilitación

Apéndice E — Impuestos

Apéndice F — Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Apéndice G — Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo

Apéndice H — Correo aéreo

2. *Insta* a los Estados contratantes a que tengan en cuenta estas políticas y su elaboración continua por el Consejo en los documentos señalados en esta declaración refundida y por el Secretario General en manuales y circulares;

3. *Insta* a los Estados contratantes a que hagan todo lo posible para cumplir con las obligaciones dimanantes del Convenio y de las resoluciones de la Asamblea, a fin de apoyar la labor de la Organización en la esfera del transporte aéreo y, en especial, para proporcionar lo más completa y rápidamente posible la información estadística y de otra índole que la Organización solicite para sus estudios en materia de transporte aéreo;

4. *Pide* al Consejo que asigne importancia particular al problema de financiar el desarrollo de los recursos humanos y técnicos necesarios para lograr la mejor contribución posible del transporte aéreo al bienestar económico y social de los países en desarrollo;

5. *Pide* al Consejo que, cuando lo considere conveniente para ayudar en su labor sobre cualquier cuestión de transporte aéreo, procure obtener el asesoramiento de representantes especializados de Estados contratantes por los medios más adecuados, incluida la creación de grupos de expertos calificados dependientes del Comité de Transporte aéreo o de grupos de estudio de la Secretaría, y realice su labor por correspondencia o mediante reuniones;

6. *Pide* al Consejo que celebre conferencias o reuniones departamentales en las que todos los Estados contratantes puedan participar, como el medio principal para resolver los problemas de importancia mundial en la esfera del transporte aéreo, cuando el número e importancia de los problemas que deban tratarse justifiquen dichas reuniones y cuando exista la posibilidad de una acción constructiva respecto a ellos;

7. *Pide* al Consejo que tome las medidas necesarias para realizar seminarios teóricos y prácticos y otras actividades que sean necesarias para difundir entre los Estados contratantes las políticas de la OACI relativas a transporte aéreo y la correspondiente orientación;

8. *Pide* al Consejo que examine regularmente la declaración refundida de las políticas de la OACI relativas a transporte aéreo e informe a la Asamblea como corresponda cuando sea necesario introducir cambios en la declaración; y

9. *Declara* que la presente resolución sustituye a las Resoluciones A32-17 y A32-18.

APÉNDICE A

Reglamentación económica

Sección I. Acuerdos y arreglos

Considerando que la Asamblea opina que, por el momento, no hay probabilidades de lograr un acuerdo multilateral general y mundial, aunque el multilateralismo en derechos comerciales en la medida más amplia posible, continúa siendo un objetivo de la Organización;

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

Considerando que uno de los objetivos del Convenio es que los servicios de transporte aéreo internacional puedan ser explotados en forma acertada y económica, y que en ese respecto el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) refuerza la explotación de servicios regulares internacionales y facilita el logro de dicho objetivo por parte de los Estados contratantes que ya forman parte del mismo;

Considerando que la Asamblea ha destacado repetidamente la obligación de cada Estado contratante de cumplir con el Artículo 83 del Convenio registrando lo antes posible en el Consejo todos los acuerdos relativos a la aviación civil internacional, con arreglo al *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y arreglos aeronáuticos*;

Considerando que las demoras indebidas y el no cumplimiento en lo que atañe al registro de los acuerdos y arreglos aeronáuticos no convienen a la exactitud e integridad de la información normativa y al mejoramiento de la transparencia;

Considerando que la fijación de tarifas de pasajeros y carga del transporte aéreo internacional equitativas, razonables y apropiadas para fomentar el desarrollo satisfactorio de los servicios aéreos es asunto de gran importancia para la economía de muchos Estados;

Considerando que las normas y condiciones relativas a las tarifas internacionales de pasajeros y carga deberían evitar complicaciones innecesarias, asegurar la uniformidad cuando sea posible y proteger razonablemente los intereses de los usuarios; y

Considerando que los gobiernos son responsables de los asuntos relativos a las tarifas de pasajeros y carga de conformidad con su legislación nacional y con las obligaciones contraídas en virtud de acuerdos bilaterales y otros acuerdos de servicios aéreos;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la función principal de la OACI en la elaboración de orientación en materia de políticas relativas a la reglamentación del transporte aéreo internacional y la facilitación de una liberalización con salvaguardias;

2. *Insta* a los Estados contratantes que aún no forman parte del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) a que consideren con carácter urgente hacerlo;

3. *Insta* a todos los Estados contratantes a que registren en la OACI los acuerdos y arreglos de cooperación relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y arreglos aeronáuticos*;

4. *Insta* a los Estados contratantes a que mantengan debidamente informado al Consejo de los problemas importantes que plantea la aplicación de los acuerdos bilaterales, o de cualquier progreso que se logre o que se espere lograr respecto a la consecución del objetivo del multilateralismo en el intercambio de derechos comerciales;

5. *Pide* al Consejo que continúe cooperando con los organismos regionales y subregionales en lo concerniente al examen y preparación de medidas de cooperación, incluso arreglos liberalizados y los resultados de estas medidas, con objeto de ver si, a su debido tiempo, podría recomendarse a los Estados contratantes la aplicación de medidas similares, o de otra índole, sobre una base más amplia;

6. *Pide* al Consejo que prosiga con el estudio comparativo y analítico de las políticas y prácticas que siguen los Estados contratantes y las líneas aéreas con respecto a los derechos comerciales y las disposiciones de los acuerdos de servicios aéreos, e informe a todos los Estados contratantes acerca de cualquier nuevo acontecimiento que tenga lugar en materia de cooperación internacional, incluidos los arreglos liberalizados por lo que se refiere a derechos comerciales;

7. *Encarga* al Consejo que continúe examinando el mecanismo para la determinación de las tarifas internacionales, así como las normas y condiciones relacionadas con dichas tarifas;

8. *Pide* al Consejo que revise periódicamente el reglamento aplicable al registro con miras a simplificar el procedimiento de registro de los acuerdos y arreglos aeronáuticos;

9. *Pide* al Secretario General que recuerde a los Estados contratantes la importancia de registrar sin demoras indebidas los acuerdos y arreglos aeronáuticos y que proporcione a los Estados contratantes la asistencia que necesiten para registrar sus acuerdos y arreglos aeronáuticos en el Consejo; y

10. *Pide* al Presidente del Consejo y al Secretario General que fomente la adhesión universal al Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) y su aplicación y que pida a los Estados contratantes que informen a la Secretaría acerca de sus intenciones con respecto a la adhesión al acuerdo.

Sección II. Cooperación en los arreglos de reglamentación

Considerando que ciertas restricciones económicas, financieras y operacionales introducidas unilateralmente a escala nacional afectan la estabilidad del transporte aéreo internacional, tienden a crear prácticas comerciales injustas y discriminatorias en el mismo y pueden ser incompatibles con los principios fundamentales del Convenio y el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional;

Considerando que la prestación de servicios de transporte aéreo regulares y fiables tiene importancia fundamental para la evolución de las economías de muchos países en desarrollo, incluyendo las de aquellos que dependen de las actividades turísticas;

Considerando que la aplicación estricta del criterio de propiedad mayoritaria y control efectivo para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad de explotar, en forma equitativa e igualdad de condiciones, servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que éstos puedan proporcionar;

Considerando que el logro de los objetivos de desarrollo deseados entre tales Estados se fomenta cada vez más mediante arreglos de cooperación basados en grupos económicos regionales y en la cooperación funcional, simbólica de la afinidad y comunidad de intereses que comparten especialmente los Estados en desarrollo pertenecientes a esos movimientos de integración económica regionales; y

Considerando que el ejercicio de los derechos de ruta y otros derechos de transporte aéreo de un Estado en desarrollo, que tiene esa comunidad de intereses, por una línea aérea que sea de propiedad mayoritaria y esté controlada efectivamente por otro Estado o Estados en desarrollo, o por sus nacionales, que compartan la misma comunidad de intereses, servirá para promover dichos intereses de los Estados en desarrollo;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que eviten tomar medidas unilaterales que puedan afectar el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional y a que se cercioren de que las políticas y legislaciones nacionales no se apliquen al transporte aéreo internacional sin tener debidamente en cuenta las características especiales del mismo;

2. *Insta* a los Estados contratantes a que acepten tales designaciones y permitan que tales líneas aéreas ejerzan los derechos de ruta y otros derechos de transporte aéreo de cualquier otro Estado o Estados en desarrollo del mismo grupo, de acuerdo con términos y condiciones mutuamente aceptables, comprendidos los acuerdos de transporte aéreo negociados, o que hayan de negociarse, por las partes interesadas;

3. *Insta* a los Estados contratantes a que reconozcan el concepto de la comunidad de intereses dentro de los grupos económicos regionales o subregionales como base válida para la designación por parte de un Estado o Estados en desarrollo de una línea aérea de otro u otros Estados en desarrollo pertenecientes al mismo grupo económico regional, cuando dicha línea aérea sea de propiedad mayoritaria y esté controlada efectivamente por ese Estado o Estados en desarrollo o por sus nacionales;

4. *Invita* a los Estados contratantes que posean experiencia en diversas formas de explotación conjunta de servicios aéreos internacionales a que presenten al Consejo, de forma continua, toda la información relativa a dicha experiencia, de modo que la Organización pueda contar en esta materia con toda la información que pueda ser útil para los Estados contratantes;

5. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, preste toda la asistencia posible a los Estados contratantes que deseen pasar a formar parte de grupos económicos regionales o subregionales por lo que respecta a la explotación de servicios aéreos internacionales; y

6. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, proporcione ayuda a los Estados contratantes que tomen la iniciativa de concertar arreglos de cooperación para la propiedad y explotación conjuntas de servicios aéreos internacionales, directamente entre ellos, o cuyas líneas aéreas concierten arreglos de esa naturaleza, y que oportunamente comunique a los Estados la información sobre tales arreglos de cooperación.

Sección III. Sistemas de reserva por computadora

Considerando que es necesario establecer principios mundialmente aplicables para los sistemas de reserva por computadora basados en la transparencia, la accesibilidad y la no discriminación para mejorar la competencia entre las líneas aéreas y entre dichos sistemas, para poner al alcance de los usuarios del transporte aéreo internacional la selección de opciones más amplia posible para satisfacer sus necesidades y evitar que el abuso de tales sistemas pueda conducir a prácticas perjudiciales en la distribución de los servicios de los transportistas aéreos;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a:

a) adherirse al *Código de conducta revisado de la OACI para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora* adoptado por el Consejo el 25 de junio de 1996;

- b) utilizar cuando corresponda las cláusulas modelo, aprobadas por el Consejo en la misma fecha para reforzar y complementar el Código; y
- c) cooperar a escala bilateral, regional e interregional, con miras a disminuir las dificultades relacionadas con la introducción y explotación de sistemas de reserva por computadora en diversas partes del mundo; y

2. *Pide* al Consejo que revise el código SRC de la OACI cuando sea necesario.

Sección IV. Comercio de servicios

Considerando que, respecto a la incorporación de aspectos del transporte aéreo internacional en el Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (AGCS), la OACI ha dado a conocer activamente a todas las partes interesadas las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, así como el mandato y la función especiales de la OACI en materia de transporte aéreo internacional;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la necesidad de que la OACI continúe estudiando futuros arreglos de reglamentación y formule recomendaciones y propuestas para resolver los problemas que enfrenta el transporte aéreo internacional, respondiendo a los cambios internos y externos que lo afectan;

2. *Reconoce* que dichos arreglos deberían basarse en el objetivo general de acceso a los mercados en forma gradual, progresiva, ordenada y con salvaguardias, así como en los intereses de todos los Estados contratantes en garantizar su participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional;

3. *Reafirma* la función primordial de la OACI de elaborar criterios de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional;

4. *Insta* a los Estados contratantes que participen en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales que se refieran al transporte aéreo internacional, a que:

- a) se aseguren de la coordinación interna en sus administraciones nacionales y en particular de la participación directa de las autoridades aeronáuticas y el sector de la aviación en las negociaciones;
- b) se aseguren de que sus representantes conozcan plenamente las disposiciones del Convenio de Chicago, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;
- c) tengan en cuenta sus derechos y obligaciones respecto a los Estados miembros de la OACI que no son miembros de la Organización Mundial del Comercio;

d) examinen cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, del medio ambiente, la seguridad y la protección del transporte aéreo internacional;

e) den a conocer plenamente la función de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional; y

f) registren en la OACI, de acuerdo con el Artículo 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS;

5. *Pide* a la Organización Mundial del Comercio, a sus Estados miembros y observadores que otorguen debida consideración a:

a) las estructuras y arreglos de reglamentación que caracterizan al transporte aéreo internacional, así como la liberalización progresiva que está tomando lugar a niveles bilateral, subregional y regional;

b) la responsabilidad constitucional de la OACI con respecto al transporte aéreo internacional y, en particular, su seguridad y protección; y

c) las políticas y los textos de orientación actuales de la OACI relativos a la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, así como su labor continua en esta esfera; y

6. *Pide* al Consejo que:

a) siga de manera dinámica las actividades en materia de comercio de servicios que puedan afectar al transporte aéreo internacional e informe consiguientemente a los Estados contratantes; y

b) promueva la cooperación y coordinación efectivas y permanentes entre la OACI, la Organización Mundial del Comercio y otros organismos intergubernamentales y no gubernamentales que se ocupen del comercio de servicios.

Sección V. Elaboración de criterios

Considerando que los gobiernos tienen responsabilidades en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional y obligaciones internacionales; y

Considerando que la Organización ha abordado muchos de los problemas de reglamentación y compilado las recomendaciones y textos de orientación resultantes;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que en sus funciones de reglamentación tengan en cuenta el asesoramiento que contiene el

Doc 9587, *Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional*; y

2. *Pide* al Consejo que se asegure de que el asesoramiento que contiene el Doc 9587 esté actualizado y responda a las necesidades de los Estados contratantes.

APÉNDICE B

Estadísticas

Considerando que cada Estado contratante se ha comprometido a que sus líneas aéreas internacionales comuniquen las estadísticas solicitadas por el Consejo de conformidad con el Artículo 67 del Convenio;

Considerando que el Consejo también ha establecido requisitos con respecto a las estadísticas relativas a operaciones de las líneas aéreas interiores, aeropuertos internacionales e instalaciones y servicios en ruta internacionales, en virtud de los Artículos 54 y 55 del Convenio;

Considerando que varios de los Estados contratantes no han presentado todavía, o no han presentado por completo, las estadísticas pedidas por el Consejo; y

Considerando que la cooperación entre las organizaciones internacionales activas en la recopilación y distribución de estadísticas de aviación puede ayudar a reducir la carga de presentar estadísticas;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que hagan todo lo posible para proporcionar las estadísticas requeridas con el mínimo de demora;

2. *Pide* al Consejo que, cuando sea necesario, recurra a expertos en estadística y contabilidad para examinar los problemas estadísticos de los Estados contratantes y de la OACI, a fin de satisfacer más eficazmente las necesidades de la Organización y para mejorar la uniformidad de las estadísticas, hacer más completas y oportunas las notificaciones de los Estados contratantes y mejorar la forma y el contenido de los análisis y publicaciones, y la rapidez de difusión por parte de la Organización; y

3. *Pide* al Consejo que:

- a) continúe estudiando las formas de lograr una cooperación más estrecha con otras organizaciones internacionales activas en la recopilación y distribución de estadísticas de aviación; y
- b) tome las disposiciones apropiadas para prestar ayuda a los Estados contratantes, a petición de éstos, por medio del personal de la Secretaría, con el fin de mejorar sus estadísticas de aviación civil y la forma de notificarlas a la Organización.

APÉNDICE C

Pronósticos y planificación económica

Considerando que los Estados contratantes necesitan disponer de pronósticos mundiales y regionales de la evolución futura de la aviación civil, para fines diversos;

Considerando que el Consejo, en el desempeño de sus funciones permanentes en la esfera económica, debe prever los futuros acontecimientos que probablemente requieran medidas por parte de la Organización, e iniciar éstas a su debido tiempo; y

Considerando que la Organización necesita disponer de pronósticos específicos y apoyo económico para aeropuertos y para fines de planificación de sistemas de navegación aérea y de medio ambiente;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que prepare y mantenga, en la medida en que sea necesario, pronósticos a largo y a mediano plazo sobre las futuras tendencias y la evolución de la aviación civil, tanto de carácter general como específico, incluyendo cuando sea posible datos regionales así como mundiales, y que los facilite a los Estados contratantes;

2. *Pide* al Consejo que elabore métodos y procedimientos para la preparación de pronósticos, análisis de costos-beneficios y de la eficacia en función de los costos, así como elaboración de análisis de rentabilidad a fin de satisfacer las necesidades de los grupos regionales de planificación de la navegación aérea y, en su caso, de otros órganos de la Organización encargados de planificación de sistemas o de medio ambiente; y

3. *Pide* al Consejo que haga arreglos para recopilar y preparar información sobre los métodos actuales de pronosticación para los fines descritos en las Cláusulas 1 y 2 y para su divulgación oportuna a los Estados contratantes, como guía para hacer sus propios pronósticos y planificación económica.

APÉNDICE D

Facilitación

Sección I. Elaboración de disposiciones sobre facilitación

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

Considerando que es imprescindible que los Estados contratantes continúen persiguiendo el objetivo de máxima eficiencia en el transporte aéreo y al mismo tiempo protejan las operaciones de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita;

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

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

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que se asegure de que el Anexo 9 — *Facilitación*, esté al día y satisfaga los requisitos actuales de los Estados contratantes respecto a la administración de los controles fronterizos;

2. *Pide* al Consejo que se asegure de que las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*, y del Anexo 17 — *Seguridad*, sean compatibles y se complementan;

3. *Pide* al Consejo que se cerciore de que sus especificaciones y textos de orientación contenidos en Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*, se mantengan actualizados de acuerdo con los avances de la técnica y que siga analizando las soluciones técnicas destinadas a mejorar los procedimientos de despacho; y

4. *Pide* al Consejo que se cerciore de que el Doc 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, esté actualizado y responda a las necesidades de los Estados contratantes.

Sección II. Aplicación del Anexo 9

Considerando que la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 destinados a mejorar los procedimientos en los puntos de control fronterizo para facilitar el despacho de las aeronaves, los pasajeros y sus equipajes, la carga y el correo constituye un elemento muy importante para fomentar el programa de facilitación;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a dedicar especial atención a sus obligaciones dimanantes de los Artículos 22, 23 y 24 del Convenio e incrementar sus esfuerzos para aplicar el Anexo 9;

2. *Insta* a los Estados contratantes a examinar con sentido crítico, por lo menos una vez al año, toda diferencia que exista en su territorio entre sus reglamentos y métodos nacionales y las disposiciones de la edición vigente del Anexo 9, y a que desplieguen especiales esfuerzos para modificar sus políticas a fin de eliminar tales diferencias lo antes posible;

3. *Insta* a que cada Estado contratante notifique a la Organización el estado de aplicación del Anexo 9 en su territorio de conformidad con el Artículo 38 del Convenio; y

4. *Pide* al Consejo que examine cuando sea necesario, pero por lo menos cada tres años, el estado de aplicación del Anexo 9 e indique los aspectos que requieran que los Estados contratantes intensifiquen sus esfuerzos de aplicación.

Sección III. Cooperación internacional para proteger la seguridad e integridad de los pasaportes

Considerando que el pasaporte es el documento oficial básico que denota la identidad y ciudadanía de una persona y proporciona al Estado de tránsito o de destino una garantía de que el titular puede regresar al Estado que expidió el pasaporte;

Considerando que la confianza internacional en la integridad de los pasaportes es la esencia misma del funcionamiento del sistema de viajes internacionales;

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas ha pedido a la OACI que estudiara las formas de intensificar la cooperación internacional para luchar contra el tráfico de indocumentados, subrayando al mismo tiempo que dichas actividades no deberían reducir la protección ofrecida a los refugiados por el derecho internacional;

Considerando que la Asamblea General y el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas han pedido a los Estados miembros que establezcan o mejoren los procedimientos para descubrir fácilmente los documentos de viaje falsos, cooperar, bilateral y multilateralmente, para impedir el uso de documentos falsos y tomar medidas de manera que se prevean penas por la preparación o distribución de documentos de viaje falsos y la utilización indebida de la aviación comercial internacional; y

Considerando que se necesita una cooperación de alto nivel entre los Estados para reforzar la resistencia al fraude de pasaportes, incluyendo la falsificación o imitación fraudulenta de pasaportes, el uso de pasaportes falsificados o de imitación fraudulenta, la utilización de pasaportes válidos por impostores, el uso indebido de pasaportes auténticos por los titulares legítimos para cometer un delito, la utilización de pasaportes caducados o revocados y el uso de pasaportes obtenidos de forma fraudulenta;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a intensificar sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de sus pasaportes y protegerlos contra el fraude y asistirse mutuamente al respecto; y

2. *Pide* al Consejo que continúe la labor emprendida, para aumentar la eficacia de los controles sobre el fraude de pasaportes, incluida la posible preparación de los SARPS y textos de orientación necesarios a fin de asistir a los Estados contratantes para mantener la integridad y seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.

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

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

Considerando que la creación y el funcionamiento activo de los comités nacionales de facilitación es un medio probado para efectuar las mejoras necesarias; y

Considerando que la cooperación en cuestiones de facilitación entre los Estados contratantes y con las diversas partes, en el plano nacional e internacional, interesadas en cuestiones de facilitación ha beneficiado a todos los interesados;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a establecer y utilizar comités nacionales de facilitación y a adoptar políticas de cooperación regional, entre Estados vecinos;

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

3. *Insta* a los Estados contratantes a tomar las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para:

a) someter periódicamente a la atención de todos los departamentos interesados de su gobierno la necesidad de:

- 1) hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9; y
- 2) hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación; y

b) tomar la iniciativa en toda medida ulterior que sea necesaria;

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

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

6. *Insta* a los Estados contratantes a que estimulen a sus explotadores de aeronaves, para que sigan colaborando intensamente con sus gobiernos, por lo que se refiere a:

a) identificación y solución de los problemas de facilitación; y

b) elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;

7. *Insta* a los Estados contratantes a que exhorten a los explotadores internacionales y a sus asociaciones a participar, en la medida de lo posible, en los sistemas de intercambio electrónico de datos, para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros y carga en las terminales internacionales; y

8. *Insta* a los Estados y explotadores a que, en colaboración con los organismos internacionales interesados, hagan todo lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea.

APÉNDICE E

Impuestos

Considerando que en las Políticas de la OACI se hace una distinción conceptual entre derechos e impuestos en el sentido de que “Un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para recuperar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplica a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos correspondientes”;

Considerando que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves se trata en la Resolución A33-7 de la Asamblea, *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*;

Considerando que el transporte aéreo internacional desempeña una función importante en el progreso y expansión del comercio y de los viajes internacionales y que los impuestos aplicables a las aeronaves, el combustible y otros suministros técnicos semejantes que se utilizan en el transporte aéreo internacional, los impuestos sobre la renta de las empresas de transporte aéreo internacional y sobre las aeronaves y otros bienes muebles relacionados con la explotación de aeronaves en el transporte aéreo internacional, y los impuestos sobre su venta y uso, pueden tener repercusiones económicas y de competencia negativas en las operaciones de transporte aéreo internacional;

Considerando que es sumamente preocupante que algunos Estados contratantes impongan cada vez más gravámenes a ciertos aspectos del transporte aéreo internacional y que los derechos al tráfico aéreo, de los que algunos pueden catalogarse como impuestos sobre la venta o utilización del transporte aéreo internacional están proliferando; y

Considerando que la resolución que figura en el Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, complementa el Artículo 24 del Convenio y tiene la finalidad de reconocer el carácter particular de la aviación civil internacional y la necesidad de eximir de impuestos ciertos aspectos de las operaciones del transporte aéreo internacional;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que cumplan las resoluciones del Consejo contenidas en el Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo inter nacional*; y

2. *Pide* al Consejo que se cerciore de que la orientación y el asesoramiento contenidos en el Doc 8632 estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados contratantes.

APÉNDICE F

Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Sección I. Política en materia de derechos

Considerando que en las Políticas de la OACI se hace una distinción conceptual entre derechos e impuestos en el sentido de que “Un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para recuperar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplica a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos correspondientes”;

Considerando que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves se trata en la Resolución A33-7 de la Asamblea, *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*;

Considerando que en el Artículo 15 del Convenio se establece la base para la aplicación y publicación de los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea;

Considerando que se ha encargado al Consejo que formule recomendaciones para orientación de los Estados contratantes con respecto a los principios de acuerdo a los cuales los proveedores de aeropuertos y de servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional pueden imponer derechos para recuperar los costos del suministro de dichos servicios y obtener otros ingresos de los mismos, y con respecto a los métodos que pueden aplicarse a dicho efecto; y

Considerando que el Consejo adoptó y revisó en la medida necesaria y publicó el Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a asegurarse de que se respete plenamente el Artículo 15 del Convenio;

2. *Insta* a los Estados contratantes a basar la recuperación de los costos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea que suministran a la aviación civil internacional, o cuyo suministro comparten, en los principios establecidos en el Artículo 15 del Convenio y en el Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, independientemente de la estructura orgánica en la que se explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea;

3. *Insta* a los Estados contratantes a garantizar que los derechos aeroportuarios y por concepto de servicios de navegación aérea se aplicarán exclusivamente a sufragar los costos de proporcionar instalaciones y servicios para la aviación civil;

4. *Insta* a los Estados contratantes a hacer todo lo posible en cumplimiento del Artículo 15 del Convenio para publicar y comunicar a la Organización todos los derechos que puedan imponerse o que se permita imponer a un Estado contratante por el uso de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios de navegación aérea que hagan las aeronaves de cualquier otro Estado contratante; y

5. *Pide* al Consejo que se asegure de que la orientación y el asesoramiento contenidos en el Doc 9082 estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados contratantes.

Sección II. Aspectos económicos y gestión

Considerando que, al atender los crecientes volúmenes de tráfico, los costos globales de suministrar aeropuertos y servicios de navegación aérea siguen aumentando;

Considerando que los Estados contratantes ponen cada vez más énfasis en mejorar la eficiencia financiera del suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea;

Considerando que debería mantenerse un cierto equilibrio entre los respectivos intereses financieros de los proveedores de aeropuertos y servicios de navegación aérea y de las líneas aéreas;

Considerando que los Estados contratantes han pedido a la Organización que proporcione asesoramiento y orientación destinados a promover la recuperación equitativa de los costos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea; y

Considerando que los Estados contratantes asignan cada vez en mayor medida la explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea a entidades autónomas y utilizan las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales para cumplir los compromisos asumidos en virtud del Artículo 28 del Convenio;

La Asamblea:

1. *Recuerda* a los Estados contratantes que, respecto a los aeropuertos y servicios de navegación aérea, quedan ellos solos responsables respecto a los compromisos que hayan asumido en virtud del Artículo 28 del Convenio, sean cuales fueren las entidades que explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea en cuestión;

2. *Insta* a los Estados contratantes a cooperar activamente en la recuperación de los costos de las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales;

3. *Pide* al Consejo que proporcione a los Estados contratantes asesoramiento económico y de organización respecto al suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea;

4. *Pide* al Consejo que mantenga en estudio la situación económica de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea y presente los correspondientes informes a los Estados contratantes a intervalos adecuados;

5. *Insta* a los Estados contratantes a hacer todo lo posible por proporcionar con la menor demora posible los datos financieros relativos a sus aeropuertos y servicios de navegación aérea para permitir que el Consejo proporcione dicho asesoramiento y prepare dichos informes.

APÉNDICE G

Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo

Considerando que hay un interés permanente entre los usuarios y los sectores turísticos, aeronáuticos y comerciales, así como de las organizaciones internacionales que los representan, acerca del nivel de los costos de funcionamiento, las tarifas de pasajeros y carga y el rendimiento apropiado de los transportistas aéreos internacionales;

Considerando que los Estados contratantes y otras organizaciones internacionales utilizan ampliamente los estudios objetivos de la OACI sobre los costos e ingresos del transporte aéreo internacional, y que dichos estudios han fomentado la neutralidad y han tenido como resultado un régimen más equitativo para compartir los ingresos; y

Considerando que es preciso que la OACI cuente con datos sobre los ingresos y gastos de los transportistas para fines de planificación ambiental, estudios de inversiones y otras finalidades;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que dé instrucciones al Secretario General para que publique periódicamente un estudio sobre las diferencias regionales en el nivel de los costos de explotación del transporte aéreo internacional, en que se analice el modo en que las diferencias en las operaciones y precios básicos pueden afectar sus niveles y las consecuencias que las modificaciones de los costos pueden tener con respecto a las tarifas del transporte aéreo; y

2. *Insta* a los Estados contratantes a que hagan todo lo posible por obtener de sus empresas de transporte aéreo internacional, con la menor demora posible, datos acerca de los costos, ingresos y otros datos solicitados por la OACI.

APÉNDICE H

Correo aéreo

Considerando que la Asamblea ha dado instrucciones actualmente en ejecución respecto a la labor de la OACI en la esfera del correo aéreo internacional;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que tengan en cuenta los efectos en la aviación civil internacional cuando se formulen criterios en la esfera del correo aéreo internacional, especialmente en las reuniones de la Unión Postal Universal (UPU); y

2. *Encarga* al Secretario General que suministre a la UPU, previa solicitud, la información sobre hechos de que se pueda disponer fácilmente.

A33-7: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente

A33-14: Declaración refundida de criterios permanentes y prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea

A33-15: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión de tránsito aéreo (CNS/ATM)

A29-3: Armonización mundial de la reglamentación

A29-13: Intensificación de la vigilancia en materia de seguridad

A29-14: Vuelos humanitarios

A27-11: Congestión en los aeropuertos y en el espacio aéreo

A27-12: Función de la OACI en la supresión del transporte ilícito de estupefacientes por vía aérea

A22-14: Problemas técnicos-económicos relacionados con la introducción en servicio comercial de las aeronaves supersónicas

PARTE IV. FINANCIAMIENTO COLECTIVO

A1-65: Política de ayuda colectiva

Resuelve que:

1. La ayuda técnica y financiera prestada por mediación de la OACI para incrementar las instalaciones y servicios de navegación aérea en forma que ofrezcan una explotación segura, regular, eficiente y económica de los servicios aéreos internacionales será hecha según los términos del Capítulo XV del Convenio y de acuerdo con los principios básicos y la política general señalada en el Anexo 1 de esta resolución:

Anexo 1 a la Resolución A1-65

Adopción de la política general a seguir por la OACI en relación con la ayuda colectiva a los servicios de navegación aérea prevista en el Capítulo XV del Convenio

1. Objetivo de la ayuda financiera y técnica

La ayuda financiera y técnica por mediación de la OACI, de acuerdo con los términos del Capítulo XV del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, tendrá la finalidad de fomentar el establecimiento de instalaciones de navegación aérea y servicios adecuados para la operación segura, regular, eficiente y económica de los servicios aéreos internacionales, en las zonas de soberanía no determinada, en las zonas de alta mar y en los territorios de aquellos Estados que no tomen a su cargo el establecimiento de las instalaciones necesarias.

Las instalaciones para la navegación aérea y servicios que pudieran establecerse incluirían, entre otras cosas:

- 1) aeródromos y ayudas terrestres para la navegación;
- 2) servicios de control de la circulación aérea;
- 3) servicio meteorológico;
- 4) servicio de búsqueda y salvamento;
- 5) telecomunicaciones y radioayudas para la navegación aérea.

La ayuda financiera y técnica a través de la OACI no excluye en manera alguna la acción colectiva entre los Estados contratantes para el establecimiento, operación y mantenimiento de instalaciones de navegación aérea, sin recurrir a la OACI.

2. Terminología

A los fines de este documento:

Estado “solicitante” es un Estado que ha pedido ayuda financiera o técnica bien por su propia iniciativa o como resultado de una determinación del Consejo, de acuerdo con el Artículo 69 del Convenio.

Estado “ayudado” es el Estado que recibe ayuda financiera o técnica por mediación de la OACI.

Estado “interesado” es un Estado que ante una consulta de la OACI, ha declarado que está dispuesto a considerar la participación en un plan de ayuda colectiva para una instalación o servicio de navegación aérea.

Estado “contribuyente” es un Estado que ha dado su consentimiento para contribuir en un plan de ayuda colectiva.

3. Principios básicos

La ayuda financiera y técnica se prestará de acuerdo con los siguientes principios básicos:

3.1 La prestación de ayuda financiera y técnica por mediación de la OACI estará basada en actos voluntarios por parte de los Estados contratantes.

3.2 La Organización de Aviación Civil Internacional, por intermedio de su Consejo, es el organismo internacional encargado de evaluar si las instalaciones y servicios de navegación aérea existentes son adecuados, determinar los requisitos adicionales necesarios para la operación de los servicios aéreos internacionales e iniciar secciones rápidas para cumplir con dichas condiciones.

3.3 La ayuda financiera y técnica prestada por mediación de la OACI tendrá por objeto el proveer instalaciones y servicios adecuados pero nada más que adecuados a la navegación aérea, para cumplir con los requisitos de los servicios aéreos internacionales de

acuerdo con las normas establecidas y teniendo en cuenta los métodos recomendados periódicamente, de conformidad con el Convenio.

3.4 De acuerdo con el Artículo 28 del Convenio, todo Estado contratante es responsable del establecimiento en su propio territorio de las instalaciones y servicios de navegación aérea, y deberá agotar todas las posibilidades de establecerlas directamente antes de solicitar ayuda de la OACI.

3.5 La OACI, cuando se le solicite, iniciará una acción colectiva para el establecimiento de las instalaciones y servicios necesarios en las zonas de alta mar, en zonas de soberanía no determinada y, excepcionalmente, en el territorio de Estados no contratantes.

3.6 La OACI comprobará por sí misma, y en cada caso, que las circunstancias del momento exigen la ayuda financiera y técnica por mediación de la Organización.

3.7 La prestación de ayuda financiera y técnica por mediación de la OACI dependerá del deseo del Estado solicitante de participar y cooperar económicamente en el establecimiento de las instalaciones y servicios necesarios.

3.8 La OACI asegurará a los Estados contribuyentes que sus fondos se emplearán, bajo la inspección de la Organización, para asegurar que el objetivo se consiga con la mayor economía posible.

3.9 Cualquier acuerdo relativo a la ayuda financiera y técnica por mediación de la OACI puede exigir, en principio, el pago de un derecho razonable por el usuario de las instalaciones o servicios de referencia, debiendo establecerse el mismo de acuerdo con los usos comunes de los Estados contratantes. Si el beneficio derivado de las instalaciones o servicios en cuestión se concede al usuario libre de derechos, puede adoptarse provisionalmente tal práctica para los proyectos de ayuda financiera y técnica por acuerdo entre los Estados contribuyentes por un cierto período de tiempo a determinar en el acuerdo.

3.10 La OACI se esforzará a prestar su asistencia al Estado ayudado para que éste ejerza sus derechos de acuerdo con el Artículo 75 del Convenio.

4. Política general

Las determinaciones del Consejo, de conformidad con el Capítulo XV del Convenio, estarán guiadas por los siguientes principios de política general:

4.1 *Política general, relativa al aspecto financiero*

4.1.1 El Consejo considerará en cada caso de ayuda financiera y técnica los métodos apropiados para el financiamiento de las instalaciones o servicios de navegación aérea pero, en general, tal financiamiento se proveerá colectivamente por aquellos Estados que se beneficien con las instalaciones o servicios provistos.

4.1.2 La fijación de contribuciones en efectivo o especie se acordará entre los Estados contribuyentes, el Estado ayudado y la OACI. Al fijar el monto de la contribución por cada Estado, se tendrá en cuenta el beneficio que obtendrá dicho Estado.

4.1.3 Los terrenos necesarios para el establecimiento o mejora de una instalación o servicio, que sean facilitados por el Estado ayudado, de acuerdo con el Artículo 72 del Convenio, se considerarán como parte de su contribución en la provisión de dicha instalación o servicio.

4.1.4 Cualquier arreglo hecho para la concesión de ayuda puede incluir la disposición, compatible con el Artículo 75 del Convenio, para disponer eventualmente de los terrenos, edificaciones y equipo comprendidos en el acuerdo.

4.1.5 En cualquier arreglo hecho para la concesión de ayuda, se dispondrá el reembolso a la OACI por los Estados contribuyentes de los gastos extraordinarios realizados en relación con las investigaciones, negociaciones, conferencias y otras medidas relacionadas con la realización del proyecto.

4.1.7 El costo de operación y mantenimiento de una instalación o servicio facilitada por mediación de la OACI en el territorio de un Estado ayudado será cubierto, hasta donde sea posible, por tal Estado. Cualquier derecho de uso por el Estado ayudado se recaudará y empleará según los términos del acuerdo por el cual se haya provisto la instalación o servicio (*ver* 3.9) o, en su defecto, de acuerdo con las recomendaciones que haga el Consejo.

4.1.8 No se impondrán por el Estado ayudado derechos aduaneros y otros impuestos sobre equipos y materiales necesarios para la construcción, operación y mantenimiento de una instalación o servicios prestados por mediación de la OACI.

4.2 *Política general relativa a la construcción, operación y mantenimiento de las instalaciones o servicios de navegación aérea*

4.2.1 La construcción, operación o mantenimiento de instalaciones o servicios por personas empleadas directamente por la OACI, solamente se emprenderá en casos muy excepcionales en que la eficiencia u otros factores materiales exijan tal medida.

4.2.2 La OACI dispondrá de una lista de asesores técnicos elegidos de entre las nóminas que le sean presentadas por los Estados contratantes, para asegurar que, cuando sea necesario, podrá facilitarse rápidamente consejo y ayuda técnicos.

4.2.3 Todo contrato para la ejecución de los trabajos de construcción, o para la operación o mantenimiento de una instalación o servicio con fondos facilitados colectivamente por los Estados contribuyentes por mediación de la OACI, se hará preferentemente en nombre del Estado ayudado, pero cuando en opinión del Consejo esto no fuera posible, la OACI puede emplear agentes que bajo la supervisión de la misma harán todos los arreglos necesarios, realizarán las inspecciones, negociarán los contratos y, en cualquier otra forma, procurarán la construcción, operación o mantenimiento

de la instalación o servicio en cuestión. Estos agentes pueden ser gobiernos, organizaciones adecuadas, o individuos, aceptados por los gobiernos de los Estados contribuyentes y por el Estado ayudado. La OACI puede, en circunstancias excepcionales, realizar directamente los contratos.

4.2.4 Los contratos se efectuarán normalmente por concurso, pero la autoridad contratante tendrá libertad para elegir el concursante más apto para ejecutar la tarea proyectada y no estará obligado a aceptar la oferta más baja.

4.2.5 Cuando se celebre un contrato a nombre del gobierno de un Estado ayudado, los Estados contribuyentes pueden exigir que la aprobación de la OACI sea previa a la forma del contrato.

4.2.6 Salvo por causas de eficiencia y economía, siempre que sea posible se emplearán y utilizarán personal, contratistas, mano de obra y materiales del país ayudado.

4.3 *Política relativa a la instrucción del personal*

4.3.1 La OACI ayudará, si fuese necesario, a un Estado solicitante en el entrenamiento de sus nacionales en la operación y mantenimiento de las instalaciones y servicios de navegación aérea, ya sea mediante arreglos con un agente o, en un caso excepcional, por medio de sus propios instructores. Los contratos relativos a este entrenamiento se celebrarán de acuerdo con la política general expresada en 4.2.3 y 4.2.6.

4.3.2 Tal ayuda puede incluir:

4.3.2.1 El entrenamiento como parte integral de cualquier proyecto que implique la construcción o la operación y mantenimiento de instalaciones o servicios suministrados por la ayuda obtenida a través de la OACI, o

4.3.2.2 El nombramiento a través de la OACI de instructores que den entrenamiento en territorio de un Estado que pida tal asistencia, o

4.3.2.3 El entrenamiento fuera del territorio del Estado que solicita tal asistencia.

4.3.3 Toda asistencia de entrenamiento provista de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XV del Convenio por el gobierno de un Estado o por una organización privada se llevará a cabo en nombre de la OACI y de acuerdo con las normas prescritas por ésta.

4.4 *Política general relativa a las cuestiones de procedimiento*

4.4.1 Antes de que el Consejo examine una petición de ayuda financiera y técnica por mediación de la OACI, será necesario que dicha solicitud sea justificada con documentos en que se explique especialmente la acción llevada a cabo por el Estado solicitante de acuerdo con 3.4.

4.4.2 Cuando un Estado solicitante haya presentado una solicitud de ayuda y el Consejo estime que es necesaria dicha ayuda por medio de la OACI, o cuando la OACI por sí misma tome la iniciativa, de acuerdo con el Artículo 69 del Convenio, el Consejo presentará inmediatamente el caso a los Estados contratantes a quienes pueda interesar, pidiéndoles que envíen los comentarios que juzguen del caso, dentro de un período especificado. Tales comentarios deberán referirse particularmente a la cuestión de si el Estado está preparado o no a participar en un plan colectivo de ayuda con referencia a las instalaciones o servicios en cuestión.

4.4.3 El Consejo, después de investigar el asunto, incluido el examen por expertos si fuera necesario, de todos los factores pertinentes a la prestación de ayuda, procederá a consultar a los Estados interesados y, si es conveniente, convocará a una conferencia a dichos Estados con el fin de llegar pronto a una decisión sobre las medidas a tomar.

4.4.4 La OACI se encargará de que todos los Estados interesados, incluso el Estado solicitante, reciban informes completos y sin interrupción sobre todas las cuestiones relacionadas con el plan, y en particular se dará al Estado solicitante oportunidad de tomar parte en cualquier investigación dentro de su territorio, que tenga que hacerse durante el procedimiento.

A14-37: Mayor participación de los “Estados usuarios” en los Acuerdos de financiamiento colectivo

Considerando que la política de Ayuda Colectiva de la Organización, definida en el Capítulo XV del Convenio y en la Resolución A1-65 de la Asamblea, continúa en vigor;

Considerando que, de conformidad con dicha política, se han celebrado acuerdos para el financiamiento colectivo de algunos servicios de navegación aérea en varias regiones del mundo;

Considerando que la mayoría de los llamados “Estados usuarios”, cuyas aeronaves vuelan en las mencionadas regiones y que, por consiguiente, se benefician de dichos servicios, han firmado desde el principio estos acuerdos de financiamiento colectivo o se han adherido posteriormente a ellos:

La Asamblea:

1. *Toma nota*, con satisfacción, de la labor hecha por el Consejo y su Presidente para conseguir la adhesión a los acuerdos de financiamiento colectivo de todos los “Estados usuario”, labor que ha tenido éxito en algunos casos;

2. *Insta* a los “Estados usuarios” que i) todavía no estén contribuyendo a los acuerdos de financiamiento colectivo, o ii) que sólo contribuyen parcialmente a dichos acuerdos, en virtud de arreglos previos concertados con el Consejo, a que consideren, tan pronto como les sea posible, su adhesión a estos acuerdos o, en todo caso, a que contribuyan por completo a los mismos;

3. *Encarga* al Consejo que continúe sus esfuerzos para conseguir la más amplia participación posible de los “Estados usuarios” en los acuerdos de financiamiento colectivo.

A16-10: Aspectos económicos, financieros y de ayuda colectiva de la ejecución

Considerando que la Asamblea, en las Resoluciones A12-5 3, 4 y A15-5 1 y 2, estableció ciertos criterios de la Organización respecto a los aspectos económicos, financieros y de ayuda colectiva de la ejecución y la correspondiente aplicación del Capítulo XV del Convenio;

Considerando que la Asamblea, en la Resolución A15-2, encargó al Consejo que estudiara y presentara al siguiente período de sesiones un nuevo texto en el que se clasificaran y agruparan las resoluciones vigentes, incluso las del 15° período de sesiones; y

Considerando que los criterios establecidos en las resoluciones anteriormente mencionadas necesitan refundirse en una sola resolución que indique los criterios permanentes de la Asamblea en esta materia, para cuyo fin las resoluciones originales o partes de ellas deban cancelarse:

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estado usuarios y proveedores a que consideren seriamente, particularmente en las Conferencias Regionales, la justificación económica de los proyectados servicios e instalaciones de navegación aérea, con objeto de que las necesidades justificadas de la aviación civil internacional se satisfagan sin ocasionar gastos desproporcionados con los beneficios obtenidos, y para ello, pide al Consejo que ayude a los Estados, en la medida de lo posible, en su consideración y evaluación de los aspectos económicos y financieros de los planes regionales;

2. *Recuerda* a los Estados contratantes que, cuando no puedan por sus propios medios cumplir, de conformidad con el Convenio, sus obligaciones relativas a la ejecución de los planes regionales, debieran explorar la posibilidad de realizar dicha ejecución mediante préstamos para hacer inversiones de capital, organismos de explotación, asistencia técnica en las diferentes formas en que puede obtenerse, u otros medios compatibles con el Convenio, antes de solicitar de la OACI el financiamiento colectivo de conformidad con el Capítulo XV del Convenio;

3. *Invita* a los Estados contratantes a que soliciten información de la OACI, cuando sea necesario, al explorar dichas diferentes posibilidades; y

4. *Encarga* al Consejo que proporcione orientación y ayuda a los Estados contratantes en relación con la Cláusula 2 anterior.

PARTE V. CUESTIONES JURÍDICAS

A31-15: Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica

Considerando que es conveniente refundir las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios de la Organización en la esfera jurídica, a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica, según están formulados al clausurarse el 31° período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica; y
3. *Declara* que esta resolución sustituye a las Resoluciones A7-6, A10-40, A16-36 y A27-3.

APÉNDICE A

Criterio general

Considerando que la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

Considerando que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

La Asamblea:

Reafirma la importancia de la función de las leyes para evitar y solucionar conflictos y disputas entre las naciones y pueblos del mundo y, en particular, para que la Organización pueda alcanzar sus metas y objetivos.

APÉNDICE B

Procedimiento para aprobar proyectos de convenios de derecho aeronáutico internacional

La Asamblea resuelve:

Que lo siguiente constituye el procedimiento para aprobar proyectos de convenio:

1. Todo proyecto de convenio que el Comité Jurídico considere terminado para su presentación a los Estados como proyecto definitivo se transmitirá al Consejo, junto con el informe correspondiente.
2. El Consejo podrá tomar las medidas que estime oportunas, incluso la distribución del proyecto a los Estados contratantes y a otros Estados y a las organizaciones internacionales que determine.
3. Al distribuir el proyecto de convenio, el Consejo podrá añadir observaciones y proporcionar a los Estados y a las organizaciones la oportunidad de que presenten a la Organización los comentarios que deseen hacer, dentro de un plazo no inferior a cuatro meses.
4. Tal proyecto de convenio será examinado, para los fines de aprobación, por una conferencia que podría convocarse juntamente con un período de sesiones de la Asamblea. La conferencia se reunirá por lo menos seis meses después de la fecha de transmisión del proyecto, según se indica en los párrafos 2 y 3 anteriores. El Consejo podrá invitar a dicha conferencia a todo Estado no contratante cuya participación estime conveniente, y decidirá si tal participación lleva aparejado el derecho de voto. El Consejo podrá también invitar a las organizaciones internacionales a estar representadas por observadores en la conferencia.

APÉNDICE C

Ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI

La Asamblea:

Recordando su Resolución A27-3 relativa a la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago y demás

instrumentos de derecho aeronáutico privado y otros instrumentos que se han elaborado y adoptado bajo los auspicios de la Organización;

Tomando nota con preocupación de que se sigue progresando lentamente en la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago antedichos, incluidos en particular los que introducen los Artículos 3 *bis* y 83 *bis* del Convenio de Chicago;

Reconociendo la importancia de estas enmiendas para la aviación civil internacional, en particular para la viabilidad del Convenio de Chicago y la consiguiente y urgente necesidad de acelerar la entrada en vigor de dichas enmiendas;

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

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

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible las enmiendas del Convenio de Chicago que no estén aún en vigor [o sea, las que introducen los Artículos 3 *bis* y 83 *bis*, las cláusulas finales, el Artículo 56 (1989) y el Artículo 50, párrafo a) (1990)];

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible los otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional, especialmente los Protocolos de Montreal Núms. 3 y 4 de 1975 para enmendar el “Sistema de Varsovia”;

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

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

APÉNDICE D

Enseñanza del derecho aeronáutico

La Asamblea, considerando la indudable importancia que tiene para la Organización y los Estados la enseñanza especializada en

derecho aeronáutico, de tal manera que estimule el conocimiento de una materia tan importante,

1. *Invita* al Consejo a que tome todas las medidas posibles a fin de fomentar la enseñanza del derecho aeronáutico en aquellos Estados donde aún no se pueda obtener dicha enseñanza; y
2. para alcanzar el fin anteriormente expuesto.

A7-5: Constitución revisada del Comité Jurídico

A33-2: Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita

A23-2: Enmienda del Convenio de Chicago en lo relativo a la transferencia de ciertas funciones y obligaciones

A23-13: Arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales

A29-3: Armonización mundial de la reglamentación

A33-15: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión de tránsito aéreo (CNS/ATM)

A33-5: Confirmación de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y organizaciones internacionales o entre organizaciones internacionales, de 1986

A32-19: Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS

Considerando que el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, firmado el 7 de diciembre de 1944 (el “Convenio de Chicago”), otorga a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) el mandato de desarrollar los principios y las técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional;

Considerando que el concepto de sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/organización del tránsito aéreo (CNS/ATM) de la OACI utilizando tecnología de satélites fue oficialmente

respaldado por los Estados y los organismos internacionales en la 10ª Conferencia de navegación aérea de la OACI, y fue aprobado por el 29º período de sesiones de la Asamblea como los sistemas CNS/ATM de la OACI;

Considerando que el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), como elemento importante de los sistemas CNS/ATM, está previsto para proporcionar cobertura mundial y ser utilizado para la navegación aérea;

Considerando que el GNSS será compatible con el derecho internacional, incluyendo el Convenio de Chicago y sus Anexos, y las reglas pertinentes aplicables a las actividades en el espacio ultraterrestre;

Considerando que es apropiado, teniendo en cuenta la práctica general de los Estados, establecer y afirmar los principios jurídicos fundamentales que rigen el GNSS; y

Considerando que la integridad de todo marco jurídico para la implantación y explotación del GNSS requiere la observancia de principios fundamentales, que deben establecerse en una Carta;

La Asamblea:

Declara solemnemente que en la implantación y explotación del GNSS se aplicarán los siguientes principios de esta Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS:

1. de servicios GNSS, la seguridad de la aviación civil internacional será el principio más importante.

2. Todo Estado y las aeronaves de todos los Estados tendrán acceso, de manera no discriminatoria y en condiciones uniformes, a la utilización de los servicios GNSS, incluidos los sistemas de aumentación regionales dentro del área de cobertura de dichos sistemas.

3. a) Todo Estado conserva su autoridad y responsabilidad de controlar las operaciones de aeronaves y de hacer cumplir los reglamentos sobre seguridad y de otro tipo dentro del espacio aéreo de su soberanía.

b) La implantación y la explotación del GNSS no infringirán ni restringirán la soberanía, autoridad o responsabilidad de los Estados en materia de control de la navegación aérea y de promulgación y cumplimiento de los reglamentos de seguridad. La autoridad de los Estados se preservará también en la coordinación y control de las comunicaciones y en la aumentación que sea necesaria de los servicios de navegación aérea por satélite.

4. Todo Estado que provea servicios GNSS, incluyendo señales, o bajo cuya jurisdicción se provean esos servicios asegurará la continuidad, disponibilidad, integridad, exactitud y confiabilidad de sus servicios, lo que incluye arreglos eficaces para reducir al mínimo las consecuencias operacionales del mal funcionamiento o de fallas de los sistemas y lograr el restablecimiento rápido del

servicio. Dicho Estado asegurará que los servicios sean conformes a las normas de la OACI. Los Estados proporcionarán oportunamente información aeronáutica sobre toda modificación de los servicios GNSS que pueda afectar a la provisión de los servicios.

5. Los Estados cooperarán para asegurar el mayor grado posible de uniformidad en la provisión y explotación de los servicios GNSS.

Los Estados asegurarán que los arreglos regionales o sub-regionales sean compatibles con los principios y reglas establecidos en esta Carta y con el proceso de planificación e implantación mundial del GNSS.

6. Los Estados reconocen que los derechos por servicios GNSS se impondrán de acuerdo con el Artículo 15 del Convenio de Chicago.

7. Con miras a facilitar la planificación e implantación mundial del GNSS los Estados se guiarán por el principio de cooperación y asistencia mutua, sea ésta bilateral o multilateral.

8. Cada Estado realizará sus actividades GNSS teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados.

9. Ninguna de las cláusulas de esta Carta impedirá que uno o más Estados provean conjuntamente servicios GNSS.

A32-20: Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS

Considerando que el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), al ser un elemento importante de los sistemas CNS/ATM de la OACI, tiene por objeto proporcionar, con cobertura mundial, servicios que son críticos para la seguridad de la navegación aérea;

Considerando que el GNSS será compatible con la legislación internacional, incluyendo el Convenio de Chicago, sus Anexos y la reglamentación pertinente aplicable a las actividades del espacio ultraterrestre;

Considerando que los complejos aspectos jurídicos de la implantación de los CNS/ATM, incluyendo el GNSS, requieren que la OACI prosiga su labor a efectos de desarrollar y crear la confianza mutua entre los Estados respecto a los sistemas CNS/ATM y apoyar la implantación, por los Estados contratantes, de los sistemas CNS/ATM;

Considerando que la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM, celebrada en Río de Janeiro en mayo de 1998, recomendó la elaboración de un marco jurídico para el GNSS a largo plazo que también considerara la posibilidad de un convenio internacional, reconociendo al mismo tiempo que los acontecimientos regionales podrían contribuir al desarrollo de dicho marco jurídico; y

Considerando que las recomendaciones adoptadas por la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM, celebrada en Río de Janeiro en mayo de 1998, así como también las recomendaciones formuladas por el Grupo de expertos jurídicos y técnicos sobre el establecimiento de un marco jurídico respecto a los GNSS (LTEP) proporcionan una orientación importante para el desarrollo y la implantación de un marco jurídico mundial para los CNS/ATM y en particular para el GNSS;

La Asamblea:

1. *Reconoce* la importancia de las iniciativas regionales respecto al desarrollo de los aspectos jurídicos e institucionales GNSS;
2. *Reconoce* la necesidad urgente de elaborar, tanto a escala regional como mundial, los principios jurídicos básicos que deberían regir la provisión de servicios GNSS;
3. *Reconoce* la necesidad de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS;
4. *Reconoce* la decisión del Consejo, del 10 de junio de 1998, autorizando al Secretario General a establecer un Grupo de estudio sobre aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM; y
5. *Encarga* al Consejo y al Secretario General, dentro de sus respectivas competencias y comenzando con un grupo de estudio de la Secretaría, que:
 - a) aseguren una rápida aplicación de las recomendaciones de la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM, así como también de aquellas formuladas por el grupo de expertos LTEP, particularmente las que se refieren a asuntos institucionales y cuestiones de responsabilidad; y
 - b) consideren la elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la explotación de los sistemas GNSS, incluyendo la posibilidad de un Convenio internacional con ese fin y presenten propuestas para dicho marco con suficiente tiempo para que puedan ser debatidas en el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

A33-4: Adopción de legislación interna sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves civiles (pasajeros insubordinados o perturbadores)

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

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

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

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

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

Alentando la adopción de normas jurídicas de derecho interno que permitan a los Estados ejercer su jurisdicción en los casos que corresponda para entablar juicio por los actos delictivos y las infracciones que constituyen un comportamiento insubordinado o perturbador a bordo de las aeronaves matriculadas en otros Estados;

La Asamblea:

Insta a todos los Estados contratantes a sancionar lo antes posible leyes y reglamentos de derecho interno para afrontar eficazmente el problema de los pasajeros insubordinados o perturbadores, incorporando, en la medida de lo posible, las disposiciones expuestas en el apéndice de esta resolución; y

Exhorta a todos los Estados contratantes a que sometan a las autoridades correspondientes, para que consideren su enjuiciamiento, a todas las personas de las cuales tengan razones fundadas para considerar que han cometido cualquiera de las infracciones previstas en las leyes y los reglamentos de derecho interno sancionados y para lo cual tienen jurisdicción de conformidad con dichas leyes y dichos reglamentos.

APÉNDICE

Legislación modelo sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves civiles

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

Toda persona que cometa a bordo de una aeronave civil cualquiera de los siguientes actos comete una infracción:

- 1) agresión, intimidación o amenaza, física o verbal, contra un miembro de la tripulación, cuando dicho acto interfiere en el desempeño de las funciones del miembro de la tripulación o disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;
- 2) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o por un miembro de la tripulación en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o la de las

personas o bienes a bordo de la misma, o con la finalidad de mantener el orden y la disciplina a bordo.

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

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

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

Toda persona que cometa a bordo de una aeronave civil cualquiera de los siguientes actos comete una infracción:

- 1) fumar en un lavabo o en otro lugar de forma que probablemente ponga en peligro la seguridad operacional de la aeronave;
- 2) alterar indebidamente un detector de humo u otro dispositivo relacionado con la seguridad a bordo de la aeronave;
- 3) hacer funcionar un artículo electrónico portátil cuando dicho acto esté prohibido.

Artículo 4: Jurisdicción

1. La jurisdicción de (*nombre del Estado*) se extenderá a toda infracción en virtud de los Artículos 1, 2 ó 3 de esta Ley si el acto que constituye infracción ocurrió a bordo de:
 - 1) una aeronave civil matriculada en (*nombre del Estado*); o
 - 2) una aeronave civil arrendada con o sin tripulación a un explotador cuya oficina principal está en (*nombre del Estado*) o, si el explotador no tiene una oficina principal, cuya residencia permanente está en (*nombre del Estado*); o
 - 3) una aeronave civil en o sobre el territorio de (*nombre del Estado*); o

- 4) una aeronave civil en vuelo fuera de (*nombre del Estado*), si
 - a) el aterrizaje siguiente de la aeronave será en (*nombre del Estado*); y
 - b) el comandante de la aeronave entrega al presunto infractor a las autoridades competentes de (*nombre del Estado*), solicitando que las autoridades enjuicien al presunto infractor y afirmando que ni él ni el explotador de la aeronave han hecho ni harán una solicitud similar a ningún otro Estado.

2. La expresión “en vuelo” empleada en este artículo designa el período entre el momento en que se aplica potencia para el despegue hasta el momento en que termina el recorrido de aterrizaje.

A33-20: Enfoque coordinado para proporcionar asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra

Considerando que el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* se refiere al objetivo de garantizar un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

Considerando los trágicos sucesos del 11 de septiembre de 2001, que han afectado las operaciones de los explotadores de líneas aéreas en todo el mundo;

Considerando que actualmente ya no se consigue plenamente cobertura de seguros para los explotadores de líneas aéreas y para otros proveedores de servicios en materia de seguro por riesgo de guerra en los mercados mundiales de seguros;

Considerando que en la comunicación de fecha 21 de septiembre de 2001, la OACI ha exhortado a todos sus Estados contratantes a que adopten las medidas que estimen necesarias para asegurar que los servicios aeronáuticos y de transporte aéreo no se vean interrumpidos y para apoyar a los explotadores de las líneas aéreas y, según se requiera, a las otras partes, concertando un compromiso para cubrir los riesgos que los hechos mencionados han dejado abiertos, hasta que los mercados de seguros se establezcan;

Considerando que muchos Estados contratantes en todo el mundo ya han tomado medidas en respuesta a esta exhortación y han proporcionado asistencia a los explotadores de líneas aéreas y a las otras partes;

Considerando que la medida adoptada por los Estados contratantes al proporcionar asistencia a los explotadores de líneas aéreas y a las otras partes consiste en su mayoría en medidas a corto plazo que difieren entre sí;

Considerando que por lo tanto es conveniente elaborar un enfoque coordinado a corto y mediano plazo para suministrar asistencia a los explotadores de líneas aéreas y a las otras partes en materia de seguros aeronáuticos por riesgo de guerra;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a colaborar en la preparación de un enfoque más duradero y coordinado sobre el importante problema de suministrar asistencia a los explotadores de líneas aéreas y a las otras partes en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra;
 2. *Encarga* al Consejo que cree, con carácter de urgencia, un grupo especial para examinar las cuestiones mencionadas en el párrafo anterior e informar al Consejo lo antes posible, formulando recomendaciones; y
 3. *Invita* al Consejo y al Secretario General a adoptar toda otra medida que se estime necesaria o conveniente.
-

PARTE VI. COOPERACIÓN TÉCNICA

A26-16: *Asistencia técnica

Considerando que el crecimiento y mejora de la aviación civil pueden constituir una importante aportación al desarrollo económico de los países en desarrollo;

Considerando que la OACI, como participante en el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), puede ayudar materialmente a estos países a mejorar su aviación civil y, al mismo tiempo, facilitar la realización de los objetivos de esta Organización;

Considerando que la Resolución 3202 (S-VI) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, relativa al programa de acción sobre el establecimiento de un nuevo orden económico internacional, confía a todas las organizaciones, instituciones, órganos auxiliares y conferencias del sistema de las Naciones Unidas la ejecución del programa de acción que complementa y refuerza las metas y objetivos de la Estrategia Internacional del Desarrollo para el Segundo Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo; y

Considerando que la Asamblea adoptó en 1971 una Resolución refundida, A18-8, que trata de los criterios y procedimientos de asistencia técnica y que la Asamblea, en 1974, actualizó la Resolución A18-8 y la reemplazó por la Resolución A21-17, que la Asamblea ha decidido que se vuelva a utilizar y se reemplace por la siguiente:

La Asamblea:

A. Política de la OACI

Participación de la OACI en los programas de asistencia técnica

1. *Reafirma* la aprobación que dio a las medidas adoptadas hasta la fecha por el Consejo de la OACI para que ésta participe en el PNUD y, entre ellas, el sistema en el cual se comparten los costes con los Estados que reciben la ayuda; reconoce y estimula las medidas tomadas por el Consejo en la esfera de asistencia técnica, que ha sido eficazmente proporcionada con los limitados fondos disponibles; aprueba las medidas adoptadas por el Consejo en lo que respecta a la utilización y el fomento del sistema de fondos

fiduciarios; aprueba y recibe con beneplácito la iniciativa tomada por la Organización al crear el Servicio de compras de aviación civil (CAPS), destinado a ayudar a los Gobiernos y organismos en la adquisición de equipos costosos de aviación civil y la obtención de los servicios correspondientes; y solicita del Consejo que continúe tomando las medidas que sean necesarias para suministrar el máximo de asistencia al fomento de la aviación civil de los países en desarrollo, incluyendo la utilización de todos los recursos apropiados de que pueda disponerse para obtener fondos;

Fondos para los países en desarrollo provenientes de otras fuentes multilaterales y bilaterales

2. *Alienta* a los países en desarrollo en su búsqueda de fondos para el desarrollo de la aviación civil, provenientes de otras fuentes multilaterales o bilaterales, destinados a complementar los fondos suministrados por el presupuesto nacional y el PNUD, de tal manera que la aviación civil alcance el máximo desarrollo posible;

Coordinación con otros programas de ayuda

3. *Afirma* que, con el fin de fomentar la coordinación de las actividades de asistencia técnica de la OACI con las de otros programas de ayuda mutua de aviación civil o relacionados con ella, debería realizarse, en lo posible, un intercambio regular de información sobre planes y de informes de progreso, entre la OACI y estos programas de ayuda mutua;

Proyectos regionales e interregionales

4. *Pide* que se continúe concediendo alta prioridad a la tramitación de los proyectos regionales e interregionales, en vista del gran beneficio que tales proyectos representan;

Centros regionales de formación profesional

5. *Concuerda* con la política de establecer centros de formación nacionales o multinacionales convenientemente situados con la ayuda solicitada por los Estados del PNUD y de otras fuentes de financiamiento de los Estados; y alienta a los Estados contratantes a que consideren estas instituciones como centros regionales de formación profesional que pueden proporcionar formación aeronáutica superior a estudiantes de los Estados vecinos de la región interesada, a fin de promover la autosuficiencia dentro de esa región;

* La Cláusula dispositiva 7 ha sido sustituida por la Resolución A29-20.

*Coordinación con otros organismos
en la esfera de educación y
formación profesional*

6. *Coincide* con la Resolución 906 (XXXIV) del Consejo Económico y Social sobre la cuestión de la educación y formación profesional, y subraya la importancia de esta cuestión en la esfera de la aviación civil, y en la mejor preparación de los estudiantes para esa formación profesional especializada;

Procedimientos y métodos

8. *Solicita* del Consejo que examine los procedimientos de administración, ejecución y evaluación del programa de asistencia técnica a la luz de las necesidades prácticas de asistencia técnica, los objetivos generales de la Organización y las garantías especiales que requiere el carácter internacional de la Organización; y que estudie los posibles perfeccionamientos con miras a asegurar la conformidad de los procedimientos que se emplean con la política de la Organización y las disposiciones pertinentes de las resoluciones de la Asamblea, teniendo presentes las necesidades imperiosas de satisfacer las demandas de asistencia técnica de los países en desarrollo de la manera más oportuna y eficaz;

*Adquisición de equipos y
servicios contractuales*

9. *Afirma* que la política general de la OACI es anunciar las adquisiciones de equipos y servicios contractuales para los proyectos de asistencia técnica a partir de cierto valor, a menos que, a juicio del Secretario General y de conformidad con los criterios establecidos por el Consejo, existan razones imperiosas, de urgencia o de otra clase, que se opongan a dicho procedimiento, teniendo presentes las necesidades y requisitos de los Estados en desarrollo.

B. *Medidas por parte de los Estados*

*Prioridades y planificación
de proyectos*

10. *Insta* a los Estados contratantes a que se cercioren de que se conceda la debida importancia a sus necesidades en cuanto a asistencia técnica en materia de aviación civil al formularse los programas por países del PNUD y otros programas multilaterales y bilaterales de asistencia;

*Preparación de los documentos
de los proyectos*

11. *Señala a la atención* de los Estados contratantes que soliciten asistencia del PNUD y de otras fuentes las ventajas que pueden derivarse del hecho de que los programas estén integrados por proyectos bien definidos que se fundamenten en los planes de desarrollo de la aviación civil, e insta a los Estados a que colaboren con la Organización en sus esfuerzos por definir con la mayor precisión posible, la tarea de cada uno de los expertos que participan en cada uno de sus programas y determinen claramente el alcance de la ayuda requerida, al formular solicitudes al PNUD o a algún otro programa de ayuda mutua; y recuerda a los Estados que estén

elaborando programas nacionales, que es necesario preparar lo más rápidamente posible el documento de proyecto para cada uno de los mismos, de tal manera que el proyecto pueda ejecutarse en la forma más rápida y completa posible;

*Proyectos regionales e
interregionales*

12. *Señala a la atención* de los Estados contratantes la utilidad de la asistencia proporcionada por el PNUD mediante los proyectos regionales e interregionales ejecutados por la OACI, y les insta a que utilicen aún más esta clase de asistencia y a que se cercioren de que sus autoridades nacionales de coordinación presten total apoyo a los proyectos al preparar los programas multinacionales con objeto de satisfacer las necesidades de sus servicios de aviación civil; y hace hincapié en que, a menos que se consiga un pleno apoyo en cuanto a la prioridad de cada proyecto, se perderán proyectos muy útiles para la aviación civil;

12(a) *Insta* a los Estados contratantes a solicitar que en los programas regionales del PNUD se incluyan nuevos estudios sobre la dotación e instrucción del personal en la esfera de la aviación civil, a fin de actualizar los llevados a cabo por la OACI hace varios años con fondos del PNUD para determinar las necesidades actuales del mundo en desarrollo en materia de personal de aviación civil capacitado, con objeto de que se utilicen en mayor medida los centros de instrucción existentes y ampliarlos o establecer otros nuevos, si las necesidades lo justifican;

*Centros regionales de
formación profesional*

13. *Insta* a los Estados a que presten su apoyo a los centros regionales de instrucción que estén situados en su región, particularmente acordando enviar a sus alumnos a los cursos que se dicten en dichos centros de instrucción cuando estos cursos no existan dentro del país; y recuerda a los Estados que es necesario financiar la instrucción de estos estudiantes, por medio de asignaciones apropiadas para becas, provenientes de todas las fuentes disponibles y, entre ellas, el presupuesto nacional, los programas por países del PNUD y otros fondos de origen multilateral o bilateral;

Otorgamiento de becas

14. *Recuerda* a los Estados la necesidad de mejorar la ejecución del programa de becas, velando por una oportuna designación de candidatos, y sugiere que, al iniciar un proyecto, el Estado en cuestión fije un calendario detallado con respecto a la tramitación de cada beca, de tal manera que el organismo de ejecución reciba las candidaturas a tiempo para efectuar los arreglos convenientes;

Fondos fiduciarios

15. *Celebra* el plan de fondos fiduciarios y ve con beneplácito la iniciativa de los Estados de establecer programas de fondos fiduciarios, como método de obtener asistencia técnica y operacional en la esfera de la aviación civil, aparte de la proporcionada con los fondos del PNUD, mediante el pago directo a la OACI de las cantidades necesarias; e insta a los Estados a que hagan mayor uso de este método para acelerar la ejecución de los planes regionales;

Asistencia operacional (OPAS)

16. *Señala a la atención* de los Estados contratantes la importancia y los beneficios que se pueden obtener de los expertos en asistencia operacional (OPAS) sea dentro del PNUD, financiados por los fondos fiduciarios o provenientes de otras fuentes, y estimula a los Estados que necesiten dichos expertos para sus actividades de aviación civil, a que los incluyan en sus solicitudes de asistencia del PNUD y de otras fuentes que suministran fondos;

Aprobación de los expertos

17. *Insta* a los Estados que reciben asistencia a que eviten retrasos en la ejecución de los proyectos, velando por que se tomen decisiones rápidamente con respecto a los expertos que les proponga la OACI para proyectos nacionales;

Personal de contraparte y personal nacional

18. *Recuerda* a los Estados beneficiarios de la asistencia del PNUD, la obligación que tienen de proporcionar, como parte de todo proyecto que requiere los servicios de expertos en calidad de asesores o de instructores, el personal de contraparte de preparación idónea, de entre su propio personal, para que trabaje con los expertos de la OACI, y de proporcionar las oportunidades y condiciones de empleo adecuadas para asegurar la continuidad de los servicios de dicho personal; además, recuerda a los Estados la necesidad de ofrecer incentivos apropiados, dentro de sus recursos, para retener los servicios en las respectivas esferas de todos los estudiantes que hayan finalizado su formación;

El Servicio de compras de aviación civil

19. *Señala a la atención* de los Estados contratantes el Servicio de compras de aviación civil (CAPS), que es una ayuda que presta la OACI a los países en desarrollo, para que puedan adquirir equipos costosos destinados a la aviación civil y contratar nuevos servicios técnicos;

Consejo de Administración del PNUD y prioridad de los proyectos en materia de aviación civil

20. *Insta* a los Estados contratantes que son miembros del Consejo de Administración del PNUD, a que recuerden a sus representantes el importante papel que desempeña la aviación civil en el desarrollo económico de los países, de las subregiones y las regiones, de modo que en los programas que se presenten para su aprobación se conceda la debida prioridad a los proyectos de aviación civil.

C. *Expertos**Contratación de expertos*

21. *Solicita* de los Estados contratantes que, en la medida de lo posible, cooperen con la OACI estimulando a los expertos que

trabajen para ellos a que presenten solicitudes para trabajar en la labor de asistencia técnica de la OACI en las diversas ramas de la aviación civil, y facilitando la prestación de dicho personal a este propósito, dentro del menor plazo posible; al presentar candidatos a la Organización, los Estados contratantes deben tratar de cerciorarse de que tengan la competencia técnica más completa y sus dotes personales se adapten a la labor de asistencia técnica; los Estados contratantes deberían presentar candidatos para que se incluyan en la lista de expertos de la OACI y, en particular, los países en desarrollo deberían designar a sus ciudadanos calificados para que se incluyesen en la lista; los Estados que proporcionen expertos deberían disponer de listas de candidatos idóneos, teniendo debidamente en cuenta la posibilidad de contratar expertos recientemente jubilados; e insta a los Estados contratantes a que consideren la posibilidad de organizar sus plantillas de modo que les permita en todo momento facilitar un determinado número de expertos para las actividades de asistencia técnica;

22. *Solicita* del Secretario General que, en la medida de lo posible y teniendo en cuenta el factor tiempo y la urgencia de determinados proyectos, anuncie con antelación suficiente a los Estados las vacantes en los proyectos de asistencia técnica ejecutados por la Organización, a fin de permitirles que presenten candidatos; tales avisos deben contener detalles suficientemente precisos para permitir a los Estados designar personal que cuente con la competencia necesaria para llenar las vacantes.

Además, la Asamblea:

Declara que la presente resolución reemplaza y anula la Resolución A24-15.

A33-21: Actualización de la nueva política de cooperación técnica

Considerando que se han aplicado medidas de transición a una nueva política de cooperación técnica y que en la Resolución A32-21 la Asamblea encargó al Consejo que preparara para su consideración una resolución refundida relativa a todas las actividades y programas de cooperación técnica;

Considerando que los Estados contratantes solicitan cada vez más asesoramiento y asistencia de la OACI para aplicar los SARPS y desarrollar su aviación civil mediante el refuerzo de su administración, la modernización de su infraestructura y el desarrollo de sus recursos humanos;

Considerando que las instituciones de financiación esperan que quienes ejecutan los proyectos que financian lo hagan de manera rápida y eficaz y proporcionen información detallada en tiempo real sobre las actividades y la situación financiera de los proyectos;

Considerando que la financiación del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) está orientada a otros sectores de desarrollo (educación, salud, reformas gubernamentales, etc.) y que su contribución financiera a las actividades de aviación civil ha disminuido a un nivel que representa menos del 5% del Programa de cooperación técnica de la OACI;

Considerando que las administraciones de aviación civil de los países menos adelantados son las que necesitan más apoyo y que, al mismo tiempo, dependen de las instituciones financieras y del sector aeronáutico para financiar sus proyectos de cooperación técnica;

Considerando que durante los trienios 1996-1998 y 1999-2001 se ha emprendido la integración de la Dirección de cooperación técnica y la implantación del concepto de plantilla básica y que, en consecuencia, ha mejorado la situación financiera de la mencionada Dirección;

Considerando que existe la necesidad de medidas correctivas de seguimiento del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) con carácter urgente para proporcionar funciones correctivas de apoyo al tratar las deficiencias y carencias detectadas;

Considerando que la financiación inicial proporcionada al Programa de cooperación técnica mediante recursos extrapresupuestarios ha comenzado a facilitar la realización de las actividades de seguimiento y las medidas correctivas de la seguridad de vuelo con los Estados;

La Asamblea:

1. *Reafirma* que el Programa de cooperación técnica es una actividad prioritaria permanente de la OACI que complementa las funciones del Programa regular al proporcionar apoyo a los Estados para que apliquen efectivamente los SARPS y los ANP, y desarrollen la infraestructura y los recursos humanos de su administración de aviación civil;

2. *Reafirma* que la Dirección de cooperación técnica es uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar a los Estados a remediar las deficiencias observadas durante las actividades de evaluación y auditoría de la OACI;

3. *Afirma* que la mayor integración de las actividades de la OACI, debe lograrse delimitando claramente las atribuciones y actividades de cada Dirección e intensificando la cooperación y la coordinación de sus respectivas actividades y evitando la duplicación y la redundancia;

4. *Afirma* que, dentro de los recursos financieros existentes, debería reforzarse el Programa de cooperación técnica de la OACI, a nivel de las oficinas regionales y las misiones, a fin de que la Dirección de cooperación técnica pueda desempeñar su función de manera más eficaz y eficiente;

5. *Reconoce* que, proporcionando fondos procedentes de recursos extrapresupuestarios, la OACI permitirá al Programa de cooperación técnica que siga y amplíe sus servicios a los Estados relacionados con la seguridad operacional, la protección y eficiencia de la aviación civil, contribuyendo así aún más a la aplicación de los SARPS y de las recomendaciones de los PIRG;

6. *Resuelve* que la OACI debería elaborar un concepto de garantía de calidad como función que podría ofrecer la OACI para supervisar los proyectos llevados a cabo por los Estados, aplicándose la recuperación de costos;

7. *Confirma* la decisión (160/13) del Consejo en la que se declara que la integración en el presupuesto del Programa regular de los 15 miembros del personal que trabajan en las Direcciones de finanzas y de personal, y que actualmente se financian con el presupuesto de gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC), debería proceder en forma gradual, absorbiéndose algunos miembros del personal en el trienio de 2002-2004 y otros en el trienio siguiente;

8. *Alienta* al Consejo y al Secretario General a adoptar una estructura y un mecanismo de ejecución para la Dirección de cooperación técnica en que se aplicarían métodos de tipo comercial a fin de permitir asociaciones fructíferas con las instituciones de financiación y los Estados beneficiarios;

9. *Hace un llamamiento* al PNUD para que conceda prioridad al desarrollo del subsector de transporte aéreo en los países en desarrollo y pide al Presidente, al Secretario General y a la Secretaría que intensifiquen sus relaciones con el PNUD a fin de que aumente su contribución a los proyectos de cooperación técnica de la OACI;

10. *Alienta* a los Estados y a otros socios en el desarrollo a contribuir al Mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI, que les permite participar en la ejecución de los proyectos de desarrollo de aviación civil de la OACI;

11. *Aprueba* que, en caso de déficit presupuestario, el presupuesto del Programa regular continúe aumentando los ingresos por gastos de apoyo obtenidos de los proyectos para apoyar el Programa de cooperación técnica, según la propuesta que figura en el Presupuesto por programas de la Organización para 2002, 2003 y 2004;

12. *Encarga* al Consejo que informe al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea acerca del plan y las medidas tomadas para aplicar la presente Resolución y que prepare para su consideración una resolución refundida relativa a todas las actividades y a los programas de cooperación técnica; y

13. *Decide* que la presente Resolución sustituye a la Resolución A32-21.

A22-7: Estatuto de la Dependencia Común de Inspección

A27-18: Fondos para la asistencia técnica

Considerando que la aviación civil es importante para el desarrollo técnico, económico, social y cultural de todos los países y especialmente de los países en desarrollo, así como para su cooperación e integración subregional, regional y mundial;

Considerando que la mayoría de los fondos que se entregan a la OACI para que preste asistencia técnica a los países en desarrollo que desean fomentar su aviación civil, han provenido hasta el momento del PNUD;

Considerando que las necesidades de la aviación civil de los países en desarrollo superan con mucho los recursos que provienen del PNUD y de otras fuentes a que actualmente se recurre, tales como los fondos fiduciarios y la repartición de costes;

La Asamblea:

A. Medidas que deben adoptar los Estados:

Contribuciones voluntarias al PNUD en 1990 y años subsiguientes

1. *Insta* a los Estados contratantes que donan fondos al PNUD a que consideren urgente y favorablemente la posibilidad de aumentar sus contribuciones voluntarias al PNUD para el año 1990 y años subsiguientes, con objeto de mejorar las perspectivas de financiar mediante las mismas un mayor número de proyectos de aviación civil, en vista de que los países en desarrollo consideran al PNUD como la mejor fuente de fondos para su asistencia técnica, dado que es el gobierno que recibe la ayuda el que determina la asignación de los fondos para el desarrollo general del país;

Otros organismos multilaterales que suministran fondos

2. *Insta* a los Estados contratantes que están relacionados con otras entidades multilaterales que suministran fondos, entre ellas,

el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Africano de Desarrollo, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Europeo de Inversiones/Fondo Europeo para el Desarrollo, el Fondo para el Desarrollo de los Estados Árabes, el Banco de Desarrollo del Caribe, el Banco Islámico de Desarrollo y el Fondo de la OPEP,

a que señalen a la atención de sus representantes en dichos organismos, el valor de los proyectos de asistencia a la aviación civil, particularmente cuando son necesarios para la vital infraestructura del transporte aéreo y/o el desarrollo económico del país;

Programas de ayuda bilaterales o de otra naturaleza

3. *Recomienda* a los Estados contratantes que hayan emprendido programas bilaterales u otros programas de ayuda patrocinados por el gobierno, a que consideren la importancia del sistema de asistencia técnica de la OACI para la ejecución de sus programas de asistencia a la aviación civil;

Estados beneficiarios

4. *Insta* a los Estados contratantes a dar prioridad al desarrollo de la aviación civil y, al tratar de obtener ayuda externa con este fin, indicar expresamente a las instituciones de financiación a través de las autoridades gubernamentales que proceda, que desean que la OACI participe como organismo de ejecución en los proyectos sobre aviación civil que puedan financiarse.

B. Organismos que suministran fondos

La OACI, en su carácter de agencia reconocida del PNUD en la esfera de la asistencia en materia de aviación civil

5. *Recuerda* a los organismos internacionales que suministran fondos, entre ellos, al Banco Mundial, al Banco Asiático de Desarrollo, al Banco Africano de Desarrollo, al Banco Interamericano de Desarrollo, al Banco Europeo de Inversiones/Fondo Europeo para el Desarrollo, al Fondo para el Desarrollo de los Estados Árabes, al Banco de Desarrollo del Caribe, al Banco Islámico de Desarrollo y al Fondo de la OPEP, el hecho de que la OACI es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la aviación civil y, como tal, es reconocida como la autoridad especializada dentro de las Naciones Unidas que presta asistencia técnica a los países en desarrollo en sus proyectos de aviación civil;

Aceptación de la OACI como organismo que presta ayuda a la aviación civil por parte de los organismos que suministran fondos

6. *Recomienda* a los mencionados organismos que, según el caso, den preferencia a la OACI para la identificación, preparación, análisis, ejecución y evaluación de los proyectos de asistencia técnica en materia de aviación civil;

Medidas que debe adoptar el Secretario General ante los organismos que suministran fondos

7. *Pide* al Secretario General que se mantenga en comunicación con organismos de financiación como los indicados, y con los posibles Estados beneficiarios, con miras a asignar fondos para el desarrollo de la aviación civil recurriendo a la OACI como organismo de ejecución.

Además, la Asamblea:

Declara que la presente Resolución reemplaza y anula la Resolución A26-17.

A24-17: Becas de estudio y de ampliación de estudios para formación básica y superior

Considerando que el coste de formación, especialización y perfeccionamiento del personal técnico y aeronáutico constituye, en algunos casos, un obstáculo para el envío de aspirantes a los centros regionales de adiestramiento aeronáutico;

Teniendo en cuenta que hasta el año 1975 inclusive, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo permitió el financiamiento de una parte significativa de los programas administrados por la

OACI, de capacitación del personal técnico y aeronáutico de los países en desarrollo; y

Teniendo presente que los fondos regionales del PNUD disponibles para la asistencia técnica en materia de aviación civil para atender becas aeronáuticas solicitadas por los Estados contratantes son insuficientes con relación a las necesidades de la aviación civil, en especial en los países en desarrollo;

La Asamblea decide:

1. *Instar* a los Estados contratantes que forman parte del Consejo de Administración del PNUD a que consideren las necesidades de los países en desarrollo para la formación de personal técnico y aeronáutico y destinen recursos para las diversas agencias de las Naciones Unidas, con el objeto de que los actuales fondos de asistencia se aumenten para atender las necesidades de desarrollo de la aviación civil;

2. *Instar* a dichos Estados a que tomen, en colaboración con la OACI, las medidas necesarias para obtener del PNUD la creación de una partida presupuestaria destinada a becas de aviación civil, para la formación, especialización y perfeccionamiento del personal técnico y aeronáutico;

3. *Instar* a los Estados contratantes que reúnan las condiciones necesarias para solicitar asistencia del PNUD a dar carácter sumamente prioritario a la instrucción por medio de becas en los proyectos de aviación civil financiados según la modalidad de los programas por países del PNUD que se lleven a cabo en su territorio, o a financiar dicha instrucción con otros recursos a fin de poder ofrecerla, y a tratar de asegurar la continua viabilidad de los institutos de formación aeronáutica civil que se hayan establecido en sus respectivas regiones;

4. *Encargar* al Consejo que adopte medidas para que la OACI mantenga, en lo posible, el equilibrio entre las necesidades de los Estados contratantes y los recursos disponibles, de modo que sean atendidas, en lo que respecta a becas, proporcionalmente todas las áreas geográficas y los centros regionales de instrucción;

5. *Recordar* a los Estados que continúa vigente la Resolución A16-7 (Contribuciones voluntarias) e instar a aquellos Estados que pueden hacerlo, a que donen a la OACI fondos adicionales que permitan la provisión de becas para la aviación civil, en metálico o en especie.

Además, la Asamblea:

Declara que la presente resolución reemplaza y anula la Resolución A23-9.

A27-20: Incremento de los recursos de capacitación de personal y mantenimiento de equipo para la asistencia técnica

Considerando que, dada la constante escasez de fondos para la financiación, debería recurrirse a todos los medios posibles para

aumentar la eficacia de la cooperación técnica con los Estados participantes;

Considerando que la evaluación de proyectos ejecutados por la OACI ha revelado la existencia de distintos problemas crónicos comunes a muchos países en desarrollo, que socavan la seguridad de la aviación civil, especialmente por lo que respecta a disponibilidad y capacitación de personal de contraparte, a autosustentación de las actividades de los proyectos y a abastecimiento de piezas de repuesto para un mantenimiento rápido y eficaz del equipo con que se trabaja;

La Asamblea:

Asignación de personal de contraparte

1. *Recuerda* a los Estados contratantes que la asignación de personal de contraparte con arreglo a los plazos previstos en los proyectos de asistencia técnica, al margen de su fuente de financiación, es de capital importancia para que las actividades se autosustenten;

Capacitación muy anticipada

2. *Hace presente* a los Estados contratantes el dilatado tiempo que exige la capacitación del personal nacional en determinadas especializaciones de la aviación civil como las de las operaciones de vuelo y la aeronavegabilidad, y la necesidad de tener debidamente en cuenta este requisito al formular proyectos. En vista del prolongado lapso que transcurre hasta que el personal nacional adquiere pericia profesional y experiencia práctica en las especializaciones en cuestión, se *INSTA* a los Estados contratantes a asignar más de un empleado de contraparte para los puestos de los proyectos que exigen que la capacitación se inicie con gran anticipación;

Perfeccionamiento de la capacidad de gestión

3. *Recuerda* a los Estados contratantes la importancia que reviste, sobre todo en los proyectos de creación institucional, la adopción de las providencias necesarias para perfeccionar la capacidad de gestión del personal nacional de forma que los servicios de la aviación civil se organicen y administren eficaz y eficientemente;

Mantenimiento del equipo

4. *Insta* a los Estados contratantes a dar prioridad al mantenimiento preventivo del equipo, a fin de que las operaciones indispensables para la seguridad técnica de la aviación civil se realicen sin fallas ni contratiempos;

Divisas para la adquisición de repuestos

5. *Recuerda* a los Estados contratantes que para que el mantenimiento sea eficiente es indispensable poder disponer rápidamente de piezas de repuesto y, con este fin, INSTA a los Estados contratantes a poner a entera disposición de las administraciones nacionales de aviación civil una proporción razonable de sus ingresos en divisas, habida cuenta de la antigüedad y el estado del equipo que debe mantenerse.

A22-11: Ayuda internacional para el restablecimiento de operaciones de los aeropuertos internacionales e instalaciones y servicios de navegación aérea conexos

Considerando que la finalidad de la OACI es la de asegurar el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que el suministro de servicios de aeropuertos, de navegación aérea, meteorológicos y de comunicaciones, y otras instalaciones y servicios de navegación aérea, es esencial para facilitar la navegación aérea internacional;

Considerando que ha habido casos en los cuales los aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea conexos han recibido daños o han dejado de funcionar con grandes catástrofes, y que los Estados afectados no han podido, sin cooperación internacional, restablecer las operaciones de dichos aeropuertos e instalaciones y servicios; y

Considerando que es para beneficio de todos los Estados contratantes el que la operación de dichos aeropuertos internacionales e instalaciones y servicios conexos se restablezca tan pronto como sea posible;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados que estén en condiciones de hacerlo, a prestar, a solicitud del Estado en cuestión dirigida al Consejo, ayuda inmediata a ese Estado, mediante el suministro de personal calificado y equipo operacional, que permita el rápido restablecimiento total de las operaciones del aeropuerto internacional, incluyendo aquellas instalaciones y servicios que recibieron daños o fueron destruidos, hasta el momento en que el servicio del país afectado haya sido completamente restablecido;

2. *Encarga* al Consejo que establezca tan pronto como sea posible un plan contingente de expertos operacionales y equipo de emergencia que preste, a solicitud del Estado en cuestión y por cuenta de él, ayuda inmediata para el rápido restablecimiento de las operaciones de un aeropuerto internacional y sus instalaciones y servicios que recibieron daños o fueron destruidos, que se ponga en efecto hasta que el servicio se haya restablecido en el país afectado;

3. *Encarga* al Consejo que emplee todos los medios a su disposición para satisfacer cualquier solicitud de dicha naturaleza presentada por los Estados;

4. *Invita* a todos los Estados contratantes a que pongan a disposición, para dicho fin, a solicitud del Consejo, el personal y equipo necesarios para prestar ayuda a los Estados en cuestión en el rápido restablecimiento de las operaciones de los aeropuertos internacionales e instalaciones y servicios de navegación aérea conexos.

A16-7: Instrucción técnica aeronáutica

Considerando que el rápido desarrollo técnico de la aviación civil aporta muchas ventajas de carácter social y económico a los Estados pero impone a los que están en desarrollo, en la formación profesional del personal aeronáutico necesario, un esfuerzo superior a las posibilidades de sus recursos financieros y de sus institutos de formación profesional;

Considerando que si bien los países en desarrollo utilizan los institutos de formación puestos a su disposición por conducto del PNUD y de los programas de ayuda bilateral, la parte de los recursos correspondientes a estos programas que pueden destinarse a la aviación civil resulta todavía insuficiente para atender a las crecientes necesidades en materia de formación aeronáutica;

Considerando que, al mismo tiempo, los centros existentes para la formación de técnicos aeronáuticos disponen de plazas vacantes; y

Considerando que el rápido desarrollo técnico en la aviación civil impone a los Estados en desarrollo ingentes gastos en infraestructura aeronáutica para que la misma esté acorde con ese desarrollo;

La Asamblea:

1. *Autoriza* al Consejo:

- a) a recibir contribuciones voluntarias en forma de becas, equipo de instrucción y fondos para la formación del personal, por parte de los Estados y de otras fuentes públicas y privadas;
- b) a actuar de intermediario entre los Estados con respecto al otorgamiento de becas y a la provisión de equipo de instrucción;

2. *Solicita* del Consejo que tome las medidas necesarias, dentro de los recursos disponibles en la Organización, para poner en ejecución el párrafo 1 en forma flexible y que permita tomar una variedad de disposiciones, en el mayor interés de la aviación civil internacional;

3. *Invita* a los Estados a cooperar en la ejecución del párrafo 1 y deja al Consejo la facultad de determinar cómo obtener el apoyo de las instituciones internacionales y, por intermedio de los gobiernos, el de las fuentes públicas y privadas dentro de sus respectivos países;

4. *Solicita* del Consejo que aliente a los Estados a concentrar sus esfuerzos en el desarrollo de los centros de formación existentes en su región y a utilizar plenamente las facilidades de esos centros, enviándoles sus estudiantes para los cursos de instrucción básica, de especialización y de perfeccionamiento;

5. *Solicita* del Consejo que asesore y ayude a los países en desarrollo a asegurarse el apoyo del PNUD para llevar a cabo programas regionales de formación del personal que respondan a sus necesidades;

6. *Solicita* del Consejo que vuelva a examinar, cuando las circunstancias indiquen que hay perspectivas de éxito, la cuestión del establecimiento de un programa de contribuciones voluntarias en forma de equipo y fondos, con el objeto de ayudar a los Estados en desarrollo en la ejecución de los planes regionales; y

7. *Solicita* del Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre los resultados obtenidos.

A33-14, Apéndice D: Cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) y de los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)

A33-14, Apéndice H: Instrucción aeronáutica

A33-2, Apéndice F: Ayuda a los Estados en la aplicación de medidas técnicas para la protección de la aviación civil internacional

A22-19: Ayuda y asesoramiento para la ejecución de los planes regionales

A29-13: Intensificación de la vigilancia en materia de seguridad

A32-11: Establecimiento del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional

A33-8: Continuación y ampliación del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional

A33-9: Resolución de las deficiencias detectadas mediante el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y fomento de la garantía de calidad en los proyectos de cooperación técnica

A33-10: Establecimiento de un Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS)

A33-15: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión de tránsito aéreo (CNS/ATM)

A32-12: Seguimiento de la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM de 1998

A33-16: Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP)

A32-16: Conocimiento del idioma inglés para las comunicaciones radiotelefónicas

PARTE VII. INTERFERENCIA ILÍCITA

CUESTIONES GENERALES

A33-1: Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil

Habiendo sido testigo de los abominables actos de terrorismo que tuvieron lugar en los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001 y que dieron lugar a la pérdida de numerosas vidas inocentes, sufrimiento humano y gran destrucción;

Expresando su más sentido pésame a los Estados Unidos, a más de los 70 otros Estados que sufrieron la pérdida de ciudadanos y a las familias de las víctimas de dichos actos criminales sin precedentes;

Reconociendo que dichos actos de terrorismo son no solamente contrarios a consideraciones elementales de humanidad, sino que constituyen también el uso de aeronaves civiles para un ataque armado contra la sociedad civilizada y son incompatibles con el derecho internacional;

Reconociendo que este nuevo tipo de amenaza por organizaciones terroristas exige nuevos esfuerzos concertados y políticas de cooperación entre los Estados;

Recordando sus Resoluciones A22-5, A27-9 y A32-22 sobre actos de interferencia ilícita y terrorismo dirigidos a la destrucción de aeronaves civiles en vuelo;

Recordando la Resolución 55/158 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre *medidas para eliminar el terrorismo internacional* y las Resoluciones 1368 y 1373 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre *combatir y condenar el terrorismo internacional*;

La Asamblea:

1. *Condena firmemente* estos actos de terrorismo por ser contrarios a consideraciones elementales de humanidad, normas de conducta de la sociedad y por constituir violaciones del derecho internacional;

Solemnemente

2. *Declara* que dichos actos en que se han utilizado aeronaves civiles como armas de destrucción son contrarios a la letra y el

espíritu del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, en particular su preámbulo y los Artículos 4 y 44, y que tales actos y otros actos terroristas que afectan a la aviación civil o instalaciones de la aviación civil constituyen graves delitos en violación del derecho internacional;

3. *Insta* a todos los Estados contratantes a asegurarse de que, de conformidad con el Artículo 4 del Convenio, no se emplee la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y considerar responsables y castigar severamente a quienes utilicen aeronaves civiles como armas de destrucción, incluyendo a los responsables que planifiquen y organicen tales actos o asistan, apoyen o protejan a sus autores;

4. *Insta* a todos los Estados contratantes a reforzar la cooperación a fin de facilitar la investigación de tales actos y arrestar y juzgar a los responsables y asegurarse de que los participantes en los actos de terrorismo, sea cual fuere la naturaleza de su participación, no encuentren refugio en ninguna parte;

5. *Insta* a todos los Estados contratantes a intensificar sus esfuerzos para mejorar la plena aplicación y el cumplimiento de los convenios multilaterales sobre seguridad de la aviación y la plena aplicación de las normas, métodos recomendados (SARPS) y procedimientos de la OACI relativos a la seguridad de la aviación; a vigilar dicha aplicación y a tomar en sus territorios todas las medidas de seguridad adicionales apropiadas que correspondan al nivel de la amenaza, a fin de evitar y eliminar los actos de terrorismo que afecten a la aviación civil;

6. *Insta* a todos los Estados contratantes a hacer contribuciones en forma de recursos financieros o humanos al Mecanismo AVSEC de la OACI para apoyar y fortalecer la lucha contra el terrorismo y la interferencia ilícita en la aviación civil; *exhorta* a los Estados contratantes a que convengan en una asignación especial de financiamiento para que la OACI adopte las medidas urgentes en la esfera de la seguridad de la aviación a que se hace referencia en el párrafo 7; y *encarga* al Consejo que elabore propuestas y adopte decisiones apropiadas para una financiación más estable de las actividades de la OACI en la esfera de la seguridad de la aviación, comprendidas las medidas correctivas apropiadas;

7. *Encarga* al Consejo y al Secretario General que procedan urgentemente para afrontar las nuevas y emergentes amenazas a la aviación civil, incluyendo en particular la verificación del carácter

apropiado de los convenios vigentes sobre seguridad de la aviación; que examinen el programa de seguridad de la aviación de la OACI, comprendida la revisión del Anexo 17 y de otros Anexos conexos del Convenio; que estudien la posibilidad de crear un programa universal de la OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad, relacionado, entre otras cosas, con arreglos para la seguridad aeroportuaria y programas de seguridad de la aviación civil, y que estudien toda otra medida que puedan considerar útil o necesaria, incluso cooperación técnica; y

8. *Encarga* al Consejo que reúna a la mayor brevedad, y si es posible durante el año 2001, una conferencia internacional ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación en Montreal, con objeto de prevenir, combatir y erradicar los actos de terrorismo que afecten a la aviación civil; reforzar la función de la OACI en la adopción de SARPS en materia de seguridad y la auditoría de su aplicación y garantizar los medios financieros necesarios mencionados en el párrafo 6.

A17-1: Declaración de la Asamblea

Considerando que el transporte aéreo civil internacional contribuye a crear y preservar la amistad y la comprensión entre los pueblos del mundo y que fomenta el comercio entre las naciones;

Considerando que los actos de violencia contra el transporte aéreo civil internacional y los aeropuertos y otras instalaciones y servicios utilizados por el transporte aéreo internacional comprometen la seguridad de los mismos, afectan gravemente el funcionamiento de los servicios aéreos internacionales y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad del transporte aéreo civil internacional; y

Considerando que los Estados contratantes, habiendo observado el creciente número de actos de violencia contra el transporte aéreo internacional, se sienten hondamente preocupados por la seguridad del mismo;

La Asamblea:

Condena todos los actos de violencia dirigidos contra las aeronaves dedicadas al transporte aéreo civil internacional, sus tripulaciones y pasajeros;

Condena todos los actos de violencia dirigidos contra el personal de aviación civil, los aeropuertos civiles y otras instalaciones y servicios utilizados por el transporte aéreo civil internacional;

Pide urgentemente a los Estados que no recurran, en circunstancia alguna, a actos de violencia dirigidos contra el transporte aéreo civil internacional y los aeropuertos y otras instalaciones y servicios necesarios para dicho transporte;

Pide urgentemente a los Estados que, en espera de la entrada en vigor de los convenios internacionales apropiados, adopten medidas eficaces para disuadir y prevenir la comisión de dichos actos y para asegurar, de conformidad con sus leyes nacionales, el enjuiciamiento de los autores de los mismos;

Adopta la siguiente declaración:

La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional,

Reunida en período de sesiones extraordinario para tratar de la alarmante proliferación de los actos de apoderamiento ilícito y violencia contra las aeronaves de transporte aéreo civil internacional, las instalaciones aeroportuarias civiles y demás instalaciones y servicios conexos;

Consciente de los principios enunciados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

Reconociendo la necesidad urgente de utilizar todos los recursos de la Organización para prevenir y disuadir la comisión de dichos actos;

Solemnemente

1. Lamenta los actos que socavan la confianza depositada en el transporte aéreo por los pueblos del mundo.

2. Expresa su pesar por la pérdida de vidas humanas y por los sufrimientos y daños causados a importantes recursos económicos por dichos actos.

3. Condena todos los actos de violencia contra las aeronaves dedicadas al transporte aéreo civil internacional, sus tripulaciones y pasajeros y contra el personal de aviación civil, aeropuertos civiles y otras instalaciones y servicios utilizados por dicho transporte.

4. Reconoce la necesidad urgente de que los Estados lleguen a un acuerdo general para conseguir una amplia colaboración internacional, en interés de la seguridad del transporte aéreo civil internacional.

5. Pide una acción concertada por parte de los Estados encaminada a poner fin a todos los actos que comprometen el desarrollo seguro y ordenado del transporte aéreo civil internacional.

6. Pide la aplicación, tan pronto como sea posible, de las decisiones y recomendaciones de esta Asamblea a fin de prevenir y disuadir la comisión de dichos actos.

A33-3: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI (para enfrentar nuevos retos)

**CONTINUIDAD DE LA POLÍTICA
DE LA OACI RELATIVA A LA
INTERFERENCIA ILÍCITA**

A33-2: Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita

Considerando que el desarrollo de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y pueblos del mundo, mientras que los abusos de la misma pueden llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

Considerando que la amenaza de actos terroristas, el apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, incluidos los actos cuya finalidad sea la destrucción de aeronaves, así como los actos destinados a la utilización de las aeronaves como arma de destrucción tienen graves repercusiones negativas en la seguridad, eficacia y regularidad de la aviación civil internacional, ponen en peligro las vidas de las personas que se encuentren a bordo y en tierra y menoscaban la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil internacional;

Considerando que es conveniente refundir las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados;

Considerando que en la Resolución A32-22 la Asamblea decidió adoptar en cada período de sesiones una declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita; y

Considerando que la Asamblea ha examinado las propuestas del Consejo de enmendar la declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI contenida en la Resolución A32-22, Apéndices A a H inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 33° período de sesiones;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, según están formulados al clausurarse el 33° período de sesiones de la Asamblea;

2. *Resuelve* seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita; y

3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A32-22.

APÉNDICE A

Criterios generales

Considerando que los actos de interferencia ilícita en la aviación civil se han convertido en la mayor amenaza para su desarrollo seguro y ordenado;

Reconociendo que todos los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional constituyen un grave delito en violación del derecho internacional; y

Apoiando las medidas adoptadas hasta el presente por el Consejo, en particular al haber adoptado nuevas medidas preventivas, reforzado los medios de que dispone la Organización y asumido funciones relacionadas con la aplicación del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*;

La Asamblea:

1. *Condena enérgicamente* todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, dondequiera que se cometa y quienquiera que sea y por cualquier motivo que lo ejecute;

2. *Reafirma* el papel importante que desempeña la Organización de Aviación Civil Internacional de facilitar la resolución de los problemas que puedan surgir entre Estados contratantes en relación con los asuntos referentes a la explotación segura y ordenada de la aviación civil internacional en todo el mundo;

3. *Reafirma* que la Organización de Aviación Civil Internacional y sus Estados miembros deben seguir considerando la seguridad de la aviación como un asunto de máxima prioridad;

4. *Toma nota* con repudio de los actos de interferencia ilícita cuyo objetivo es la destrucción en vuelo de aeronaves civiles en servicio comercial, incluido todo uso indebido de las aeronaves civiles como un arma de destrucción, y la muerte de las personas que se encuentren a bordo y en tierra;

5. *Exhorta* a todos los Estados contratantes a confirmar su apoyo decidido a los principios establecidos por la OACI aplicando las medidas de seguridad más efectivas, individualmente y en mutua colaboración, para reprimir los actos de interferencia ilícita y castigar a los perpetradores de tales actos; y

6. *Encarga* al Consejo que continúe su intensa labor en relación con las medidas para la prevención de los actos de interferencia ilícita.

APÉNDICE B

**Instrumentos jurídicos internacionales
para la represión de actos de interferencia
ilícita en la aviación civil**

Considerando que la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita se ha visto mejorada por el *Convenio*

sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963), por el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (La Haya, 1970), por el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1971), por el *Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil*, (Montreal, 1988) así como por el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991) y por acuerdos bilaterales para la represión de tales actos;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados contratantes que aún no sean partes en el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963), en el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (La Haya, 1970), en el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1971), o en el Protocolo de 1988 complementario del Convenio de Montreal a que pasen a ser partes en dichos Convenios;

2. *Insta* a todos los Estados a ser partes lo antes posible en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991);

3. *Invita* a los Estados que aún no sean partes en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* de 1991 a que pongan en práctica, incluso antes de que lo ratifiquen, acepten, aprueben o se adhieran a él, los principios de dicho instrumento y exhorta a los Estados fabricantes de explosivos plásticos a proceder a la marcación de tales explosivos lo antes posible;

4. *Encarga* al Secretario General que continúe recordando a los Estados la importancia de que pasen a ser partes en los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal, en el Protocolo de 1988 complementario del Convenio de Montreal y en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* y que preste asistencia a los Estados que encuentren alguna dificultad en el proceso de adhesión a dichos instrumentos;

5. *Condena* todo incumplimiento por un Estado contratante de sus obligaciones de devolver sin demora toda aeronave detenida ilegalmente o de proceder a la extradición de toda persona acusada de haber cometido un acto de interferencia ilícita en la aviación civil o de poner inmediatamente su caso en conocimiento de las autoridades competentes;

6. *Exhorta* a los Estados contratantes a intensificar los esfuerzos encaminados a reprimir los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, mediante la concertación de acuerdos apropiados para la represión de tales actos y disponiendo la extradición o la sumisión del caso a las autoridades competentes para el enjuiciamiento de quienes los cometan; y

7. *Exhorta* a los Estados contratantes a seguir prestando ayuda en la investigación de tales actos y en la captura y enjuiciamiento de los responsables.

APÉNDICE C

Medidas que han de tomar los Estados

a) *Promulgación de legislación nacional y acuerdos bilaterales*

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

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados contratantes a que presten especial atención a la adopción de medidas adecuadas contra las personas que cometan actos de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil y, en especial, a incluir en su legislación normas que prevean el castigo severo de tales personas; y

2. *Exhorta* a los Estados contratantes a que adopten medidas adecuadas relativas al enjuiciamiento o a la extradición de las personas que cometan actos de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, adoptando a tal efecto las disposiciones legales o tratados correspondientes, o reforzando los acuerdos existentes para la extradición de las personas que cometan ataques criminales contra la aviación civil internacional.

b) *Información que hay que transmitir al Consejo*

La Asamblea:

1. *Recuerda* a los Estados partes sus obligaciones en virtud del Artículo 11 del Convenio de La Haya y del Artículo 13 del Convenio de Montreal, en el sentido de enviar al Consejo de la Organización, a raíz de incidentes de interferencia ilícita, toda la información pertinente exigida en dichos artículos; y

2. *Encarga* al Secretario General que, dentro de un plazo razonable a partir de la fecha en que ocurra un incidente concreto de interferencia ilícita, solicite de los Estados partes en cuestión que, de conformidad con su legislación nacional, envíen al Consejo toda la información exigida en dichos artículos en relación con el incidente ocurrido, incluyendo especialmente la relativa a la extradición u otro procedimiento judicial.

APÉNDICE D

Medidas de seguridad de carácter técnico

Considerando que la seguridad de los pueblos del mundo que se benefician de los servicios de la aviación civil internacional exige

que la Organización y los Estados contratantes ejerzan vigilancia constante y desarrollen y apliquen medidas efectivas de protección;

Considerando que es claramente necesario reforzar las medidas de seguridad en todas las fases y procesos relacionados con el transporte internacional de personas, su equipaje de mano y equipaje facturado, carga, correo, paquetes de mensajería y encomiendas por expreso;

Considerando que la obligación de asegurarse de que los organismos gubernamentales, las autoridades aeroportuarias y los explotadores de aeronaves aplican medidas de seguridad, incumbe a los Estados contratantes;

Considerando que la seguridad de las personas y de los bienes en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional exige que la Organización de Aviación Civil Internacional y todos los Estados ejerzan vigilancia constante y desarrollen y apliquen medidas efectivas de protección para impedir y reprimir los actos ilícitos de violencia en tales aeropuertos; y

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

La Asamblea:

1. *Insta* al Consejo de la OACI a que continúe asignando máxima prioridad a la adopción de medidas efectivas para la prevención de actos de interferencia ilícita en consonancia con el grado de amenaza a que esté expuesta en ese momento la seguridad de la aviación civil internacional y mantenga actualizadas las disposiciones del Anexo 17 del Convenio de Chicago con esta finalidad;

2. *Pide* al Consejo que lleve a cabo, además de lo prescrito en el mandato de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE), conforme al *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, estudios sobre métodos de detección de explosivos o de materiales explosivos, especialmente sobre la marcación de aquellos explosivos que son motivo de preocupación, distintos de los explosivos plásticos, con miras a favorecer la evolución, si es necesario, de un régimen jurídico exhaustivo apropiado;

3. *Insta* a todos los Estados a que, de manera individual y en colaboración con otros Estados, adopten todas las medidas posibles para la represión de actos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, en particular aquellas exigidas o recomendadas por el Anexo 17 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

4. *Exhorta* a los Estados contratantes a que intensifiquen sus esfuerzos para aplicar las normas, métodos recomendados y procedimientos existentes relacionados con la seguridad de la aviación, a velar por su cumplimiento y a que adopten todas las medidas necesarias para evitar los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional;

5. *Exhorta además* a los Estados contratantes, con el debido respeto a su soberanía, a que incrementen sustancialmente su mutua colaboración y coordinación con el propósito de mejorar dicho cumplimiento;

6. *Pide* al Consejo que, con respecto a los aspectos técnicos de la seguridad de la aviación, se asegure de que:

- a) las disposiciones del Anexo 17 y del Anexo 9 — *Facilitación* sean compatibles y se complementen, siempre y cuando no se comprometa la eficacia de las medidas de seguridad;
- b) cuando se considere necesario, en el orden del día de las reuniones pertinentes de la OACI se incluyan cuestiones referentes a la seguridad de la aviación que guarden relación con el asunto examinado por dichas reuniones;
- c) la OACI convoque seminarios regionales sobre seguridad de la aviación, previa consulta con los Estados interesados o a solicitud de los mismos;
- d) siga desarrollándose el programa de instrucción de la OACI en materia de seguridad de la aviación que comprende conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) para su utilización por parte de los Estados; y
- e) la OACI asuma la función de coordinación, en colaboración con los Estados donantes del Mecanismo de seguridad de la aviación, de los centros de instrucción de seguridad de la aviación (ASTC) a fin de garantizar que se mantenga la calidad de la instrucción y se obtengan niveles adecuados de cooperación;

7. *Insta* a los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho, a que pongan en práctica las normas, métodos recomendados y procedimientos sobre medidas de seguridad de la aviación y a que presten la debida atención a los textos de orientación que figuran en el *Manual de seguridad* de la OACI; y

8. *Encarga* al Secretario General que siga actualizando y enmendando a intervalos apropiados el *Manual de seguridad* destinado a ayudar a los Estados contratantes en la aplicación de las especificaciones y procedimientos relativos a la seguridad de la aviación civil.

APÉNDICE E

Medidas que tomarán los Estados cuando se esté produciendo un apoderamiento ilícito

Considerando que los actos de apoderamiento ilícito continúan comprometiendo gravemente la seguridad, regularidad y eficacia de la aviación civil internacional;

Considerando que el Consejo ha adoptado normas y métodos recomendados en materia de seguridad de la aviación, de conformidad con los criterios de la OACI;

Considerando que la seguridad de los vuelos de las aeronaves objeto de actos de apoderamiento ilícito puede verse aún más comprometida si se les niega la utilización de las ayudas para la navegación y los servicios de tránsito aéreo, se bloquean las pistas y calles de rodaje y se cierran los aeropuertos; y

Considerando que la seguridad de los pasajeros y de la tripulación de las aeronaves sometidas a un acto de interferencia ilícita puede peligrar más si se permite despegar a las aeronaves y continuar el viaje cuando aún siguen siendo objeto de apoderamiento ilícito;

La Asamblea:

1. *Recuerda* a este respecto las disposiciones pertinentes de los Convenios de Chicago, Tokio y La Haya;

2. *Recomienda* que los Estados tengan en cuenta las consideraciones anteriores en la elaboración de sus políticas y planes de contingencia para hacer frente a los actos de apoderamiento ilícito;

3. *Insta* a los Estados contratantes a prestar ayuda a las aeronaves objeto de actos de apoderamiento ilícito, y proporcionarles ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y autorización de aterrizaje;

4. *Insta* a los Estados contratantes a asegurarse de que la aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en su territorio se retenga en tierra a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas;

5. *Reconoce* la importancia de las consultas entre el Estado donde haya aterrizado la aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito y el Estado del explotador de dicha aeronave, así como de la notificación por parte del Estado donde haya aterrizado la aeronave a los Estados de destino supuesto o declarado; y

6. *Insta* a los Estados contratantes a que cooperen para dar una respuesta conjunta con relación a un acto de interferencia ilícita, y también a que empleen, si es necesario, la experiencia y las capacidades del Estado del explotador, del Estado de fabricación y del Estado de matrícula de una aeronave que ha sido objeto de un acto de interferencia ilícita cuando tomen medidas en sus territorios para liberar a los pasajeros y a los miembros de la tripulación de dicha aeronave.

APÉNDICE F

Ayuda a los Estados en la aplicación de medidas técnicas para la protección de la aviación civil internacional

Considerando que la aplicación de medidas técnicas para prevenir los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional exige inversiones financieras e instrucción del personal;

Considerando que a pesar de la asistencia proporcionada, algunos países, especialmente los países en desarrollo, siguen

experimentando dificultades para aplicar plenamente las medidas preventivas, debido a la insuficiencia de los recursos financieros, técnicos y materiales; y

Considerando que la seguridad de la aviación es de vital importancia para que todos los Estados contratantes puedan explotar debidamente sus líneas aéreas en todo el mundo;

La Asamblea:

1. *Invita* a los países desarrollados a que ofrezcan ayuda a los países que no puedan poner en práctica los programas de medidas de carácter técnico sugeridas para la protección de aeronaves en tierra y, en particular, para los trámites de despacho de pasajeros, equipaje de mano y facturado, carga, correo, paquetes de mensajería y encomiendas por expreso;

2. *Invita* a los Estados contratantes a que tengan presentes las posibilidades que ofrece el Mecanismo para aplicar eficazmente las normas y métodos recomendados (SARPS) comprendidos en el Anexo 17, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el de Cooperación Técnica entre Países en Desarrollo, para satisfacer sus requisitos en materia de asistencia técnica dimanantes de la necesidad de proteger a la aviación civil internacional;

3. *Insta* a todos los Estados que estén en condición de hacerlo a aumentar la asistencia técnica, financiera y material a los países que la necesiten para poder mejorar la seguridad de la aviación mediante un esfuerzo bilateral y multilateral, de modo especial a través del Mecanismo de la OACI para aplicar eficazmente las normas y métodos recomendados (SARPS) comprendidos en el Anexo 17;

4. *Insta* a todos los Estados contratantes a aprovechar la disponibilidad de centros de instrucción de seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI, con el objeto de mejorar los niveles de instrucción; y

5. *Insta* a la comunidad internacional a que considere la posibilidad de intensificar la asistencia a los Estados y aumentar la cooperación entre los mismos, a fin de que puedan beneficiarse del logro de los fines y objetivos del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, en particular mediante la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE).

APÉNDICE G

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

Considerando que los derechos y obligaciones contraídos por los Estados en virtud de los convenios internacionales sobre seguridad de la aviación y de las normas y métodos recomendados adoptados por el Consejo de la OACI sobre seguridad de la aviación podrían complementarse y reforzarse mediante la cooperación bilateral entre los Estados;

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

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

Considerando que en el Anexo 17 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* figura la recomendación de que cada Estado contratante incluya en sus acuerdos bilaterales de transporte aéreo una cláusula sobre seguridad de la aviación;

La Asamblea:

1. *Toma nota* con satisfacción de que los Estados apoyan firmemente la cláusula modelo sobre seguridad de la aviación elaborada por el Consejo y adjunta a la resolución de dicho órgano del 25 de junio de 1986;

2. *Toma nota* con satisfacción de que los Estados aceptan en forma generalizada el acuerdo modelo de cooperación bilateral o regional sobre seguridad de la aviación adoptado por el Consejo el 30 de junio de 1989;

3. *Insta* a todos los Estados contratantes a que inserten en sus acuerdos bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo una cláusula sobre seguridad de la aviación, teniendo en cuenta la cláusula modelo adoptada por el Consejo el 25 de junio de 1986;

4. *Recomienda* que los Estados contratantes tengan en cuenta el acuerdo modelo adoptado por el Consejo el 30 de junio de 1989; y

5. *Recomienda* que el Consejo continúe:

- recogiendo los resultados de la experiencia adquirida por los Estados en materia de cooperación para la represión de los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional;
- analizando la situación actual por lo que respecta a la lucha contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional en distintas regiones del mundo; y
- formulando recomendaciones para fortalecer las medidas encaminadas a reprimir dichos actos de interferencia ilícita.

APÉNDICE H

Cooperación con las organizaciones internacionales en materia de seguridad de la aviación

La Asamblea:

Invita a la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC/INTERPOL), a la Unión Postal Universal (UPU), a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), al Consejo

Internacional de Aeropuertos (ACI) y a la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), a que continúen colaborando con la OACI en la mayor medida posible para proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

A27-9: Actos de interferencia ilícita dirigidos a las destrucción de aeronaves civiles en vuelo

Considerando los recientes actos de interferencia ilícita contra la aviación civil internacional que han ocasionado la muerte de muchos inocentes y la destrucción de aeronaves civiles, y expresando su más sentido pésame a las familias de las personas fallecidas como consecuencia de actos criminales;

Tomando nota con horror de la repetición de actos de interferencia ilícita orientados a causar la destrucción total de aeronaves civiles en vuelo y la muerte de todos sus ocupantes;

Reconociendo que todos los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional constituyen un grave delito en violación del derecho internacional;

Recordando sus Resoluciones A17-1 y A27-7;

Tomando nota de la Resolución 635 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas;

La Asamblea:

1. *Condena* enérgicamente todos los recientes actos criminales de destrucción en vuelo cometidos contra aeronaves civiles;

2. *Insta* a los Estados miembros a que intensifiquen sus esfuerzos por aplicar plenamente las normas, métodos recomendados y procedimientos relacionados con la seguridad de la aviación elaborados por la OACI, y a que tomen otras medidas de seguridad apropiadas siempre que lo exija el aumento de la amenaza;

3. *Solicita* a los Estados miembros en condiciones de hacerlo a que aumenten la asistencia técnica, financiera y material a los Estados que la necesiten, a fin de asegurar una aplicación universal de dichas disposiciones;

4. *Insta encarecidamente* a los Estados miembros que aceleren los estudios e investigaciones sobre detección de explosivos y sobre equipo de seguridad, a fin de que se apliquen de la manera más rápida y generalizada posible, y a que participen activamente en la elaboración de un régimen internacional para poner marcas a los explosivos que ayuden a su detección;

5. *Encarga* al Consejo que tome las medidas necesarias para que éste y sus órganos subordinados reanuden lo más rápidamente posible después de la Asamblea sus tareas, a fin de completar en el más breve plazo posible todo el programa que adoptó en su Resolución del 16 de febrero de 1989 y que emprenda toda otra acción que juzgue necesaria.

**OTRAS CUESTIONES RELATIVAS
A LA INTERFERENCIA ILÍCITA****A32-23: Controles de exportación de MANPADS**

Considerando que la proliferación de sistemas portátiles de defensa aérea (MANPADS) constituye un riesgo terrorista importante para la aviación civil; y

Considerando que para reducir el riesgo del uso de MANPADS para fines terroristas y otros fines no autorizados se requieren esfuerzos concertados y políticas responsables de todos los gobiernos;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a todos los Estados contratantes a que reduzcan la amenaza que plantea para la aviación civil el uso de sistemas de

defensa aérea portátiles (MANPADS) para fines terroristas y otros fines no autorizados; y

2. *Pide* a todos los Estados contratantes que implanten políticas responsables de control de las exportaciones.

A20-1: Desviación y apoderamiento de un avión civil libanés por parte de aviones militares israelíes**A22-5: Sabotaje y destrucción de una aeronave civil cubana en servicio regular por el Caribe con la muerte de 73 pasajeros y tripulantes**

PARTE VIII. ORGANIZACIÓN Y PERSONAL

CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN

A31-2: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI

**A32-1: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI
(Medidas para seguir mejorando en el trienio
1999-2001 y posteriormente)**

**A33-3: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI
(para enfrentar nuevos retos)**

A22-7: Estatuto de la Dependencia Común de Inspección

POLÍTICA GENERAL SOBRE EL PERSONAL

A1-51: Política relativa al personal de la Organización

Considerando que la Asamblea ha examinado las medidas tomadas por el Consejo Interino para establecer y elaborar normas y reglamentos que rijan el tiempo de duración y las condiciones de servicio del personal de la Organización Provisional; y

Considerando que es necesario que el Consejo determine la duración y las condiciones de servicio del personal de la Organización Permanente; y

Considerando que la Asamblea estima que no ha sido posible para la Organización Provisional alcanzar, en lo que al nombramiento del personal de la Secretaría se refiere, el carácter de internacionalismo que es de desear;

Por lo tanto, la Asamblea:

1. *Apoya* en principio las normas y reglamentos sobre el personal preparados por el Consejo Interino y su continuación hasta que el Consejo considere conveniente modificarlos;

2. *Encarga* que se elabore una política y reglamentos sobre personal que rijan el servicio del mismo, sobre la base del reglamento provisional, teniendo especialmente en cuenta las recomendaciones que sobre el particular contiene el informe de la Comisión Núm. 5 (Doc 4383, A1-AD/29); y

3. *Encarga* que el Consejo establezca los procedimientos mediante los cuales las personas especialmente calificadas puedan ser declaradas en comisión de servicio por los Estados contratantes para que sirvan en la Secretaría, siempre y cuando convenga a los intereses de la Organización.

**A21-12: Comisión de Administración Pública
Internacional**

A2-27: Privilegios e inmunidades de la OACI

CONTRATACIÓN Y ASIGNACIÓN

A4-31: Distribución nacional en la Secretaría

Considerando que de acuerdo con el Artículo 58 del Convenio, la Asamblea puede dictar las reglas que rijan la determinación del Consejo, en cuanto al Secretario General y al resto del personal de la Organización, sobre el sistema de nombramiento y destitución;

Considerando que los principios contenidos en el Código de Servicio de la OACI (Parte I — Política General, A.-Política de Reclutamiento) disponen que el reclutamiento se efectuará entre el mayor número posible de países y se llevará a cabo tratando de lograr, en cuanto sea posible, una representación equilibrada entre los nacionales de Estados contratantes en toda la Secretaría;

Considerando que en el informe del Consejo a esta Asamblea (Doc 6980, A4-AD/1) aparece que, hasta la fecha no se ha logrado la aplicación de este principio y que el personal reclutado internacionalmente pertenece en una notoria mayoría, a un grupo de Estados de un mismo origen histórico y político y que utilizan un mismo idioma;

La Asamblea instruye:

Al Consejo para que tome, sin perjuicio del principio de eficiencia, o de la responsabilidad expresa que incumbe al Secretario General, las medidas que correspondan con el fin de lograr una equilibrada representación entre los nacionales de los Estados contratantes en el personal de la Organización.

A14-6: Cumplimiento del principio relativo a la representación geográfica equitativa en los puestos de la Secretaría de la OACI y de las oficinas regionales

Considerando que el Artículo 58 del Convenio de Chicago estipula que, sujeto a los reglamentos establecidos por la Asamblea, el Consejo determinará el sistema de nombramiento del personal de la Organización;

Considerando que el Consejo está estudiando actualmente la estructura de la Secretaría, los criterios de contratación del personal y las condiciones de servicio;

Considerando que la carga principal, en cuanto a la dirección y administración de la Secretaría de la OACI, ha recaído, hasta ahora, en personal contratado en los Estados contratantes más avanzados;

Considerando que otros Estados contratantes menos avanzados, quizás puedan facilitar pronto, en creciente número, personal adecuado para ser contratado en todas las categorías; y

Considerando que es muy conveniente que personal, procedente del mayor número de Estados que sea posible, participe en las actividades de la Secretaría de la OACI;

La Asamblea resuelve que:

1. Cuando se contrate personal o se renueven los contratos de trabajo del actual personal, se tenga en cuenta el principio relativo a la distribución geográfica equitativa junto con los demás factores pertinentes;

2. Excepto en las categorías del personal perteneciente a los servicios de idiomas y generales, el Consejo establezca una política de contratación que permita lograr una mayor proporción de contrato de trabajo a corto plazo, inicialmente por no más de tres años, con la posibilidad de que sean renovados, de tiempo en tiempo, por períodos ulteriores que no excedan de tres años;

3. En los casos en que se desee contratar una persona que sea funcionario del Gobierno de un Estado contratante, el Secretario General tomará todas las medidas posibles para obtener el consentimiento y la cooperación de dicho Estado y, si se estima apropiado, su asesoramiento respecto a la idoneidad de la persona que se desea contratar para el puesto en cuestión.

A24-20: Cumplimiento y aplicación del principio relativo a la representación geográfica equitativa en los puestos de la Secretaría de la OACI

Actuando de conformidad con la Resolución A14-6 de la Asamblea General, y en particular a su Cláusula 2, relativa al principio de la representación geográfica equitativa en los puestos de la Secretaría de la OACI;

Teniendo en cuenta que es sumamente conveniente observar este principio y otros criterios relativos a la contratación de nuevo personal y a la renovación de los contratos del personal actual;

Reconociendo el deseo de los Estados contratantes de llegar a un mejor entendimiento y una mayor cooperación fomentando más a fondo el carácter internacional de la Organización;

Reafirmando el interés general de los Estados contratantes en mantener un alto nivel de competencia técnica y eficiencia;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que el Consejo debería, con carácter urgente:

- a) adoptar medidas que permitan lograr una distribución geográfica más equitativa de los puestos de la Secretaría de la OACI, de modo que las distintas regiones del mundo puedan, en la medida de lo posible, tener una representación adecuada;
- b) establecer criterios en materia de contratación, incluso por lo que respecta a la selección, ascensos, renovación y duración de los contratos mismos, prórroga y terminación del empleo y otras cuestiones conexas, con objeto de aplicar el principio de una representación equilibrada entre los nacionales de todos los Estados contratantes de las regiones;
- c) examinar la práctica actual en materia de nombramientos y ascensos y adoptar principios, políticas y métodos que rijan los nombramientos, los ceses, los ascensos, las prórrogas del empleo, la renovación y la duración de los contratos con respecto a los puestos clave en la Secretaría de la OACI;
- d) adoptar nuevas medidas para que se apliquen efectiva y oportunamente las políticas, métodos y procedimientos establecidos de conformidad con los incisos a), b) y c) anteriores; y
- e) informar al período de sesiones de la Asamblea de 1986 acerca de las medidas adoptadas para poner en práctica esta Resolución, a base de un informe anual sobre la situación al respecto, presentado por el Secretario General.

2. *Invita* a los Estados contratantes a alentar a candidatos calificados a que presenten solicitudes cuando haya vacantes de personal profesional.

A33-14, Apéndice U: Secretaría técnica de la Sede y de las oficinas regionales

A1-51, Cláusula 3: Comisión de servicio

NOMBRAMIENTOS Y ASCENSOS**A1-8: Nombramientos y ascensos en la OACI**

Considerando que el Artículo 58 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional dispone que, salvo lo que disponga la Asamblea de la OACI y las disposiciones del Convenio, el Consejo de la OACI determinará el sistema de nombramiento y terminación del mismo, entrenamiento y sueldos, compensaciones y condiciones de empleo del Secretario General y demás personal de la OACI, y puede emplear o hacer uso de los servicios de los nacionales de cualquier Estado contratante;

Considerando que esta Asamblea considera que es conveniente definir con más exactitud el sistema de nombramientos y ascensos del personal de la OACI; y

Considerando que el procedimiento adoptado por el Consejo Interino de la OPACI, con arreglo al cual se crearon Juntas de Nombramientos y Ascensos para examinar las calificaciones de los candidatos y asesorar en materia de nombramientos y ascensos, merece la aprobación de la Asamblea;

Por lo tanto, la Asamblea resuelve lo siguiente:

- a) Que el Secretario General haga los nombramientos y disponga los ascensos del personal de la Organización, aparte del suyo, previa consideración del asesoramiento de las Juntas de Nombramientos y Ascensos, que el Consejo

creará con este propósito y que consistirán de los miembros de la Secretaría que el Consejo determine, y que funcionarán conforme a los Reglamentos de Procedimientos que el Consejo establezca;

- b) Que los nombramientos y ascensos a los cargos importantes que determine el Consejo estarán sujetos a la aprobación del Presidente del Consejo.

ASUNTOS VARIOS**A3-9: Fondo de previsión y plan de pensiones**

La Tercera Asamblea:

5. *Decide* delegar al Consejo la facultad de designar, en nombre de la Asamblea, y de acuerdo con el Artículo 21 del Reglamento del Fondo de Pensiones de las Naciones Unidas, los miembros del Comité de Pensiones del Personal de la OACI, así como la de determinar el número de personas que lo integrarán.

A1-14, Cláusula 5: Programa de familiarización de la OACI

PARTE IX. SERVICIOS DE IDIOMAS Y ADMINISTRATIVOS

IDIOMAS

A31-17: Nivel de los servicios proporcionados en los idiomas de trabajo de la OACI

Considerando que la provisión e introducción de niveles adecuados de servicio en los idiomas de trabajo de la OACI, en cumplimiento de las resoluciones y decisiones pertinentes de la Asamblea, revisten suma importancia para la difusión a escala mundial de la documentación de la OACI, en particular las normas y métodos recomendados (SARPS), y para el adecuado funcionamiento de la Organización y sus órganos permanentes; y

Considerando que es esencial que se mantengan la paridad y la calidad de los servicios en todos los idiomas de trabajo de la OACI;

La Asamblea:

1. *Reafirma* sus anteriores resoluciones relativas a la consolidación de los idiomas de trabajo de la OACI;
2. *Resuelve* que la paridad y la calidad de los servicios proporcionados en todos los idiomas de trabajo de la OACI sean el objetivo continuo de la Organización;
3. *Resuelve* que la introducción de un nuevo idioma no afecte el nivel de los servicios proporcionados en los otros idiomas de trabajo de la Organización;
4. *Resuelve* que el Consejo continúe supervisando los servicios de idiomas, que serán objeto de examen; y
5. *Pide* al Consejo que presente un informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea en 1998.

A22-30: Examen de todos los aspectos de los servicios de idiomas de la OACI

La Asamblea:

Considerando la necesidad de mantener la eficacia de la OACI en todas las cuestiones relativas a la aviación civil internacional; y

Tomando nota de los comentarios hechos en el Comité Ejecutivo, con referencia a las conclusiones del Informe Núm. JIU/ REP/77/5 de la Dependencia Común de Inspección, de julio de 1977, relativas al aumento del coste de los servicios de idiomas, y a la carga, cada vez mayor, que representan los servicios de idiomas en los presupuestos de la OACI;

Recomienda que el Consejo:

1. Estudie todos los aspectos de los servicios de idiomas de la OACI; y
2. Considere, en consulta con los Estados y sugiera medios conductores al posible alivio del presupuesto de la OACI, en relación con el coste creciente de los servicios lingüísticos.

A22-29: Empleo de los idiomas en la Comisión de Aeronavegación

La Asamblea:

Considerando que en el 21° período de sesiones la Asamblea pidió al Consejo que estudiase todos los aspectos financieros de los servicios lingüísticos de la OACI y particularmente las repercusiones financieras de la introducción de idiomas de trabajo suplementarios;

Considerando que el Consejo examinó esta cuestión en sus 83°, 84° y 90° períodos de sesiones y procedió, en la nota WP/17, a un estudio muy completo del empleo de los idiomas, tanto en la OACI como en la Organización de las Naciones Unidas y en los organismos especializados, y asimismo respecto a las repercusiones administrativas y presupuestarias del plurilingüismo;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 23 del Reglamento Interno de la Comisión de Aeronavegación “los debates de la Comisión se desarrollarán y su documentación se redactará en los idiomas que haya acordado el Consejo”;

Considerando que, si bien en las deliberaciones de la Comisión de Aeronavegación se procede a una interpretación simultánea en los cuatro idiomas de la Organización, la documentación de la misma se redacta y distribuye únicamente en uno de los cuatro idiomas, el inglés;

Considerando que de conformidad con los Artículos 64 y 65 del Reglamento Interno permanente de la Asamblea de la OACI, “toda la documentación preparatoria de la Asamblea o que se prepare en la misma, así como las recomendaciones, resoluciones y decisiones de la Asamblea, se redactarán y distribuirán en español, francés, inglés y ruso” y “los discursos que se pronuncien en cualesquiera de estos idiomas se interpretarán en los otros tres”, y que se procede en la misma forma en virtud de los Artículos 56 y 57 del Reglamento del Consejo; que el Consejo decidió, además, en virtud del Artículo 38 del Reglamento Interno de sus comités permanentes, que la documentación de sus comités se preparase en los cuatro idiomas de la OACI, y que, de acuerdo con el Artículo 44 del Reglamento Interno del Comité Jurídico, los documentos de dicho Comité se redactan y distribuyen en estos mismos idiomas;

Considerando además que, de conformidad con el Artículo 51 del Reglamento de la Asamblea General de las Naciones Unidas, los idiomas oficiales y los idiomas de trabajo de la Asamblea General se emplean igualmente en sus comisiones y subcomisiones; que se hace referencia continuamente a este Artículo en los reglamentos de las conferencias que se celebran bajo la égida de las Naciones Unidas;

Considerando que este Artículo se aplica en todos los organismos especializados y que se desprende del Apéndice C a la nota WP/17 que el hecho de que no se traduzcan los documentos de la Comisión de Aeronavegación es una excepción única dentro del sistema de las Naciones Unidas;

Considerando que este modo de proceder va en detrimento, no solamente de los miembros de la Comisión sino también de las Administraciones interesadas en su labor, y que una modificación de este estado de cosas permitiría a los Estados una mayor participación en las actividades esenciales de la OACI;

Considerando que parece necesario y posible proceder a esta revisión, manteniendo al mismo tiempo el equilibrio presupuestario de la OACI y los gastos que requieran su aplicación dentro de límites razonables;

Considerando, por lo tanto, que es esencial que las disposiciones que se tomen para esta revisión se apliquen gradualmente;

1. *Decide* el principio de la preparación y distribución de los documentos de estudio de la Comisión de Aeronavegación en los cuatro idiomas de trabajo de la Organización; y

2. *Encarga* al Consejo que, de conformidad con su responsabilidad en virtud del Artículo 23 del Reglamento Interno de la Comisión de Aeronavegación, vigile la puesta en práctica progresiva de esta decisión, procurando mantener y, si es posible, aumentar la eficacia del trabajo de la Comisión.

A16-16: Textos en español y en francés del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

A222: Enmienda del Convenio de Chicago relativa al texto ruso auténtico de dicho Convenio

A21 Decisión: Uso limitado del idioma árabe

(véase Doc 9113, A21-EX, página 52, párrafo 44:5)

A23 Decisión: Uso del idioma árabe en los períodos de sesiones de la Asamblea

(véase Doc 9311, A23-EX, Vol. 1, página 18, párrafo 7:29)

A26 Decisión: Aprobación del idioma árabe como idioma de trabajo de la OACI

(véase Doc 9489, A26-EX, página 25, párrafo 7:40)

A29-21: Consolidación del uso del idioma árabe en la OACI

Recordando las decisiones tomadas en sus 21°, 24°, 26° y 27° períodos de sesiones acerca de la adopción del idioma árabe y la ampliación de su uso en la OACI;

Tomando nota de que varios Estados contratantes han hecho contribuciones voluntarias para consolidar el uso del árabe en la Organización; y

Tomando nota del deseo de los Estados de habla árabe y de otros Estados interesados en ampliar el uso del árabe a todas las actividades de la OACI, incluso las del Consejo;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo y al Secretario General que tomen las medidas necesarias para que, a partir del 1 de enero de 1993, se intensifique el uso progresivo del idioma árabe en los servicios de interpretación y traducción, incluso en el Consejo;

2. *Pide* al Consejo que supervise de cerca estas medidas con el objeto de lograr que, al final de 1998, el idioma árabe se utilice en un plano de igualdad con los demás idiomas de la Organización; y

3. *Pide* al Consejo que presente al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea de la OACI un informe acerca de los adelantos logrados en el cumplimiento de esta resolución.

A22 Decisión: Introducción del idioma chino en la OACI

(véase Doc 9210, A22-EX, página 51, párrafos 17:1 y 17:2)

A31-16: Ampliación del uso del idioma chino en la OACI

La Asamblea:

Recordando decisiones adoptadas en su 22º período de sesiones y en el 140º período de sesiones del Consejo sobre la adopción del idioma chino y la ampliación de su uso en la OACI;

Tomando nota de que el uso del idioma chino se limita exclusivamente a la interpretación oral en los períodos de sesiones de la Asamblea y del Consejo;

Tomando nota de que la República Popular de China ha hecho contribuciones voluntarias para reforzar el uso del idioma chino en la Organización; y

Tomando nota de la importancia de la ampliación del uso del idioma chino para abarcar todas las actividades de la OACI,

1. *Solicita* al Consejo y al Secretario General que adopten las medidas necesarias para intensificar el uso progresivo del idioma chino en los servicios de interpretación y traducción lo antes posible;

2. *Solicita* al Consejo que supervise estrechamente dichas medidas, con el objeto de lograr la utilización del idioma chino en la OACI en el mismo nivel que los otros idiomas de la Organización para fines del año 2001 teniendo en cuenta los recursos de la Organización;

3. *Solicita* al Secretario General que prepare el texto chino auténtico del Convenio de Chicago para su adopción en una conferencia internacional que se celebraría durante el próximo período de sesiones de la Asamblea; y

4. *Solicita* al Consejo que presente un informe sobre la marcha del cumplimiento de esta resolución al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea de la OACI.

A32-2: Enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional relativa al texto chino auténtico**A32-3: Ratificación del Protocolo destinado a enmendar la cláusula final del Convenio sobre Aviación Civil Internacional****SERVICIOS ADMINISTRATIVOS****A31-1: Emblema y sello oficiales de la OACI****A33-14, Apéndice D: Cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) y de los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)****A33-14, Apéndice E: Manuales y circulares técnicos de la OACI****A1-54: Publicaciones de la OACI**

Considerando que es esencial para lograr los objetivos de la Organización hacer llegar en forma impresa a los Estados contratantes los resultados del trabajo de la misma y toda otra información correspondiente a sus actividades; y

Considerando que, con respecto a este material de publicaciones, la Asamblea está interesada en reducir las demoras en su producción y distribución y en evitar la duplicación de su contenido y en reducir los gastos;

La Asamblea por lo tanto resuelve:

1. Que la política de la Organización será publicar un boletín mensual, procedimientos, normas, manuales regionales, glosarios en varios idiomas, y todo otro material que el Consejo, considerando las recomendaciones del Comité de Publicaciones, estime que sea esencial para alcanzar los objetivos de la Organización, dentro de la partida del presupuesto para el año fiscal correspondiente;

2. Que el Consejo establezca el reglamento por el cual se rigen todas las fases de la preparación y distribución del material publicado; dicho reglamento definirá las relaciones entre los Comités correspondientes del Consejo, y la autoridad central encargada de las publicaciones en la Secretaría que tendrá la responsabilidad total en el sentido de coordinar todos los aspectos del programa de publicaciones;

3. Que el Secretario General presente al Consejo las recomendaciones que le sirvan de guía para establecer dicho reglamento, haciendo referencia especial al formato, tipografía, tamaño y método de reproducción, tomando debidamente en cuenta las necesidades de los usuarios y la considerable economía que representa el uso del sistema "offset" de impresión; el establecimiento de un sistema de pedidos permanentes con los compradores para reducir las pérdidas; las ventajas de usar la reproducción local de ciertas publicaciones en puntos situados fuera del Canadá; la preparación y venta al público de un índice completo de las publicaciones de la OACI; la creación de una política uniforme de precios; y la designación de agencias en distintas partes del mundo para la venta de las publicaciones de la OACI.

A24-21: Publicación y distribución de documentos

Considerando que de acuerdo con la Resolución A1-54, la Asamblea ha reconocido desde los inicios de la Organización su interés en reducir las demoras en la producción y distribución de las publicaciones y documentación de la OACI;

Teniendo en cuenta la necesidad de efectuar economías y de buscar eficacia en los trabajos de la Organización, en la distribución de los documentos y en la realización de las reuniones;

Considerando las normas y acuerdos vigentes en el seno de la OACI con relación a los idiomas de trabajo;

Considerando que es de capital importancia reconocer efectivamente en materia de publicaciones y documentación la igual importancia de los idiomas de trabajo convenidos en todos los ámbitos y aspectos de la vida de la Organización;

Considerando que ya hay otras resoluciones de la Asamblea que han decidido la implantación de los idiomas utilizados en la Comisión de Aeronavegación, en reconocimiento categórico de tal principio de igualdad;

Considerando que debe haber justas e iguales oportunidades para todos los Estados usuarios de consultar la documentación que produce la Organización, en los diversos idiomas de trabajos convenidos;

La Asamblea:

1. *Adopta* como principio de la política de publicaciones y documentación de la Organización la simultaneidad de la distribución en todos los idiomas de trabajo de la OACI en las condiciones determinadas por la Asamblea y el Consejo;

2. *Encarga* al Consejo:

- a) Que en estrecho contacto con el Secretario General, aplique el principio arriba mencionado de simultaneidad de la distribución en los idiomas convenidos y que proceda a seguir de cerca el cumplimiento del mismo;

- b) Que informe a la Asamblea en los futuros períodos de sesiones acerca de la efectiva y completa aplicación del principio anterior; y

3. *Invita* a los Estados contratantes a que cooperen con la Organización en el logro de los objetivos de la presente resolución.

A11-16: Preparación y marcha de las conferencias**A16-13: Frecuencia y lugar de los períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea****A3-5: Despacho de la documentación para las reuniones de la OACI**

La Tercera Asamblea resuelve:

2. Que el Consejo mantenga, en cuanto sea posible, su actual sistema de despachar los principales documentos de referencia* para el orden del día de las reuniones, al menos 90 días antes de la fecha de apertura de la reunión.

A33-14, Apéndice B: Reuniones de navegación aérea de alcance mundial**A33-14, Apéndice L: Reuniones regionales de navegación aérea (RAN)**

* Por "principales documentos de referencia" se entiende los estudios sobre el problema hechos por la Secretaría, y toda la documentación pertinente cuya importancia justifique su inclusión en dichos estudios. Cualquier documentación posterior, como las observaciones de los Estados contratantes sobre el orden del día, debiera distribuirse lo antes posible.

PARTE X. FINANZAS

REGLAMENTO FINANCIERO

Resoluciones A12-35, A14-54, A14-55, A18-27, A21-35 y A24-29

Nota.— En la presente publicación no figuran estas resoluciones, que se refieren al texto del Reglamento financiero o a las enmiendas correspondientes al mismo. La actual versión del Reglamento financiero aparece en el Doc 7515/11.

A32-29: Enmienda del Reglamento financiero

Considerando que el Consejo ha tomado nota de la necesidad de establecer en el procedimiento presupuestario, en la medida de lo posible, una fecha límite para concluir cada elemento de programa y tarea;

Considerando que el Consejo ha tomado nota de las dificultades experimentadas en la ejecución del programa de trabajo completo debido a las restricciones prescritas en el Reglamento financiero acerca de la utilización de los fondos; y

Considerando que el Consejo ha recomendado a la Asamblea que amplíe la utilización del excedente de ingresos varios de modo que pueda aplicarse a proyectos nuevos e imprevistos relacionados con la seguridad operacional o que permitan una ejecución más eficiente de los programas de la OACI;

La Asamblea resuelve que:

1. se confirmen las enmiendas a los párrafos 4.4 y 5.6 del Reglamento financiero, con efecto desde el 1 de mayo de 1998 y 25 de junio de 1998 respectivamente, a saber:

Artículo IV Presupuesto

4.4 El presupuesto por programas del Secretario General, que comprende el programa de trabajo y el proyecto de presupuesto, constará de programas principales, programas, subprogramas y elementos de programas con indicación de la prioridad frente a cada

uno de los elementos de programas. Los elementos de programas del presupuesto por programas tendrán, en la medida de lo posible, una fecha límite de finalización de la tarea o tareas.

...

Artículo V Consignaciones

...

5.6 El Secretario General, hasta un 10% por consignación para cada programa principal y, sobre este porcentaje, el Consejo, independientemente de la facultad que le concede 5.10 para realizar transferencias entre los distintos programas principales, podrán traspasar al año siguiente el superávit disponible que arrojen las consignaciones en cualquier ejercicio económico durante el tiempo que media entre períodos de sesiones trienales normales de la Asamblea. El total de consignaciones asignadas y traspasadas no excederá de la consignación total autorizada más los montos traspasados del año anterior. Cualquier saldo de consignaciones disponibles se cancelará.

...

2. Con efectos a partir del 1 de enero de 1998, el inciso c) del párrafo 5.2 del Reglamento financiero quedará enmendado por un período experimental de tres años como se indica a continuación:

Artículo V Consignaciones

...

5.2 ...

c) sin perjuicio de lo estipulado en a) y b), hasta la cantidad en que los ingresos varios reales correspondientes a uno o más ejercicios económicos que todavía no se hayan sometido a la aprobación de la Asamblea, excedan de la cantidad de ingresos varios prevista por la Asamblea al aprobar las consignaciones correspondientes a dicho año o a dichos años para financiar:

i) gastos directamente relacionados con las fuentes de dichos ingresos varios adicionales; y

- ii) gastos para proyectos nuevos e imprevistos relacionados con la seguridad aeronáutica o que permitan una ejecución más eficiente de los programas de la OACI.

...

3. el Consejo presentará un informe sobre los resultados adquiridos en relación con el párrafo 5.2 del Reglamento financiero al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

A33-29: Enmienda del Reglamento financiero

Considerando que el Consejo ha revisado considerablemente y enmendado el Reglamento financiero a fin de aumentar la eficiencia y eficacia de la Organización y notifica a la Asamblea al respecto;

Considerando que el Consejo ha presentado un informe a la Asamblea sobre su experiencia en la aplicación, a título experimental por un período de tres años, del párrafo 5.2 del Reglamento financiero enmendado mediante la Resolución A32-29 de la Asamblea;

Considerando que el Consejo, basándose en su experiencia, ha tomado nota de que sería apropiado enmendar nuevamente el párrafo 5.2 del Artículo V del Reglamento financiero y recomienda a la Asamblea que apruebe las enmiendas correspondientes propuestas por el Consejo; y

Considerando que la Asamblea ha tomado nota de las enmiendas de los Artículos IV, V, VII, IX, XI y XIII y del Anexo al Reglamento financiero;

La Asamblea resuelve que:

1. las enmiendas que figuran a continuación quedan confirmadas; y

Artículo IV* Presupuesto

...

4.7 El proyecto del Consejo irá acompañado de:

...

- c) un proyecto de resolución sobre el presupuesto para cada ejercicio económico aprobado por el Consejo, cuya adopción recomendará a la Asamblea; tal resolución especificará, por programa principal, las consignaciones requeridas para el ejercicio económico correspondiente. El total de las consignaciones requeridas para todos los programas principales de cada ejercicio económico se considerará como la consignación total autorizada. El proyecto de resolución sobre el presupuesto especificará, además, la forma en que se propone financiar la consignación total autorizada para cada ejercicio económico y demás información pertinente;

...

Artículo V* Consignaciones

...

5.10 El Secretario General podrá hacer transferencias de un programa principal a otro hasta una cantidad que no supere el 10% por consignación para cada uno de los programas principales que intervengan en la transferencia. Por encima de este porcentaje, el Secretario General podrá hacer transferencias de un programa principal, con la aprobación previa del Consejo, después de solicitar el parecer del Comité de Finanzas. Tales transferencias se notificarán a la Asamblea.

5.11 El Secretario General puede posponer la ejecución de elementos específicos de los subprogramas planificada para un tercer ejercicio financiero de un trienio hasta el primer ejercicio financiero del próximo trienio. Con la aprobación del Consejo, la parte de la consignación correspondiente a la actividad pospuesta, permanecerá disponible para obligación durante los 12 meses siguientes al final del ejercicio financiero para el cual se había aprobado y por un ulterior período de 12 meses en la medida que se requiera para cancelar obligaciones, que no se hayan liquidado, en las que se haya incurrido en los 12 meses precedentes.

...

Artículo VII Creación y administración de fondos

...

7.2 El Secretario General podrá crear fondos o cuentas especiales para actividades que se financien por sí mismas (en las que los costos se compensan con los ingresos); dichos fondos o cuentas especiales se administrarán de conformidad con este Reglamento, a no ser que se disponga de otro modo. Todo superávit se retendrá para financiar las compras relacionadas con las actividades para las cuales se estableció el fondo o la cuenta y podrá traspasarse al siguiente ejercicio. En caso de déficit al finalizar un ejercicio económico, el déficit se traspasará al siguiente ejercicio y se compensará mediante los ingresos obtenidos en dicho período. Ningún déficit se financiará con cargo al presupuesto del programa regular.

...

7.7 El Secretario General está autorizado a cobrar por servicios proporcionados por la Organización. Estos ingresos, conjuntamente con los ingresos por intereses o de inversiones de los mismos, se utilizarán para rembolsar la totalidad, o parte, de los costos en que haya incurrido la Organización en la generación y administración de estos servicios.

...

* Las enmiendas de los párrafos 4.7 y 5.10 entran en vigor el 1 de enero de 2002.

Artículo IX Cooperación técnica

9.3 El costo de administración y ejecución de los programas de cooperación técnica de la Organización será sufragado por los organismos, gobiernos y otras entidades que aporten los fondos para cooperación técnica. Para los proyectos del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), los gastos administrativos se determinarán en coordinación con el PNUD, y para todos los demás proyectos, se determinarán honorarios administrativos sobre la base de los costos estimados en que incurriría la OACI para la ejecución del proyecto.

9.5 Los cálculos presupuestarios para el AOSC, una vez examinados por el Comité de Cooperación técnica y el Comité de Finanzas y aprobados por el Consejo, se presentarán con el presupuesto del programa regular a la Asamblea. La Asamblea examinará y aprobará los cálculos presupuestarios AOSC. El Secretario General hará los ajustes necesarios a los cálculos presupuestarios aprobados durante el período presupuestario correspondiente a fin de suministrar servicios adecuados de administración y apoyo a los programas de cooperación técnica de la Organización, dentro de los términos de este Reglamento financiero, y dentro de las cantidades de fuentes extrapresupuestarias provistas a la Organización para este fin, e informará al Comité de Finanzas sobre los mismos. Cualquier ajuste a los gastos administrativos y de funcionamiento ordinarios anuales que exceda de un aumento del 10% sobre la cantidad aprobada por la Asamblea, o previamente aprobada por el Consejo de conformidad con estas disposiciones, quedará sujeto a la aprobación previa del Consejo.

Artículo XI Control interno y auditoría interna

11.4 El Secretario General, previa aprobación del Comité de Finanzas, podrá dar por canceladas en cada caso en que las cantidades correspondientes excedan de \$20 000 en valor original, las pérdidas de numerario, existencias y otros haberes siempre que, con las cuentas anuales, se someta a los auditores un estado de todas las cuentas canceladas.

Artículo XIII Auditoría externa

13.1 Con sujeción a la confirmación de la Asamblea, el Consejo nombrará un Auditor externo, quien será el Auditor general (o funcionario que ejerza una función equivalente) de un Estado contratante, para que proceda anualmente, y siempre que se

considere necesario por razones especiales, a una auditoría independiente de los fondos, haberes y cuentas de la Organización. El nombramiento será por el período que determine el Consejo y confirme la Asamblea.

13.2 Si el Auditor externo cesa en sus funciones como Auditor general (o funcionario que ejerza una función equivalente) en su propio país, su mandato como Auditor externo cesará también y será sucedido como Auditor externo por su sucesor como Auditor general sujeto a la aprobación del Consejo. En cualquier otro caso el Auditor externo no podrá ser destituido durante su mandato, excepto por la propia Asamblea.

13.3 No más tarde del 15 de mayo siguiente a la terminación del ejercicio económico, o seis semanas después de haberse despachado los estados financieros previstos en 12.4, si esto último ocurre después de esa fecha, el informe del Auditor externo relativo a su auditoría anual dirigido a la Asamblea será entregado al Consejo, con los comentarios del Secretario General sobre el mismo. El Consejo examinará los comentarios del Secretario General sobre las medidas que éste prevé adoptar con respecto a las recomendaciones sustantivas del informe del Auditor externo. El Consejo presentará a la Asamblea, en su siguiente período de sesiones, el informe del Auditor externo, los comentarios del Secretario General y sus propios comentarios al respecto.

ANEXO DEL REGLAMENTO FINANCIERO

Atribuciones adicionales que rigen la auditoría externa

5. El Auditor externo emitirá y firmará un dictamen sobre los estados financieros de la Organización de Aviación Civil Internacional. Este dictamen comprenderá los siguientes elementos básicos:

- a) la identificación de los Estados financieros auditados;
- b) una referencia a la responsabilidad del Secretario General y a la responsabilidad del Auditor externo;
- c) una referencia a las normas de auditoría aplicadas;
- d) una descripción de la labor realizada;
- e) una expresión de dictamen sobre los estados financieros con respecto a si:
 - i) los estados financieros presentan debidamente la posición financiera al cierre del ejercicio y los resultados de las operaciones correspondientes al ejercicio;
 - ii) los estados financieros se prepararon de conformidad con las políticas de contabilidad expuestas;

- iii) las políticas de contabilidad se aplicaron con un criterio coherente con el aplicado en el ejercicio financiero anterior;
 - f) la expresión de un dictamen sobre el cumplimiento de las transacciones respecto al Reglamento financiero y las disposiciones jurídicas del caso;
 - g) la fecha del dictamen;
 - h) el nombre y cargo del Auditor externo; e
 - i) de ser necesario, una referencia al informe del Auditor externo sobre los estados financieros.
- ...
2. Se enmiende el párrafo 5.2 del Reglamento financiero, con efecto a partir del 1 de enero de 2002, como se indica a continuación.

Artículo V Consignaciones

...

5.2 El Consejo podrá aprobar consignaciones para un determinado ejercicio económico, además de las votadas por la Asamblea, en la forma siguiente:

- a) hasta una cantidad que no exceda del 2% de la consignación total autorizada respecto al primer año siguiente al de la adopción del presupuesto, del 4% de la consignación total autorizada respecto al segundo año ni del 2% de la consignación total autorizada respecto al tercer año, para cubrir gastos imprescindibles, aparte de los especificados en 5.2 b) y c);
- b) hasta \$100 000 para gastos relacionados con nuevos proyectos de carácter urgente, tales como el financiamiento temporal de un aeropuerto o de una instalación o servicio de navegación aérea, cuya inexistencia o interrupción pudiera dar lugar a dificultades graves o constituir un peligro para la navegación aérea internacional si el Consejo no adoptase medidas inmediatas, y respecto a las cuales se espera tomar medidas para su financiamiento colectivo de conformidad con el Capítulo XV del Convenio; y
- c) sin perjuicio de lo estipulado en a) y b), hasta la cantidad en que los ingresos varios reales correspondientes a uno o más ejercicios económicos que todavía no se hayan sometido a la aprobación de la Asamblea, excedan de la cantidad de ingresos varios prevista por la Asamblea al aprobar las consignaciones correspondientes a dicho año o a dichos años para financiar:
 - i) gastos directamente relacionados con las fuentes de dichos ingresos varios adicionales; y
 - ii) gastos para proyectos relacionados con la seguridad aeronáutica o que permitan una ejecución más eficiente de los programas de la OACI.

CUOTAS

A21-33: Prorrateo de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes (Principios que deben aplicarse en la determinación de las escalas de cuotas)

La Asamblea resuelve:

1. Que las escalas de cuotas para el prorrateo de los gastos de la Organización se determinen a base de los principios que se exponen a continuación:
 - a) Los principios generales que rigen el prorrateo de los gastos entre los Estados contratantes son:
 1. capacidad de pago del Estado contratante, calculada según su renta nacional, tomando en consideración la renta nacional por habitante;
 2. el interés e importancia del Estado contratante en la aviación civil;
 3. el empleo de un sistema de porcentaje para prorratear la parte con que cada Estado debe contribuir a sufragar los gastos de la Organización del total de 100%;
 4. la determinación de la cuota máxima y mínima.
 - b) Respecto a los principios enunciados en el párrafo a):
 1. el sistema de porcentaje expresará las cuotas de los Estados hasta dos decimales;
 2. la cuota mínima de un Estado contratante será del 0,06% respecto a un ejercicio económico completo;
 3. la cuota máxima de un Estado contratante no excederá, como cuestión de principio y en ningún año, del 25% del total de las cuotas.
 - c) En la aplicación de los principios enunciados en el párrafo a) se tendrá en cuenta lo siguiente:
 1. en el cálculo de cada escala, la capacidad de pago se considerará en un 75%, y el interés y la importancia en la aviación civil en un 25%, obteniendo de estos porcentajes coeficientes para cada Estado expresados en porcentajes de la totalidad;
 2. al tener en cuenta la capacidad de pago de los Estados contratantes únicamente se considerarán como sujetas a evaluación cuantitativa y para su inclusión en la escala calculada, la renta nacional total y la renta per cápita;
 - *3. el ajuste de la renta nacional de cada Estado se basará en una reducción máxima posible del 60% para los Estados que tengan una renta per cápita menor de \$1 500;

* Sustituida por la Cláusula 1 de la Resolución A23-24.

4. el interés y la importancia en la aviación civil se determinarán por la capacidad de toneladas-kilómetros disponibles en los servicios aéreos regulares de cada Estado;
5. la capacidad de toneladas-kilómetros se considerará en un 75% para los servicios internacionales y en un 25% para los servicios interiores.

- d) La diferencia entre la cuota máxima, mediante la aplicación de los principios, y la cuota máxima fijada, se distribuirá entre los Estados contratantes restantes aplicando los mismos principios.
- e) El aumento de la cuota de un Estado, comparado con la del año anterior expresado en porcentaje de las cuotas totales, no excederá del 10% de la cuota del año anterior, o del 0,07% de la cuota total, contándose la cifra que sea mayor.

2. Que las escalas aprobadas de cuotas no se ajustarán para incluir las cuotas de los nuevos Estados miembros que ingresan en la Organización durante el intervalo que transcurre entre dos Asambleas; se retendrán las cuotas de estos nuevos Estados, además de la actual escala del 100%, y sus cuotas se acreditarán al fondo general;

3. Que los proyectos de las escalas de cuotas para cada uno de los trienios sucesivos sean preparados por el Secretario General de conformidad con los principios establecidos en la cláusula 1); y

4. Que mediante la presente resolución quedan refundidos los actuales principios de la Organización en materia de contribuciones y que, a partir del 1 de enero de 1975 quedan sustituidas y anuladas las siguientes resoluciones: A12-30, A18-24, A18-25, A19-3, A19-4 y A19-5.

A23-24: Prorrateo de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes (Principios que deben aplicarse al fijar las escalas de cuotas)

La Asamblea reconoce:

1. Que como criterio de larga data, con raras excepciones, la Organización ha utilizado una fórmula de reducción por concepto de bajos ingresos per cápita que se ha alineado con la fórmula correspondiente de las Naciones Unidas;

2. Que la Organización confía en las Naciones Unidas para disponer de los datos relativos a la renta nacional de los Estados contratantes;

3. Que la mayoría de los Estados contratantes de la Organización son también miembros de las Naciones Unidas y participan en la adopción de sus decisiones relativas a estas cuestiones; y

4. Que varios Estados han indicado que ya han empezado a tomar medidas financieras a nivel nacional, a fin de cumplir sus obligaciones con la Organización para 1981, a base de los proyectos de presupuestos del Consejo y de las escalas de cuotas propuestas presentados con anterioridad al 23° período de sesiones de la Asamblea; por consiguiente,

Resuelve: que, con efecto a partir del cálculo de las escalas de cuotas para 1984, 1985 y 1986 y años subsiguientes, se enmiende la Cláusula 1 c) 3 de la Resolución A21-23 para que diga: "el ajuste de la renta nacional de cada Estado se basará en los acuerdos vigentes en este aspecto en las Naciones Unidas, en el momento en que el Secretario General prepare las escalas de cuotas de la Organización."

A31-20: Prorrateo de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes

(Principios que deben aplicarse en la determinación de las escalas de cuotas)

La Asamblea reconoce:

1. que el principio del límite de la cuota per cápita no se ha aplicado para determinar las escalas de la OACI desde el trienio 1972-1974; y

2. que la Asamblea General de las Naciones Unidas ha eliminado el principio del límite de la cuota per cápita por lo que respecta a la formulación y fijación de las escalas de las Naciones Unidas desde 1977; y, por consiguiente,

Resuelve que, a efectos del cálculo de las escalas de cuotas para 1996, 1997 y 1998 y años subsiguientes, se declare no vigente la Cláusula 1, apartado f), de la Resolución A21-33.

A26-23: Medios para evitar las demoras en el pago de las cuotas

La Asamblea, tomando nota de que:

1. De conformidad con la Cláusula 5 de la Resolución A24-28, el Consejo ha rendido informe a la Asamblea y ésta ha examinado los medios para evitar el problema que plantean las demoras en el pago de las cuotas;

2. Si bien los atrasos a largo plazo crean dificultades financieras a la Organización, son particularmente preocupantes los atrasos en el pago de las cuotas correspondientes al año en curso, por cuanto ocasionan una falta de liquidez y comprometen la capacidad de la Organización respecto al cumplimiento de sus obligaciones del momento;

3. Al preparar el presupuesto, sólo deben preverse los ingresos en concepto de intereses que devengarán las inversiones del fondo

de capital circulante no utilizado. No deben tenerse en cuenta otros ingresos en concepto de intereses que dependan de la fecha de liquidación de las cuotas por parte de los Estados contratantes, ya que dicha fecha escapa al control de la Organización.

Resuelve:

1. Que se intensifique la práctica seguida actualmente de entrar en contacto directo con los Estados para tratar de lograr el pago oportuno de las cuotas correspondientes al año en curso, informándoles de las graves repercusiones que las demoras en el pago de las cuotas tienen en el funcionamiento de la Organización;

2. Que se establezca un plan de incentivos, que entre en vigor a partir del 1 de enero de 1987, para fomentar el pago oportuno de las cuotas, con arreglo a cuyo plan se distribuirían a los Estados contratantes determinadas cantidades del superávit realizado en cada uno de los tres ejercicios anteriores al año de celebración de la Asamblea, hasta un máximo equivalente a los intereses devengados por las inversiones de la Organización durante cada uno de esos años, según una escala ponderada basada en las fechas y cuantía de las cuotas abonadas correspondientes al año en curso, así como la parte de los superávits no distribuidos acumulados en los presupuestos de años anteriores;

3. Que después de que la Asamblea haya adoptado las cuentas intervenidas, se prorrateará entre los Estados contratantes una cantidad de incentivo equivalente a los intereses devengados durante los tres años, según los puntos de incentivo acumulados a lo largo del trienio. Si la cuantía del superávit que puede prorratearse es inferior a los intereses devengados, sólo se prorrateará la cantidad disponible para la distribución. La parte correspondiente de los incentivos así calculada se distribuirá entre los Estados contratantes, junto con los restantes superávits presupuestarios, de conformidad con 6.2 a) del Reglamento financiero.

A31-25, Insta Cláusula 1: Fondo de capital circulante

A32-26: Contribuciones al fondo general para 1999, 2000 y 2001

La Asamblea resuelve que las cantidades fijadas a los Estados contratantes para 1999, 2000 y 2001 en cumplimiento del Artículo 61, Capítulo XII del Convenio, se determinarán de conformidad con las escalas expuestas a continuación:

	1999	2000	2001
	%	%	%
Afganistán	0,06	0,06	0,06
Albania	0,06	0,06	0,06
Alemania	7,87	7,80	7,76
Angola	0,06	0,06	0,06
Antigua y Barbuda	0,06	0,06	0,06

	1999	2000	2001
	%	%	%
Arabia Saudita	0,64	0,64	0,63
Argelia	0,08	0,08	0,08
Argentina	0,51	0,58	0,65
Armenia	0,06	0,06	0,06
Australia	1,67	1,65	1,64
Austria	0,75	0,75	0,74
Azerbaiyán	0,06	0,06	0,06
Bahamas	0,06	0,06	0,06
Bahrein	0,06	0,06	0,06
Bangladesh	0,06	0,06	0,06
Barbados	0,06	0,06	0,06
Belarús	0,06	0,06	0,06
Bélgica	0,89	0,88	0,88
Belize	0,06	0,06	0,06
Benin	0,06	0,06	0,06
Bhután	0,06	0,06	0,06
Bolivia	0,06	0,06	0,06
Bosnia y Herzegovina	0,06	0,06	0,06
Botswana	0,06	0,06	0,06
Brasil	1,51	1,50	1,49
Brunei Darussalam	0,06	0,06	0,06
Bulgaria	0,06	0,06	0,06
Burkina Faso	0,06	0,06	0,06
Burundi	0,06	0,06	0,06
Cabo Verde	0,06	0,06	0,06
Camboya	0,06	0,06	0,06
Camerún	0,06	0,06	0,06
Canadá	2,46	2,44	2,43
Chad	0,06	0,06	0,06
Chile	0,23	0,22	0,22
China	0,99	1,09	1,14
Chipre	0,06	0,06	0,06
Colombia	0,15	0,15	0,14
Comoras	0,06	0,06	0,06
Congo	0,06	0,06	0,06
Costa Rica	0,06	0,06	0,06
Côte d'Ivoire	0,06	0,06	0,06
Croacia	0,06	0,06	0,06
Cuba	0,06	0,06	0,06
Dinamarca	0,54	0,53	0,53
Djibouti	0,06	0,06	0,06
Ecuador	0,06	0,06	0,06
Egipto	0,16	0,16	0,16
El Salvador	0,06	0,06	0,06
Emiratos Árabes Unidos	0,28	0,28	0,28
Eritrea	0,06	0,06	0,06
Eslovaquia	0,06	0,06	0,06
Eslovenia	0,06	0,06	0,06
España	2,07	2,05	2,04
Estados Unidos	25,00	25,00	25,00

X. Finanzas

X-7

	1999	2000	2001		1999	2000	2001
	%	%	%		%	%	%
Estonia	0,06	0,06	0,06	Liberia	0,06	0,06	0,06
Etiopía	0,06	0,06	0,06	Lituania	0,06	0,06	0,06
Federación de Rusia	1,18	1,17	1,17	Luxemburgo	0,06	0,06	0,06
Fiji	0,06	0,06	0,06	Madagascar	0,06	0,06	0,06
Filipinas	0,25	0,24	0,24	Malasia	0,42	0,47	0,47
Finlandia	0,48	0,47	0,47	Malawi	0,06	0,06	0,06
Francia	5,41	5,36	5,34	Maldivas	0,06	0,06	0,06
Gabón	0,06	0,06	0,06	Mali	0,06	0,06	0,06
Gambia	0,06	0,06	0,06	Malta	0,06	0,06	0,06
Georgia	0,06	0,06	0,06	Marruecos	0,09	0,09	0,09
Ghana	0,06	0,06	0,06	Mauricio	0,06	0,06	0,06
Granada	0,06	0,06	0,06	Mauritania	0,06	0,06	0,06
Grecia	0,34	0,34	0,34	México	0,80	0,84	0,84
Guatemala	0,06	0,06	0,06	Micronesia (Estados Federados de)	0,06	0,06	0,06
Guinea	0,06	0,06	0,06	Mónaco	0,06	0,06	0,06
Guinea-Bissau	0,06	0,06	0,06	Mongolia	0,06	0,06	0,06
Guinea Ecuatorial	0,06	0,06	0,06	Mozambique	0,06	0,06	0,06
Guyana	0,06	0,06	0,06	Myanmar	0,06	0,06	0,06
Haití	0,06	0,06	0,06	Namibia	0,06	0,06	0,06
Honduras	0,06	0,06	0,06	Nauru	0,06	0,06	0,06
Hungría	0,12	0,12	0,12	Nepal	0,06	0,06	0,06
India	0,40	0,40	0,40	Nicaragua	0,06	0,06	0,06
Indonesia	0,42	0,41	0,41	Níger	0,06	0,06	0,06
Irán (República Islámica del)	0,16	0,16	0,16	Nigeria	0,06	0,06	0,06
Iraq	0,06	0,06	0,06	Noruega	0,49	0,49	0,49
Irlanda	0,22	0,21	0,21	Nueva Zelandia	0,38	0,38	0,38
Islandia	0,06	0,06	0,06	Omán	0,08	0,08	0,08
Islas Cook	0,06	0,06	0,06	Países Bajos	1,98	1,96	1,95
Islas Marshall	0,06	0,06	0,06	Pakistán	0,18	0,18	0,18
Islas Salomón	0,06	0,06	0,06	Palau	0,06	0,06	0,06
Israel	0,44	0,44	0,44	Panamá	0,06	0,06	0,06
Italia	4,10	4,07	4,05	Papua Nueva Guinea	0,06	0,06	0,06
Jamahiriya Árabe Libia	0,09	0,09	0,08	Paraguay	0,06	0,06	0,06
Jamaica	0,06	0,06	0,06	Perú	0,10	0,10	0,10
Japón	15,37	15,33	15,27	Polonia	0,19	0,19	0,19
Jordania	0,09	0,09	0,09	Portugal	0,39	0,39	0,39
Kazajstán	0,06	0,06	0,06	Qatar	0,06	0,06	0,06
Kenya	0,06	0,06	0,06	Reino Unido	5,60	5,55	5,53
Kirguistán	0,06	0,06	0,06	República Árabe Siria	0,08	0,08	0,08
Kiribati	0,06	0,06	0,06	República Centroafricana	0,06	0,06	0,06
Kuwait	0,18	0,18	0,18	República Checa	0,10	0,10	0,10
La ex República Yugoslava de Macedonia	0,06	0,06	0,06	República de Corea	1,50	1,65	1,81
Lesotho	0,06	0,06	0,06	República Democrática del Congo	0,06	0,06	0,06
Letonia	0,06	0,06	0,06	República Democrática Popular Lao	0,06	0,06	0,06
Libano	0,06	0,06	0,06	República de Moldova	0,06	0,06	0,06
				República Dominicana	0,06	0,06	0,06
				República Popular Democrática de Corea	0,06	0,06	0,06

	1999	2000	2001		2002	2003	2004
	%	%	%		%	%	%
República Unida de Tanzania	0,06	0,06	0,06	Afganistán	0,06	6,00	6,00
Rumania	0,08	0,07	0,07	Albania	0,06	6,00	6,00
Rwanda	0,06	0,06	0,06	Alemania	7,74	7,63	7,55
				Andorra	0,06	6,00	6,00
Samoa	0,06	0,06	0,06	Angola	0,06	6,00	6,00
San Marino	0,06	0,06	0,06				
Santa Lucía	0,06	0,06	0,06	Antigua y Barbuda	0,06	0,06	0,06
Santo Tomé y Príncipe	0,06	0,06	0,06	Arabia Saudita	0,63	0,62	0,61
San Vicente y las Granadinas	0,06	0,06	0,06	Argelia	0,07	7,00	0,07
				Argentina	0,72	0,79	0,86
Senegal	0,06	0,06	0,06	Armenia	0,06	0,06	0,06
Seychelles	0,06	0,06	0,06				
Sierra Leona	0,06	0,06	0,06	Australia	1,66	1,64	1,62
Singapur	0,98	1,01	1,00	Austria	0,77	0,76	0,75
Somalia	0,06	0,06	0,06	Azerbaiyán	0,06	0,06	0,06
				Bahamas	0,06	0,06	0,06
Sri Lanka	0,06	0,06	0,06	Bahrein	0,06	0,06	0,06
Sudáfrica	0,45	0,45	0,45				
Sudán	0,06	0,06	0,06	Bangladesh	0,07	0,07	0,06
Suecia	0,83	0,82	0,82	Barbados	0,06	0,06	0,06
Suiza	1,23	1,22	1,21	Belarús	0,06	0,06	0,06
				Bélgica	0,95	0,93	0,92
Suriname	0,06	0,06	0,06	Belice	0,06	0,06	0,06
Swazilandia	0,06	0,06	0,06				
Tailandia	0,54	0,54	0,54	Benin	0,06	0,06	0,06
Tayikistán	0,06	0,06	0,06	Bhután	0,06	0,06	0,06
Togo	0,06	0,06	0,06	Bolivia	0,06	0,06	0,06
				Bosnia y Herzegovina	0,06	0,06	0,06
Tonga	0,06	0,06	0,06	Botswana	0,06	0,06	0,06
Trinidad y Tabago	0,06	0,06	0,06				
Túnez	0,06	0,06	0,06	Brasil	1,64	1,80	1,98
Turkmenistán	0,06	0,06	0,06	Brunei Darussalam	0,06	0,06	0,06
Turquía	0,44	0,44	0,43	Bulgaria	0,06	0,06	0,06
				Burkina Faso	0,06	0,06	0,06
Ucrania	0,16	0,16	0,16	Burundi	0,06	0,06	0,06
Uganda	0,06	0,06	0,06				
Uruguay	0,06	0,06	0,06	Cabo Verde	0,06	0,06	0,06
Uzbekistán	0,06	0,06	0,06	Camboya	0,06	0,06	0,06
Vanuatu	0,06	0,06	0,06	Camerún	0,06	0,06	0,06
				Canadá	2,30	2,26	2,24
Venezuela	0,18	0,18	0,18	Chad	0,06	0,06	0,06
Viet Nam	0,06	0,06	0,06				
Yemen	0,06	0,06	0,06	Chile	0,29	0,29	0,29
Zambia	0,06	0,06	0,06	China	1,25	1,38	1,52
Zimbabwe	0,06	0,06	0,06	Chipre	0,06	0,06	0,06
	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>	Colombia	0,21	0,25	0,25
				Comoras	0,06	0,06	0,06
				Congo	0,06	0,06	0,06
				Costa Rica	0,06	0,06	0,06
				Côte d'Ivoire	0,06	0,06	0,06
				Croacia	0,06	0,06	0,06
				Cuba	0,06	0,06	0,06
				Dinamarca	0,57	0,56	0,55
				Djibouti	0,06	0,06	0,06

A33-26: Cuotas para el fondo general correspondiente a los años 2002, 2003 y 2004

La Asamblea resuelve que las cantidades fijadas a los Estados contratantes para 2002, 2003 y 2004 en cumplimiento del Artículo 61, Capítulo XII del Convenio, se determinarán de conformidad con las escalas expuestas a continuación:

X. Finanzas

X-9

	2002	2003	2004		2002	2003	2004
	%	%	%		%	%	%
Ecuador	0,06	0,06	0,06	Kiribati	0,06	0,06	0,06
Egipto	0,17	0,17	0,17	Kuwait	0,17	0,17	0,17
El Salvador	0,06	0,06	0,06	La ex República Yugoslava de Macedonia	0,06	0,06	0,06
Emiratos Árabes Unidos	0,35	0,36	0,36	Lesotho	0,06	0,06	0,06
Eritrea	0,06	0,06	0,06	Letonia	0,06	0,06	0,06
Eslovaquia	0,06	0,06	0,06				
Eslovenia	0,06	0,06	0,06	Líbano	0,06	0,06	0,06
España	2,04	2,01	1,99	Liberia	0,06	0,06	0,06
				Lituania	0,06	0,06	0,06
Estados Unidos	25,00	25,00	25,00	Luxemburgo	0,13	0,20	0,24
Estonia	0,06	0,06	0,06	Madagascar	0,06	0,06	0,06
Etiopía	0,06	0,06	0,06				
Federación de Rusia	0,84	0,83	0,82	Malasia	0,54	0,54	0,54
Fiji	0,06	0,06	0,06	Malawi	0,06	0,06	0,06
				Maldivas	0,06	0,06	0,06
Filipinas	0,17	0,17	0,17	Malí	0,06	0,06	0,06
Finlandia	0,44	0,43	0,43	Malta	0,06	0,06	0,06
Francia	5,40	5,32	5,27				
Gabón	0,06	0,06	0,06	Marruecos	0,10	0,10	0,10
Gambia	0,06	0,06	0,06	Mauricio	0,06	0,06	0,06
				Mauritania	0,06	0,06	0,06
Georgia	0,06	0,06	0,06	México	0,92	0,93	0,92
Ghana	0,06	0,06	0,06	Micronesia (Estados Federados de)	0,06	0,06	0,06
Granada	0,06	0,06	0,06				
Grecia	0,41	0,45	0,44	Mónaco	0,06	0,06	0,06
Guatemala	0,06	0,06	0,06	Mongolia	0,06	0,06	0,06
				Mozambique	0,06	0,06	0,06
Guinea	0,06	0,06	0,06	Myanmar	0,06	0,06	0,06
Guinea-Bissau	0,06	0,06	0,06	Namibia	0,06	0,06	0,06
Guinea Ecuatorial	0,06	0,06	0,06				
Guyana	0,06	0,06	0,06	Nauru	0,06	0,06	0,06
Haití	0,06	0,06	0,06	Nepal	0,06	0,06	0,06
				Nicaragua	0,06	0,06	0,06
Honduras	0,06	0,06	0,06	Níger	0,06	0,06	0,06
Hungría	0,12	0,12	0,12	Nigeria	0,06	0,06	0,06
India	0,40	0,40	0,39				
Indonesia	0,25	0,25	0,24	Noruega	0,51	0,50	0,50
Irán (República Islámica del)	0,23	0,24	0,24	Nueva Zelandia	0,37	0,36	0,36
				Omán	0,08	0,08	0,08
Iraq	0,10	0,09	0,09	Países Bajos	1,97	1,94	1,92
Irlanda	0,28	0,28	0,28	Pakistán	0,16	0,16	0,16
Islandia	0,06	0,06	0,06				
Islas Cook	0,06	0,06	0,06	Palau	0,06	0,06	0,06
Islas Marshall	0,06	0,06	0,06	Panamá	0,06	0,06	0,06
				Papua Nueva Guinea	0,06	0,06	0,06
Islas Salomón	0,06	0,06	0,06	Paraguay	0,06	0,06	0,06
Israel	0,48	0,47	0,47	Perú	0,10	0,09	0,09
Italia	3,78	3,73	3,69				
Jamahiriya Árabe Libia	0,06	0,06	0,06	Polonia	0,26	0,31	0,31
Jamaica	0,06	0,06	0,06	Portugal	0,41	0,40	0,40
				Qatar	0,06	0,06	0,06
Japón	14,58	14,36	14,22	Reino Unido	5,39	5,31	5,26
Jordania	0,06	0,06	0,06	Republica Árabe Siria	0,07	0,07	0,07
Kazajstán	0,06	0,06	0,06				
Kenya	0,06	0,06	0,06	República Centroafricana	0,06	0,06	0,06
Kirguistán	0,06	0,06	0,06	República Checa	0,17	0,16	0,16

	2002 %	2003 %	2004 %
República de Corea	1,99	2,19	2,36
República Democrática del Congo	0,06	0,06	0,06
República Democrática Popular Lao	0,06	0,06	0,06
República de Moldova	0,06	0,06	0,06
República Dominicana	0,06	0,06	0,06
República Popular Democrática de Corea	0,06	0,06	0,06
Republica Unida de Tanzania	0,06	0,06	0,06
Rumania	0,07	0,07	0,06
Rwanda	0,06	0,06	0,06
Samoa	0,06	0,06	0,06
San Marino	0,06	0,06	0,06
Santa Lucía	0,06	0,06	0,06
Santo Tomé y Príncipe	0,06	0,06	0,06
San Vicente y las Granadinas	0,06	0,06	0,06
Senegal	0,06	0,06	0,06
Seychelles	0,06	0,06	0,06
Sierra Leona	0,06	0,06	0,06
Singapur	1,10	1,15	1,14
Somalia	0,06	0,06	0,06
Sri Lanka	0,06	0,06	0,06
Sudáfrica	0,52	0,53	0,53
Sudán	0,06	0,06	0,06
Suecia	0,78	77	0,76
Suiza	1,25	1,23	1,22
Suriname	0,06	0,06	0,06
Swazilandia	0,06	0,06	0,06
Tailandia	0,58	0,58	0,57
Tayikistán	0,06	0,06	0,06
Togo	0,06	0,06	0,06
Tonga	0,06	0,06	0,06
Trinidad y Tabago	0,06	0,06	0,06
Túnez	0,06	0,06	0,06
Turkmenistán	0,06	0,06	0,06
Turquía	0,45	0,44	0,44
Ucrania	0,06	0,06	0,06
Uganda	0,06	0,06	0,06
Uruguay	0,06	0,06	0,06
Uzbekistán	0,06	0,06	0,06
Vanuatu	0,06	0,06	0,06
Venezuela	0,20	0,19	0,19
Viet Nam	0,06	0,06	0,06
Yemen	0,06	0,06	0,06
Yugoslavia	0,06	0,06	0,06
Zambia	0,06	0,06	0,06
Zimbabwe	0,06	0,06	0,06
	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>

A33-25: Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el fondo general y determinar los anticipos al fondo de capital circulante de los Estados que se han adherido al Convenio

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que:

- en los párrafos 6.9 y 7.4 del Reglamento financiero se dispone que el Consejo, cuando la Asamblea no esté en sesión, fijará las cuotas y anticipos de los nuevos Estados contratantes, a reserva de que se aprueben o ajusten durante el siguiente período de sesiones de la Asamblea; y
- el Consejo ha procedido en consecuencia por lo que respecta a los Estados que pasaron a ser miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional después del 32º período de sesiones de la Asamblea, que deben pagar la cuota indicada más adelante;

2. *Confirma* la decisión del Consejo de fijar las cuotas y anticipos de los siguientes Estados en los porcentajes indicados, debiendo aplicarse dicho porcentaje a cada Estado contratante a partir de la fecha indicada a continuación:

<i>Nombre del nuevo Estado contratante</i>	<i>Fecha en que pasó a ser miembro</i>	<i>Fecha de aplicación de la cuota</i>	<i>Porcentaje de la cuota 2001</i>
La República Federativa de Yugoslavia	13 de enero de 2001	1 de febrero de 2001	0,06% para 2001
Andorra	25 de febrero de 2001	1 de marzo de 2001	0,06% para 2001

PRESUPUESTOS

A32-24: Presupuestos correspondientes a 1999, 2000 y 2001

A. Presupuesto por programas para 1999-2000-2001

La Asamblea toma nota de que:

1. de conformidad con el Artículo 61 del Convenio, el Consejo ha presentado a la Asamblea los proyectos de presupuesto anual (cifras AOSC indicativas) correspondientes a los ejercicios económicos de 1999, 2000 y 2001, y ésta los ha considerado;

2. de conformidad con los Artículos 49, apartado e), y 61 del Convenio, la Asamblea aprueba los presupuestos de la Organización; y

Reconociendo que los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica se cubren principalmente con los ingresos provenientes de la ejecución de proyectos encomendada a la OACI por fuentes externas de financiación como el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, los gobiernos y otras fuentes;

Reconociendo que la magnitud del Programa de cooperación técnica no puede determinarse con gran exactitud hasta que los gobiernos de los países donantes y beneficiarios decidan sobre los proyectos pertinentes;

Reconociendo que a causa de las citadas dificultades, las cifras netas anuales del presupuesto AOSC correspondientes a 1999, 2000 y 2001 que figuran a continuación constituyen únicamente cálculos indicativos:

Programa de cooperación técnica

1999	2000	2001
4 190 000	4 206 000	4 370 000

Reconociendo que la cooperación técnica es un medio indispensable para promover el desarrollo y la seguridad de la aviación civil; y

Reconociendo las circunstancias que enfrenta el Programa de cooperación técnica de la Organización y la necesidad de seguir tomando medidas;

La Asamblea resuelve:

1. aprobar por la presente el presupuesto indicativo de los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica, en la inteligencia de que, dentro del marco de las previsiones anuales del presupuesto AOSC, se reajustará ulteriormente dicho presupuesto indicativo de conformidad con las disposiciones del Artículo IX del Reglamento financiero, siempre que las necesidades globales no excedan en ningún momento la cuantía de los fondos puestos a disposición de la Organización con este fin;

2. autorizar por la presente, de acuerdo con el Reglamento financiero y lo dispuesto en la presente Resolución, a que se utilicen, con respecto a los ejercicios de 1999, 2000 y 2001, las cantidades que siguen para el programa regular, en relación con **cada uno** de los años indicados:

Programa regular

	1999	2000	2001
I. Política general y dirección	785 000	804 000	1 313 000
II. Navegación aérea	7 674 000	7 575 000	7 655 000
III. Transporte aéreo	4 623 000	4 523 000	4 590 000
IV. Asuntos jurídicos	726 000	691 000	702 000
V. Programas regionales y otros	17 755 000	18 482 000	18 926 000
VI. Apoyo administrativo	20 129 000	20 703 000	21 135 000

	1999	2000	2001
VII. Finanzas, relaciones exteriores/información al público, y evaluación de programas, auditoría y examen administrativo	3 050 000	3 105 000	3 062 000
TOTAL	54 742 000	55 883 000	57 383 000
Factores de reducción:			
Índices de vacantes	(3 486 000)	(3 536 000)	(3 622 000)
Reuniones	(130 000)	(66 000)	(104 000)
TOTAL	<u>51 126 000</u>	<u>52 281 000</u>	<u>53 657 000</u>
IX. Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, que se financiará con el superávit de efectivo	1 452 000	1 484 000	1 517 000
TOTAL DE CONSIGNACIONES APROBADAS	<u>52 578 000</u>	<u>53 765 000</u>	<u>55 174 000</u>

3. financiar, de conformidad con el Reglamento financiero y según se indica a continuación, las consignaciones totales aprobadas para cada uno de los años indicados en la Cláusula 2:

	1999	2000	2001
a) por asignación de cuotas a los Estados contratantes de acuerdo con la Resolución sobre la escala de cuotas	47 440 000	48 580 000	49 940 000
b) mediante ingresos varios	3 686 000	3 701 000	3 717 000
c) mediante el superávit de efectivo	1 452 000	1 484 000	1 517 000
TOTAL	<u>52 578 000</u>	<u>53 765 000</u>	<u>55 174 000</u>

B. Utilización del superávit de efectivo

La Asamblea toma nota de que:

1. en el párrafo 6.2 del Reglamento financiero se prevé que todo saldo del superávit de efectivo disponible al terminar el año anterior al que se celebre la Asamblea, se destinará a los fines que ésta determine; y

2. al 1 de enero de 1998, la cantidad de superávit de efectivo que podía distribuirse era de \$10 514 525.

La Asamblea resuelve que:

1. la Organización utilice del saldo del superávit de efectivo la cantidad de \$1 076 000, como créditos a los Estados contratantes, el 1 de enero de 1999 y según el plan de incentivos establecido de conformidad con la Resolución A26-23 de la Asamblea;

2. la Organización asigne la cantidad de \$1 452 000, \$1 484 000 y \$1 517 000 al Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional el 1 de enero de 1999, el 1 de enero de 2000 y el 1 de enero de 2001, respectivamente;

3. la Organización utilice como créditos a los Estados contratantes, \$2 985 525 al 1 de enero de 1999;

4. la Organización utilice, a condición de que el Consejo determine la suficiencia del nivel del fondo de capital circulante en el año 2000, el saldo de \$2 000 000 al 1 de enero de 2001, ya sea como créditos a los Estados contratantes, ya sea como créditos a los anticipos pagaderos al fondo de capital circulante de conformidad con la Resolución A32-28 de la Asamblea;

5. el superávit de efectivo mencionado en las Cláusulas 3 y 4 se distribuya a los Estados que hayan pagado sus cuotas correspondientes a los ejercicios financieros en los cuales se hayan determinado superávit. Sin embargo, a los Estados contratantes que hayan concertado acuerdos o que tengan ya acuerdos, se acreditará la parte que les corresponda del superávit de efectivo de conformidad con la Resolución A32-27 de la Asamblea; y

6. los créditos a los Estados contratantes se aplicarán en el orden habitual, es decir, en primer lugar a los anticipos pagaderos al fondo de capital circulante, en segundo lugar a las cuotas atrasadas a partir de las más antiguas y en tercer lugar a las cuotas del año en curso.

A33-23: Presupuestos correspondientes a 2002, 2003 y 2004

A. Presupuesto por programas para 2002-2003-2004

La Asamblea toma nota de que:

1. de conformidad con el Artículo 61 del Convenio, el Consejo ha presentado a la Asamblea los proyectos de presupuesto (cifras AOSC indicativas) correspondientes a los ejercicios económicos de 2002, 2003 y 2004, y ésta los ha considerado;

2. de conformidad con los Artículos 49, apartado e), y 61 del Convenio, la Asamblea aprueba los presupuestos de la Organización; y

Reconociendo que los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica se cubren principalmente con los ingresos provenientes de la ejecución de proyectos cuya ejecución encomiendan a la OACI fuentes externas de financiación como el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, los gobiernos y otras fuentes;

Reconociendo que la magnitud del Programa de cooperación técnica no puede determinarse con gran exactitud hasta que los gobiernos de los países donantes y beneficiarios decidan sobre los proyectos pertinentes;

Reconociendo que a causa de las citadas dificultades, las cifras netas anuales del presupuesto AOSC correspondientes a 2002, 2003 y 2004 que figuran a continuación constituyen únicamente cálculos indicativos:

Programa de cooperación técnica

2002	2003	2004
4 399 000	4 376 000	4 521 000

Reconociendo que la cooperación técnica es un medio indispensable para promover el desarrollo y la seguridad de la aviación civil;

Reconociendo las circunstancias que enfrenta el Programa de cooperación técnica de la Organización y la necesidad de seguir tomando medidas;

La Asamblea resuelve:

1. aprobar por la presente el presupuesto indicativo de los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica en la inteligencia de que, dentro del marco de las previsiones anuales del presupuesto AOSC, se reajustará ulteriormente dicho presupuesto indicativo de conformidad con las disposiciones del Artículo IX del Reglamento financiero, siempre que las necesidades globales no excedan en ningún momento la cuantía de los fondos puestos a disposición de la Organización con este fin;

2. autorizar por la presente, de acuerdo con el Reglamento financiero y lo dispuesto en la presente Resolución, a que se utilicen, con respecto a los ejercicios de 2002, 2003 y 2004, las cantidades que siguen para el programa regular, en relación con **cada uno** de los años indicados:

Programa regular

	2002	2003	2004
I. Política general y dirección	1 838 000	888 000	1 437 000
II. Navegación aérea	8 236 000	8 640 000	8 765 000
III. Transporte aéreo	4 491 000	4 622 000	4 750 000
IV. Asuntos jurídicos	786 000	816 000	810 000
V. Programas regionales y otros	14 761 000	15 069 000	15 411 000
VI. Apoyo administrativo	21 528 000	22 039 000	22 726 000
VII. Finanzas, relaciones exteriores/información al público, y evaluación de programas, auditoría y examen administrativo	3 372 000	3 468 000	3 479 000
VIII. Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional	968 000	990 000	1 016 000
TOTAL	55 980 000	56 532 000	58 394 000

Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, que se financiará con el superávit de efectivo			
VIII. Resto de la continuación	763 000	808 000	904 000
IX. Ampliación	—	244 000	1 158 000
TOTAL	763 000	1 052 000	2 062 000
TOTAL CONSIGNACIONES AUTORIZADAS	56 743 000	57 584 000	60 456 000

3. financiar, de conformidad con el Reglamento financiero y según se indica a continuación, las consignaciones totales aprobadas para cada uno de los años indicados en la Cláusula 2:

	2002	2003	2004
a) por asignación de cuotas a los Estados contratantes de acuerdo con la Resolución sobre la escala de cuotas	49 940 000	50 330 000	50 500 000
b) mediante ingresos varios	4 544 000	4 454 000	4 327 000
c) mediante el superávit de efectivo	2 259 000	2 800 000	5 629 000
TOTAL	56 743 000	57 584 000	60 456 000

4. que se provean \$770 000 a la seguridad de la aviación para el trienio 2002-2004 (\$250 000 en 2002, \$260 000 en 2003 y \$260 000 en 2004), utilizando la diferencia positiva resultante de las necesidades en dólares canadienses presupuestadas en dólares estadounidenses y los dólares estadounidenses requeridos para adquirir dólares canadienses, de conformidad con contratos de compra a término. Tales fondos están bajo el control del Consejo y han de utilizarse de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento financiero de la OACI.

B. Utilización del superávit de efectivo

La Asamblea toma nota de que:

1. en el párrafo 6.2 del Reglamento financiero se prevé que todo saldo del superávit de efectivo disponible al cierre del ejercicio anterior al año en que se celebra la Asamblea se destinará a los fines que ésta determine; y

2. al 1 de enero de 2001, la cantidad de superávit de efectivo disponible para su distribución se elevaba a \$11 688 000.

La Asamblea resuelve que:

1. del saldo de superávit de efectivo, la Organización utilice la cantidad de \$1 000 000 como créditos a los Estados contratantes el 1 de enero de 2002 y según el plan de incentivos establecido de conformidad con la Resolución A26-23 de la Asamblea; los Estados que deseen que se les devuelva o que se atribuya al Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS), la parte que les corresponde del superávit deberían notificarlo al Secretario General antes del 31 de diciembre de 2001. En caso de que no se reciba notificación alguna, el Secretario General considerará la cantidad como contribución voluntaria al Mecanismo de seguridad de la aviación AVSEC y notificará a los Estados en consecuencia;

2. la Organización asigne las cantidades de \$763 000, \$1 052 000 y \$2 062 000 al Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (resto y continuación de la ampliación) el 1 de enero de 2002, el 1 de enero de 2003 y el 1 de enero de 2004, respectivamente; y

3. la Organización asigne la cantidad de \$1 496 000, \$1 748 000 y \$3 567 000 para financiar parte del presupuesto del programa regular correspondiente a los ejercicios de 2002, 2003 y 2004, con miras a reducir al mínimo las cuotas fijadas a los Estados contratantes.

FONDO DE CAPITAL CIRCULANTE

A33-28: Fondo de capital circulante

La Asamblea:

1. *Toma nota de que:*

- a) de conformidad con la Resolución A32-28, el Consejo ha presentado un informe, que la Asamblea ha examinado, sobre la suficiencia del fondo de capital circulante y la correspondiente autorización para pedir préstamos;
- b) en los últimos años, la acumulación de cuotas atrasadas ha constituido, junto con las demoras en el pago de las cuotas del año en curso, un creciente obstáculo para la ejecución del programa de trabajo, al tiempo que ha creado serios problemas de incertidumbre financiera;
- c) la longitud relativa del ciclo presupuestario trienal de la OACI influye en la determinación de un nivel prudente para el fondo de capital circulante y de la autorización para pedir préstamos, dado que únicamente la Asamblea puede fijar cuotas a los Estados contratantes;
- d) dado el número de funcionarios permanentes en la OACI, hay un mínimo prácticamente irreducible que la Organización debe pagar mensualmente en concepto de salarios. Esta cantidad no puede ser objeto de reducción a corto plazo mediante ajustes en el programa de trabajo ya que el personal permanente sigue en su puesto y debe recibir su sueldo de todos modos;
- e) aunque pareciera que las crisis de liquidez pueden evitarse mediante una gestión cuidadosa de los gastos del programa de trabajo, las cantidades que se pagan mensualmente no podrían reducirse a corto plazo por debajo de la cantidad que se necesita para pagar los sueldos del personal permanente;
- f) la experiencia indica que algunas contribuciones considerables estaban supeditadas a necesidades imperiosas de carácter político del Estado en cuestión, y que la OACI no podía depender del pago de las cuotas aun a finales del año correspondiente;
- g) mientras que la entrada de fondos continúe siendo incierta, la OACI necesitaría el fondo de capital circulante como fuente de donde sacar fondos para hacer frente a sus ineludibles compromisos financieros;
- h) el superávit del fondo AOSC y otros fondos de la OACI es otra fuente posible de fondos. Pero la cuantía de dicho superávit es incierta y el uso de estos fondos se limita a los fines para los cuales se establecieron. El superávit del AOSC pertenece al Programa de cooperación técnica (TCP), y podría necesitarse para evitar que el TCP recurra al programa regular para obtener financiación complementaria. Depender de esta fuente en lugar de garantizar un nivel apropiado del fondo de capital circulante podría, por consiguiente, ser un error de principio y práctico y no sería una opción financiera prudente;
- i) según la situación financiera actual, no parecería necesario fijar cuotas a los Estados contratantes para cubrir los déficit de efectivo ocasionados por los atrasos en el pago de las cuotas; y
- j) el Consejo examinó el nivel del fondo de capital circulante en junio y en diciembre de 2000 y determinó que no era necesario aumentar en el año 2001 la cuantía del fondo de capital circulante de \$6 millones a \$8 millones.
2. *Resuelve* que:
- a) la cuantía del fondo de capital circulante se mantenga en \$6 millones para los años 2002 y 2003;
- b) el Consejo examinará el nivel del fondo de capital circulante a más tardar en noviembre de 2003 a fin de determinar la necesidad de un aumento para 2004;
- c) si el Consejo determina que se justifica, la cuantía del fondo de capital circulante se establecerá en \$8 millones para el año 2004, dependiendo de los aumentos resultantes de los anticipos pagados por nuevos Estados miembros de la Organización una vez aprobada la escala de cuotas para 2002. El Consejo examinará las opciones de financiación en esa oportunidad y decidirá los medios de financiación;
- d) se autorice al Secretario General, previa aprobación del Comité de Finanzas del Consejo, para cubrir las consignaciones ordinarias y suplementarias que no pueden financiarse con cargo al fondo general ni al fondo de capital circulante, pidiendo prestadas en el exterior las cantidades necesarias para hacer frente a las obligaciones inmediatas de la Organización, y se exija al Secretario General que las remolse con la mayor rapidez posible; el total de tales deudas pendientes de la Organización no excederá en ningún momento de \$3 millones durante el trienio;
- e) el Consejo informará al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea:
- i) si la cuantía del fondo de capital circulante es suficiente en función de la experiencia en 2001, 2002, y 2003;
- ii) si la situación financiera del fondo general y del fondo de capital circulante indica la necesidad de aumentar las cuotas a los Estados contratantes por los déficit de efectivo ocasionados por los atrasos en el pago de las cuotas;
- iii) si el nivel de autorización para contraer empréstitos es adecuado; y
- f) la Resolución A32-28 queda anulada y remplazada por la presente.
3. *Insta*:
- a) a todos los Estados contratantes a abonar sus cuotas al comienzo del año correspondiente, con objeto de reducir la probabilidad de que la Organización tenga que recurrir al fondo de capital circulante y a préstamos externos; y
- b) a los Estados en mora a cumplir lo antes posible sus obligaciones para con la Organización, según lo previsto en la Resolución A21-10.

CUOTAS ATRASADAS

A21-10: Cumplimiento por parte de los Estados contratantes de sus obligaciones financieras para con la Organización y medidas que han de tomarse respecto a aquellos Estados que no cumplan con las mismas

Considerando que el Artículo 62 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional dispone que la Asamblea podrá suspender el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que, en un plazo razonable, no cumpla con sus obligaciones financieras para con la Organización;

La Asamblea resuelve:

1. Que todos los Estados contratantes deberían reconocer la necesidad de pagar sus cuotas en el año en que las mismas venzan y tan pronto, dentro de ese mismo año, como lo permitan sus sistemas financieros, a fin de evitar que la Organización tenga que recurrir al fondo de capital circulante para compensar el déficit;

2. Que se den instrucciones al Secretario General para que envíe a todos los Estados contratantes estados trimestrales con indicación de las cantidades adeudadas hasta el 31 de diciembre del ejercicio económico anterior;

3. Que se autorice y se pida al Consejo que, por los medios que juzgue oportunos, negocie y celebre arreglos con los Estados contratantes atrasados en el pago de sus cuotas, para liquidar con la Organización sus obligaciones financieras acumuladas, teniendo debidamente en cuenta la situación económica de los Estados afectados, y que ponga en conocimiento del próximo período de sesiones de la Asamblea los ajustes y acuerdos concertados;

4. Que todos los Estados contratantes que se encuentren atrasados más de dos años en el pago de sus cuotas, además de abonar anualmente la totalidad de las cuotas que les correspondan cada año:

- a) abonen sin dilación parte de sus atrasos, mediante una aportación no inferior a \$2 000, cantidad mínima que se aumentará proporcionalmente para los Estados a los que se haya fijado en la escala de la OACI una cuota superior a la mínima;
- b) concierten un acuerdo con la Organización, si es que todavía no lo han hecho, dentro de los seis meses siguientes a la fecha de pago indicada en el inciso a) anterior, para liquidar la cantidad adeudada, acuerdo que preverá el pago de dicha cantidad en un período no superior a 10 años, que a discreción del Consejo podrá prorrogarse, en casos especiales, hasta 15 o más años;

5. Que, de no haberse concertado un acuerdo satisfactorio o de no haberse cumplido los términos del mismo cuando se celebre el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea, dicha

Asamblea debería considerar entonces si corresponde aplicar las disposiciones del Artículo 62 del Convenio;

6. Que podrá suspenderse el derecho al voto solamente a los Estados que adeuden una cantidad igual o mayor que la suma de las cuotas correspondientes a los dos ejercicios económicos anteriores;

7. Que la Asamblea podrá suspender el derecho de voto de los Estados que adeuden las cuotas correspondientes al período antes especificado, a menos que:

- a) hayan concertado arreglos con el Consejo para la liquidación de sus obligaciones pendientes y para el pago de sus cuotas correspondientes y hayan cumplido lo estipulado en dichos arreglos; o
- b) la Asamblea decida que la falta de pago se deba a circunstancias ajenas a la voluntad de los Estados en cuestión; o
- c) la Asamblea esté convencida de que los Estados en cuestión hayan demostrado que realmente desean llegar a una solución equitativa para liquidar sus obligaciones pendientes;

8. Que el Consejo podrá restablecer a cualquier Estado el derecho de voto que le haya sido suspendido por la Asamblea en virtud del Artículo 62 del Convenio, de acuerdo con las condiciones estipuladas en la Cláusula resolutive 3) anterior, en cuanto haya demostrado su voluntad de llegar a un arreglo equitativo de sus obligaciones financieras para con la Organización;

9. Que la presente resolución sustituye y anula las Resoluciones A16-56 y A18-7.

A31-26: *Arreglos para liquidar las cuotas atrasadas

La Asamblea:

Considerando que en el párrafo 6.5 del Reglamento financiero de la OACI se establece que las cuotas de los Estados contratantes se considerarán vencidas y exigibles íntegramente el primer día del ejercicio económico al cual correspondan;

Considerando que en la Resolución A21-10 de la Asamblea se enuncia que todos los Estados contratantes deberían reconocer la necesidad de pagar sus cuotas en el año en que éstas venzan;

Considerando que en el Artículo 62 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional se dispone que la Asamblea puede

* Las Cláusulas dispositivas 2 y 4 fueron reemplazadas por la Resolución A32-27.

suspender el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que, en un período razonable, no cumpla sus obligaciones financieras para con la Organización;

Tomando nota de que, en los últimos años, la acumulación de cuotas atrasadas ha aumentado considerablemente y ha constituido, junto con las demoras en el pago de las cuotas del año en curso, un obstáculo para la ejecución del programa de trabajo, creando serias dificultades de liquidez;

Insta a todos los Estados contratantes atrasados en el pago de sus cuotas a que tomen las medidas necesarias para liquidarlas;

Insta a todos los Estados contratantes, y en particular a los Estados elegidos para integrar el Consejo, a tomar todas las medidas necesarias para pagar sus cuotas puntualmente;

Resuelve que:

1. se encomiende al Consejo que continúe intensificando la práctica seguida actualmente de proponer a los Estados contratantes atrasados en el pago de sus cuotas que concierten arreglos para liquidarlas de conformidad con las disposiciones de la Resolución A21-10 de la Asamblea, teniendo en cuenta que, conforme a lo dispuesto en el párrafo 6.6 del Reglamento financiero, puede aceptarse parte del pago en otras divisas, en la medida en que el Secretario General pueda utilizarlas;

3. con efecto a partir del 1 de enero de 1998, se suspenda el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a los Estados contratantes que no hayan cumplido sus obligaciones financieras para con la Organización durante los tres años anteriores o más, y o bien no hayan concertado con el Consejo un acuerdo para liquidar sus cuotas pendientes o no hayan cumplido con los términos de dicho acuerdo; la suspensión se revocará inmediatamente, al abonar la totalidad de los atrasos pendientes durante por lo menos tres años o al concertar con el Consejo un acuerdo para liquidar los atrasos mediante pagos a plazos durante cierto período, de conformidad con la Resolución A21-10 de la Asamblea y en cumplimiento de los términos del acuerdo concertado;

5. esta resolución remplace a la Resolución A29-31.

A33-27: Incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo

La Asamblea:

Recordando la preocupación expresada por Asambleas anteriores ante el aumento de las cuotas atrasadas;

Reiterando la necesidad de que todos los Estados contratantes paguen sus cuotas en la fecha en que éstas venzan;

Tomando nota de que el derecho a voto en la Asamblea y en el Consejo de varios Estados ha sido suspendido, de conformidad con la Resolución A31-26 de la Asamblea;

Reafirmando la extrema importancia de la participación de todos los Estados en las actividades de la Organización;

Tomando nota de que el superávit de efectivo se ha distribuido tradicionalmente a los Estados contratantes que hayan pagado sus cuotas correspondientes a los ejercicios económicos respecto a los cuales se han determinado superávit; y

Deseando alentar a los Estados a liquidar sus cuotas atrasadas y al mismo tiempo prever incentivos para que lo hagan;

Resuelve que:

1. el reparto de los superávit de efectivo se limite a los Estados contratantes que, en la fecha del reparto, hayan pagado las cuotas de los ejercicios económicos respecto a los cuales se hayan determinado los superávit y que se termine el derecho a los superávit de los Estados que tengan cuotas pendientes de los años en cuestión, excepto los Estados que hayan concertado acuerdos y que hayan cumplido los términos de dichos acuerdos;

2. los Estados contratantes con cuotas atrasadas de tres años completos o más y que tengan acuerdos o concierten acuerdos para liquidar cuotas atrasadas desde hace mucho tiempo, y que hayan cumplido los términos de los acuerdos, reciban la parte que les corresponde del superávit de efectivo que se reparta aunque no hayan pagado las cuotas de los ejercicios económicos respecto a los cuales se hayan determinado los superávit;

3. los pagos de los Estados contratantes con cuotas atrasadas de tres años o más se retendrán en una cuenta separada para financiar gastos de actividades relativas a la seguridad de la aviación y de proyectos nuevos e imprevistos relacionados con la seguridad aeronáutica o con una mayor eficiencia en la realización de los programas de la OACI, decisión que quedará bajo el control del Consejo y sobre la que se informará al siguiente período de sesiones de la Asamblea;

4. se pida al Consejo que siga de cerca la cuestión de las cuotas atrasadas; los efectos de los planes de incentivos en el pago de cuotas atrasadas de los Estados, e informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre los resultados de sus iniciativas incluyendo otras medidas que se consideren; y

5. esta resolución sustituya a la Resolución A32-27 de la Asamblea.

A32-28, Insta Cláusula 2: Fondo de capital circulante

**CUENTAS E INFORMES
DE AUDITORÍA**

A33-30: Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 1998, 1999 y 2000 y examen de los respectivos informes de auditoría

Considerando que las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios de 1998, 1999 y 2000 y los informes de auditoría de las mismas, presentados por el Auditor General del Canadá — miembro del Grupo Mixto de Auditores Externos de las Naciones Unidas y organismos especializados — en calidad de Auditor externo de la OACI, se han presentado a la Asamblea previo envío a los Estados contratantes;

Considerando que el Consejo ha examinado los informes del Auditor y los ha sometido a la consideración de la Asamblea; y

Considerando que, de conformidad con el Capítulo VIII, párrafo f) del Artículo 49 del Convenio, se han verificado los gastos;

La Asamblea:

1. *Toma nota* del informe del Auditor externo sobre las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio económico de 1998 y de los comentarios del Consejo y del Secretario General en cumplimiento de las recomendaciones convenidas en el informe de auditoría;

2. *Toma nota* del informe del Auditor externo sobre las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio económico de 1999 y de los comentarios del Consejo y del Secretario General en cumplimiento de las recomendaciones contenidas en el informe de auditoría;

3. *Toma nota* del informe del Auditor externo sobre las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio económico de 2000 y de los comentarios del Consejo y del Secretario General en cumplimiento de las recomendaciones contenidas en el informe de auditoría;

4. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 1998;

5. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 1999; y

6. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2000.

A33-31: Aprobación de los estados financieros relativos al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administrados por la OACI en calidad de organismo de ejecución, correspondientes a los ejercicios económicos de 1998, 1999 y 2000 y examen de los respectivos informes de auditoría

Considerando que se han presentado a la Asamblea previo envío a los Estados contratantes, los estados financieros correspondientes a los ejercicios de 1998, 1999 y 2000 relativos al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administrados por la OACI en calidad de organismo de ejecución y los informes de auditoría presentados por el Auditor General del Canadá — miembro del Grupo Mixto de Auditores Externos de las Naciones Unidas y organismos especializados — en calidad de Auditor externo de la OACI;

Considerando que el Consejo ha examinado los informes de auditoría y los ha presentado a la Asamblea, para su examen y traslado al Administrador del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo; y

Considerando que el Reglamento financiero y Reglamentación Financiera Detallada del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo dispone que las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas a las que se les haya encargado la ejecución o realización de actividades del PNUD transmitirán al Administrador, para que las presente a la Junta Ejecutiva, cuentas que indiquen la situación del fondo que les haya asignado el Administrador. Esas cuentas deberán llevar certificaciones de comprobación de los auditores externos de las organizaciones e ir acompañadas de los informes que presenten esos auditores.

La Asamblea:

1. *Toma nota* del informe del Auditor externo sobre los estados financieros relativos al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administrados por la OACI en calidad de organismo de ejecución correspondientes al ejercicio económico de 1998, de los comentarios del Consejo relativos al fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) y de los comentarios del Secretario General en cumplimiento de las recomendaciones contenidas en el informe de auditoría;

2. *Toma nota* del informe del Auditor externo sobre los estados financieros relativos al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administrados por la OACI en calidad de organismo de ejecución correspondientes al ejercicio económico de 1999, de los comentarios del Consejo relativos al fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) y de los comentarios del Secretario General en cumplimiento de las recomendaciones contenidas en el informe de auditoría;

3. *Toma nota* del informe del Auditor externo sobre los estados financieros relativos al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administrados por la OACI en calidad de organismo de ejecución correspondientes al ejercicio económico de 2000;

4. *Aprueba* los estados financieros relativos al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administrados por la OACI en calidad de organismo de ejecución correspondientes al ejercicio económico de 1998;

5. *Aprueba* los estados financieros relativos al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administrados por la OACI en

calidad de organismo de ejecución correspondientes al ejercicio económico de 1999;

6. *Aprueba* los estados financieros relativos al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administrados por la OACI en calidad de organismo de ejecución correspondientes al ejercicio económico de 2000; y

7. *Encarga* que dichos estados financieros y los informes de auditoría se transmitan al Administrador del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, para que los presente a la Junta Ejecutiva.

A5-10: Procedimiento de intervención mixta

Considerando que la OACI se ha valido desde el principio de los servicios de interventores profesionales;

Considerando que se ha establecido un Grupo Mixto de Interventores para las Naciones Unidas y los organismos especializados, de conformidad con la Resolución 347 (IV) de las Naciones Unidas;

Considerando que de conformidad con el Acuerdo celebrado entre las Naciones Unidas y la OACI existe la obligación de lograr la mayor uniformidad posible respecto a las operaciones y métodos administrativos y financieros;

Considerando que no ha resultado práctico proceder con un plan de alternativa consistente en la combinación de ambos sistemas;

La Asamblea resuelve:

1. Revocar las medidas previstas en la Resolución A1-63 que autorizan el nombramiento de auditores de la Organización; y

2. Confirmar la decisión tomada por el Consejo de la OACI, de nombrar como su interventor externo a un miembro del Grupo Mixto de Interventores para las Naciones Unidas y los organismos especializados.

A29-34: Designación del auditor externo

La Asamblea toma nota de que:

1. El Reglamento financiero dispone que, a reserva de que lo confirme la Asamblea, el Consejo nombrará al auditor externo de la Organización;

2. El Consejo, en su sesión del 22 de marzo de 1991, nombró auditor externo al Sr. L. Denis Desautels, sucesor del Sr. Kenneth M. Dye en el cargo de Auditor general de Canadá, y miembro del Grupo Mixto de Auditores Externos de las Naciones Unidas y de los Organismos Especializados; y por lo tanto

La Asamblea:

1. *Expresa* su sincero reconocimiento al Sr. Kenneth M. Dye por los excelentes servicios prestados a la Organización en calidad de auditor externo (1981-1991) y por la eficaz ayuda y cooperación que ha brindado durante ese período a los funcionarios y órganos de la OACI; y

2. *Confirma* la decisión tomada por el Consejo al nombrar auditor externo de la OACI al Sr. L. Denis Desautels.

ASUNTOS VARIOS

A33-22: Arreglos para la auditoría externa de las cuentas de los ejercicios financieros correspondientes a 2000 y 2001

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que:

a) El Reglamento financiero prevé que, con sujeción a la confirmación de la Asamblea, el Consejo nombrará al auditor externo de la Organización; y

b) El Consejo aprobó el nombramiento, como medida provisional, de la Sra. Sheila Fraser quien sucedió al Sr. Desautels en el cargo de Auditor General del Canadá, como auditora externa de la OACI para las cuentas de los ejercicios financieros correspondientes a 2000 y 2001, de conformidad con el párrafo 13.1 del Reglamento financiero; y, por consiguiente

2. *Expresa* su sincero agradecimiento al Sr. Desautels por la elevada calidad de los servicios prestados a la Organización a título de Auditor externo (1991 – 2001) y por su cooperación y ayuda eficaz durante ese período a los funcionarios y órganos de la OACI; y

3. *Confirma* la decisión adoptada por el Consejo al nombrar, como medida provisional, a la Sra. Sheila Fraser, quien sucedió al Sr. Desautels en el cargo de Auditor General del Canadá, como auditora externa de la OACI para las cuentas de los ejercicios financieros correspondientes a 2000 y 2001.

A33-24: Fondo para tecnología de la información y de las comunicaciones (ICT)

Considerando que el Consejo estima que las mejoras en los sistemas de información y comunicaciones de la Organización son

importantes para mejorar la eficacia y eficiencia de la Organización, estipulada en las Resoluciones A32-2 y A32-1 de la Asamblea;

Considerando que la Asamblea ha tomado nota de que el sistema contable existente tiene más de 30 años y de que es necesario hacer mejoras para satisfacer los requisitos de información de los Estados contratantes sobre los programas regular y de cooperación técnica;

Considerando que la Asamblea ha tomado nota de las observaciones del Auditor externo sobre las deficiencias y riesgos del actual sistema financiero de la OACI que figuran en la nota A33-WP/28, AD/12 (Doc 9780); y

Reconociendo que las provisiones del presupuesto por programas no incluyen inversiones importantes en tecnología de la información y de las comunicaciones;

La Asamblea:

1. *Pide* a los Estados que hagan contribuciones voluntarias en efectivo o en especie para ICT en la OACI;

2. *Decide* utilizar los intereses del fondo general que excedan de las sumas incluidas en el presupuesto bajo ingresos varios en los años 2001 y 2002 para mejoras de la ICT y específicamente para la implantación de un nuevo sistema financiero;

3. *Decide* que el saldo de las consignaciones disponibles, incluyendo consignaciones suplementarias relacionadas con la autoridad del Consejo en virtud del párrafo 5.2 del Reglamento financiero, al 31 de diciembre de 2001, también se utilicen para financiar mejoras de ICT en la OACI;

4. *Resuelve* crear un fondo para ICT con los recursos mencionados anteriormente;

5. *Encarga* al Secretario General que asigne alta prioridad a la modernización de los sistemas financieros, a las mejoras del sitio web de la OACI y a la consolidación de los servidores de archivo; y

6. *Pide* al Consejo que siga al tanto del progreso realizado mediante el uso del fondo para ICT y que presente un informe en el siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre el uso del fondo para ICT.

A22-30: Examen de todos los aspectos de los servicios de idiomas de la OACI

APÉNDICE A

Resoluciones de la Asamblea que ya no están vigentes

A16-1: Resoluciones no vigentes de la Asamblea

Considerando que desde que se estableció la Organización de Aviación Civil Internacional, el 4 de abril de 1947, la Asamblea ha aprobado varios centenares de resoluciones muchas de las cuales o partes de ellas ya no están en vigor debido, entre otras razones, a que ellas o partes de las mismas han expirado o fueron canceladas o remplazadas expresa o tácitamente, por medidas posteriores de la Asamblea;

Considerando que, como se ha reconocido en la Resolución de la Asamblea A15-2, no siempre está claro si algunas de estas resoluciones son actualmente válidas;

Considerando que, es conveniente especificar las resoluciones o las partes de las mismas adoptadas por la Asamblea en el pasado, que ya no están vigentes; y

Considerando que, es conveniente indicar claramente que las resoluciones de la Asamblea Interina de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI) no están vigentes;

La Asamblea declara:

1. Que, con sujeción a lo dispuesto en la Cláusula 2) que sigue, las resoluciones o sus partes especificadas en la lista adjunta, que comprende todas las resoluciones anteriormente canceladas, no están vigentes; y

2. Que la presente medida no afectará a ningún derecho, privilegio, obligación o responsabilidad adquirida, acumulada o incurrida, ni a ningún arreglo hecho de conformidad con algunas de las resoluciones especificadas en la lista adjunta y, en particular, no cancelará ni disminuirá, en forma alguna, las deudas de cualquier Estado contratante con la Organización surgidas en virtud de cualesquiera de esas resoluciones.

La Asamblea toma nota, además:

3. De que las resoluciones adoptadas por la Asamblea Interina de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI) no están vigentes.

Resoluciones de la Asamblea y partes de las mismas no vigentes

Período de sesiones de la Asamblea

Número de las resoluciones

OPACI

I; II; III; IV; V; VI; VII; VIII; IX; X; XI; XII; XIII; XIV; XV; XVI; XVII; XVIII; XIX; XX; XXI; XXII; XXIII; XXIV; XXV; XXVI; XXVII; XXVIII; XXIX; XXX; XXXI; XXXII; XXXIII; XXXIV; XXXV; XXXVI; XXXVII; XXXVIII; XXXIX; XL; XLI; XLII; XLIII; XLIV; XLV; XLVI; XLVII; XLVIII; XLIX; L; LI; LII; LIII;

1^{er} período

A1-1; A1-4; A1-5; A1-6; A1-7; A1-12; A1-13; A1-16; A1-18; A1-19; A1-20; A1-21; A1-22; A1-24; A1-25; A1-26; A1-27; A1-28; A1-29; A1-30; A1-31; A1-32; A1-33; A1-34; A1-35; A1-36; A1-37; A1-38; A1-39; A1-40; A1-41; A1-42; A1-43; A1-44; A1-45; A1-46; A1-47; A1-48; A1-49; A1-50; A1-51 (cláusula 4); A1-52; A1-53; A1-55; A1-56; A1-57; A1-58; A1-59; A1-60; A1-61; A1-62; A1-63; A1-64; A1-65 (cláusula 2 y párrafo 4.1.6 del Anexo 1 a la Resolución); A1-66; A1-67; A1-68; A1-69; A1-70; A1-71;

2^o período

A2-1; A2-2; A2-3; A2-4; A2-5; A2-7; A2-8; A2-9 (cláusulas 1, 3); A2-10; A2-11; A2-12; A2-13; A2-14; A2-15; A2-16; A2-17; A2-18; A2-19; A2-20; A2-21; A2-22; A2-23; A2-28; A2-29; A2-30; A2-31; A2-32; A2-33; A2-34; A2-35; A2-36; A2-37; A2-38; A2-39; A2-40; A2-41; A2-42; A2-43; A2-44; A2-45; A2-46; A2-47; A2-48; A2-49; A2-50; A2-51; A2-52; Rec. 1; Rec. 2; Rec. 3; Rec. 4; Rec. 5; Rec. 6; Rec. 7; Rec. 8; Rec. 9; Rec. 10; Rec.11; Rec.12; Rec. 13; Rec. 14; Rec. 15;

3^{er} período

A3-1; A3-2; A3-3; A3-4; A3-5 (cláusulas 1, 3); A3-6; A3-7; A3-8; A3-9; (cláusulas 1, 2, 3, 4, y todos los *considerandos*); A3-10; A3-11; A3-12; A3-13; A3-14; A3-15; A3-16; A3-17; A3-18; A3-19; A3-20; A3-21; A3-22; A3-23; A3-24;

4^o período

A4-2; A4-4; A4-5; A4-6; A4-7; A4-8; A4-9; A4-10; A4-11; A4-12; A4-13; A4-14; A4-15; A4-16; A4-17; A4-18; A4-20; A4-21; A4-22; A4-23; A4-24; A4-25; A4-26; A4-27; A4-28;

<i>Período de sesiones de la Asamblea</i>	<i>Número de las resoluciones</i>	<i>Período de sesiones de la Asamblea</i>	<i>Número de las resoluciones</i>
	A4-29; A4-30; A4-32; A4-33; A4-34; A4-35; A4-36; A4-37; Rec. 1; Rec. 2; Rec.3; Rec. 4; Rec. 5; Rec. 6;		A14-40; A14-41; A14-42; A14-44; A14-45; A14-46; A14-47; A14-48; A14-49; A14-50; A14-51; A14-52;
5° período	A5-1; A5-2; A5-4; A5-6; A5-7; A5-8; A5-9; A5-11; A5-12; A5-13; A5-14; A5-15; A5-16; A5-17; A5-18; A5-19; A5-20; A5-21;	15° período	A15-1; A15-2; A15-3; A15-4; A15-5 (cláusulas 1, 2, 4 y todos los <i>considerandos</i> excepto el quinto)**; A15-6; A15-8; A15-11; A15-13; A15-14; A15-16; A15-19; A15-20; A15-21; A15-23; A15-24; A15-25; A15-26; A15-27; A15-29; A15-30; A15-31; A15-32; A15-33; A15-35; A15-36; A15-37; A15-38.
6° período	A6-1; A6-2; A6-3; A6-4; A6-5; A6-6; A6-7; A6-8; A6-9; A6-10; A6-11; A6-13; A6-14; A6-15;		
7° período	A7-1; A7-2; A7-4; A7-7; A7-8; A7-9; A7-10; A7-11; A7-12; A7-13; A7-14 (cláusula 2); A7-15 (cláusula 2); A7-16; A7-17; A7-18; A7-19; A7-20; A7-21; A7-22; A7-23; A7-24; A7-25; A7-26; A7-27; A7-28; A7-29; A7-30; A7-31; A7-32; A7-33;		
8° período	A8-2; A8-3; A8-6; A8-7; A8-8; A8-9; A8-10; A8-11; A8-12; A8-13; A8-14; A8-15; A8-16; A8-17; A8-18;		
9° período	A9-1; A9-2; A9-3; A9-4; A9-5; A9-6; A9-7; A9-8; A9-9; A9-10; A9-11; A9-12; A9-13; A9-14; A9-15;		
10° período	A10-1; A10-2; A10-3; A10-4; A10-6; A10-7; A10-8; A10-9; A10-10; A10-12; A10-13; A10-14; A10-15; A10-16; A10-17; A10-18; A10-19; A10-20; A10-21; A10-22; A10-23; A10-24; A10-25; A10-26; A10-27; A10-28; A10-29; A10-30; A10-31; A10-32 (cláusulas 1, 2, 4, 7); A10-33; A10-34; A10-35; A10-37; A10-38; A10-39; A10-41; A10-42; A10-43; A10-44; A10-45; A10-46; A10-47; A10-48; A10-49; A10-50; A10-51; A10-52; A10-53;		
11° período	A11-2; A11-3; A11-4; A11-5; A11-6; A11-7; A11-8; A11-9; A11-10; A11-11; A11-12; A11-13; A11-14; A11-15; A11-16; A11-17; A11-18;		
12° período	A12-1; A12-2; A12-3; A12-5; A12-6; A12-7; A12-8; A12-9; A12-10; A12-11; A12-12; A12-13; A12-14; A12-15; A12-16; A12-17; A12-19 (cláusulas 1, 3); A12-20; A12-21; A12-22; A12-23; A12-24; A12-25; A12-26; A12-27; A12-28; A12-29; A12-31; A12-32; A12-33; A12-34; A12-36; A12-37; A12-38; A12-39; A12-40; A12-41;		
14° período*	A14-2; A14-3; A14-4; A14-6 (cláusulas 4, 5); A14-8; A14-9; A14-10; A14-11; A14-12; A14-13; A14-14; A14-15; A14-16; A14-17; A14-18; A14-19; A14-20; A14-21; A14-22; A14-23; A14-24; A14-25 (cláusulas 1, 2); A14-26; A14-27; A14-28; A14-29; A14-30; A14-31; A14-32; A14-35; A14-36; A14-38; A14-39;		

A18-1: Resoluciones no vigentes de la Asamblea

La Asamblea declara que, por las razones que se indican a continuación, las siguientes resoluciones, aunque no hayan quedado remplazadas por nuevas resoluciones, ya no están en vigor:

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A15-28	Consignaciones para el ejercicio económico de 1968	<i>Cumplida</i>
A15-34	Prorrateo de los gastos de la Organización entre los Estados contratantes para 1966, 1967 y 1968	<i>Cumplida</i>
A16-21	Estadísticas de transporte aéreo comercial no regular	<i>Cumplida</i>
A16-38	Presupuesto suplementario para 1968	<i>Cumplida</i>
A16-39	Plantilla de la Subdirección de idiomas	<i>Cumplida</i>
A16-40	Presupuesto 1969	<i>Cumplida</i>
A16-41	Presupuesto 1970	<i>Cumplida</i>
A16-43	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes al ejercicio económico de 1965 y examen del respectivo informe de intervención	<i>Cumplida</i>
A16-44	Aprobación de las cuentas de Asistencia Técnica correspondientes al ejercicio económico de 1965 y examen del respectivo informe de intervención	<i>Cumplida</i>

* Se ha suprimido "y 12-5" del primer *considerando* de A14-37.

** Se ha cambiado el título de la resolución para que diga "Valor económico de las instalaciones".

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>	<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A16-45	Aprobación de las cuentas del Fondo Especial de las Naciones Unidas correspondientes al ejercicio económico de 1965 y examen del respectivo informe de intervención	<i>Cumplida</i>	A1-17	Política a seguir respecto a los idiomas en la OACI	<i>Caducada (la cuestión está ahora cubierta en los reglamentos internos de los diferentes tipos de reuniones)</i>
A16-46	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes al ejercicio económico de 1966 y examen del respectivo informe de intervención	<i>Cumplida</i>	A1-54 Cláusula 4	Publicaciones de la OACI	<i>Caducada</i>
A16-47	Aprobación de las cuentas del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo correspondientes al ejercicio económico de 1966 y examen de los respectivos informes de intervención	<i>Cumplida</i>	A2-6	Adopción del Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves como documento abierto a la firma	<i>Cumplida</i>
A16-48	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes al ejercicio económico de 1967 y examen del respectivo informe de intervención	<i>Cumplida</i>	A4-19	Programa estadístico de la Organización 3 ^{er} considerando Cláusula 2	<i>Caducado Caducada</i>
A16-49	Aprobación de las cuentas del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo correspondientes al ejercicio económico de 1967 y examen del respectivo informe de intervención	<i>Cumplida</i>	A13-2	Ratificación del Protocolo de enmienda del Artículo 50 a) del Convenio	<i>Remplazada por A17A-1 y 2</i>
A16-50	Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo respecto a las cuotas de Rumania, Singapur, Guyana, Barbados, Uganda, Bulgaria y Burundi	<i>Cumplida</i>	A14-43	Nombramiento de interventor externo	<i>Remplazada por A21-39</i>
A16-51	Reducción de la cuota de Malasia correspondiente a los años 1966, 1967 y 1968	<i>Cumplida</i>	A14-53	Aire acondicionado y reformas en los locales de la Sede	<i>Cumplida</i>
			A15-12	Medidas para facilitar la aplicación de SARPS y PANS	<i>Cumplida</i>
			A15-15	Examen de las necesidades de la aviación general internacional en relación con el campo de actividades técnicas de la OACI	<i>Cumplida</i>
			A16-3	Ruido producido por las aeronaves en la proximidad de los aeropuertos 4° y 5° considerandos Cláusulas 1 y 4	<i>Caducados Cumplidas</i>
			A16-20	Posible reconstrucción de la declaración refundida de los criterios permanentes en materia de navegación aérea	<i>Cumplida</i>
			A16-34	Departamento de Estadística y Grupos y reuniones sobre estadísticas 3 ^{er} considerando 4° considerando	<i>Caducado Cumplido</i>
			A16-35	Programa de la labor futura sobre revisión del Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de La Haya	<i>Cumplida</i>

A21-1: Resoluciones no vigentes de la Asamblea

La Asamblea declara:

1. Que, con sujeción a lo dispuesto en la cláusula 2) que sigue, las resoluciones o partes de resoluciones especificadas en la lista que figura más abajo, no están vigentes; y

2. Que la presente medida no afectará a ningún derecho, privilegio, obligación o responsabilidad adquirida, acumulada o incurrida, ni a ningún arreglo hecho de conformidad con algunas de las resoluciones especificadas en la lista que figura más abajo y, en particular, no cancelará ni disminuirá, en forma alguna, las deudas de cualquier Estado contratante con la Organización surgidas en virtud de cualesquiera de esas resoluciones.

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>	<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A18-21 Cláusula 3	Labor de transporte aéreo en la región	<i>Cumplida</i>		1971, 1972 y 1973, y examen de los respectivos informes de intervención	
A18-23	Presupuestos correspondientes a 1972, 1973 y 1974	<i>Cumplida</i>	A21-41	Aprobación de los Estados financieros del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo correspondiente a los ejercicios económicos de 1971, 1972 y 1973 y examen de los respectivos informes de intervención	<i>Cumplida</i>
A18-26 A7-3	Prorrates de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes (1972, 1973 y 1974)	<i>Cumplida</i>			
A19-2	Medidas que habrán de tomarse para dar cumplimiento a las Resoluciones 2555 y 2704 de la Asamblea General de las Naciones Unidas en relación con Portugal	<i>Anulada como resultado de la Cláusula 2 de la Resolución A21-5</i>			
A21-5	Derogación de la Resolución A19-2	<i>Cumplida</i>	A23-1: Resoluciones no vigentes de la Asamblea		
A21-11	Servicios de la Dependencia Común de Inspección	<i>Sustituida por la Resolución A22-7</i>	<i>La Asamblea declara:</i>		
A21-20 Cláusulas resolutivas a) y b)	Cooperación entre los Estados contratantes en las investigaciones de ciertos accidentes de aviación	<i>Cumplida</i>	1. Que, a reserva de lo dispuesto en la cláusula 2), las resoluciones enumeradas en la lista que figura a continuación, no están vigentes; y		
A21-26 Cláusula 1, c) la expresión "al Consejo, para que éste presente a la Asamblea"	Estudio sobre las tarifas de pasajeros y carga del transporte aéreo internacional	<i>Sustituida por la Resolución A22-22, Cláusula 4</i>	2. Que la presente medida no afectará a ningún derecho, privilegio, obligación o responsabilidad adquirida, acumulada o incurrida, ni a ningún arreglo hecho de conformidad con alguna de las resoluciones enumeradas a continuación y, en particular, no anulará ni disminuirá, en forma alguna, las obligaciones de cualquier Estado contratante para con la Organización dimanantes de cualesquiera de estas resoluciones.		
A21-30	Presupuesto suplementario 1974	<i>Cumplida</i>	<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A21-32	Principios que rigen el cálculo de las escalas de cuotas	<i>La decisión de la Asamblea se ha conservado en A21-33</i>	A14-33	Consideración de la situación económica del transporte aéreo internacional	<i>Cumplida</i>
A21-37	Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el fondo general y al determinar los anticipos al Fondo de Capital Circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio y redeterminación de la cuota de Pakistán como ha recomendado el Consejo	<i>Cumplida</i>	A17-15	Técnicas de inspección radiológica	<i>Cumplida</i>
A21-38	Nuevos cálculos de la cuota de China	<i>Cumplida</i>	A17-22	Simplificación propuesta de los procedimientos seguidos en la preparación de convenios	<i>Caducada</i>
A21-40	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de	<i>Cumplida</i>	A18-15	Unificación de las unidades de medida	<i>Caducó al adoptarse la nueva edición (4a.) del Anexo 5</i>
			A21-6	Suspensión del derecho de voto de Sudáfrica	<i>Cumplida</i>
			A21-13	Texto ruso auténtico del Convenio sobre Aviación Civil Internacional	<i>Cumplida</i>

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>	<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A21-14	Colección de las decisiones judiciales relativas a los convenios internacionales de derecho aéreo privado	<i>Cumplida</i>	A1-64 segundo considerando	Entrada en servicio comercial de las aeronaves supersónicas — el problema del estampido sónico	<i>Cumplida</i>
A21-27	Método para fijar las tarifas de los servicios aéreos regulares	<i>Cumplida</i>	A21-15	Estudio de un sistema de rotación de lugares de reunión de la Asamblea	<i>Cumplida</i>
A21-31	Presupuestos correspondientes a 1975, 1976 y 1977	<i>Cumplida</i>	A22-21	Mecanismos para la determinación de las tarifas internacionales — conferencias de tráfico de la IATA	<i>Cumplida</i>
A21-34	Prorrateo de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes (Contribuciones al fondo general para 1975, 1976 y 1977)	<i>Cumplida</i>	A22-26	Prioridad de los estudios encargados al Consejo	<i>Cumplida</i>
A22-34	Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio, y determinación de la cuota de la República Democrática de Corea	<i>Cumplida</i>	A22-31	Presupuestos correspondientes a 1978, 1979 y 1980	<i>Cumplida</i>
A22-35	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 1974, 1975 y 1976 y examen del respectivo informe de intervención	<i>Cumplida</i>	A22-32	Prorrateo de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes — Contribuciones al Fondo General para 1978, 1979 y 1980	<i>Cumplida</i>
A22-36	Aprobación de los estados financieros del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo correspondientes a los ejercicios económicos de 1974, 1975 y 1976, y examen de los respectivos informes de intervención	<i>Cumplida</i>	A23-10 segunda cláusula dispositiva	Ruido y emisiones de las aeronaves de reacción subsónica	<i>Cumplida</i>
			A23-15	Estudio de la relación coste/beneficios en la aplicación del proceso existente de planificación de sistemas a la introducción de nuevos tipos de aeronaves	<i>Cumplida</i>
			A23-20	Disponibilidad futura de combustible para la aviación	<i>Cumplida</i>
			A23-23	Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el fondo general y al determinar los anticipos al fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio	<i>Cumplida</i>
			A23-28	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 1977, 1978 y 1979, y examen del respectivo informe de intervención	<i>Cumplida</i>
			A23-29	Aprobación de los Estados financieros del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, correspondientes a los ejercicios económicos de 1977, 1978 y 1979 y examen de los respectivos informes de intervención	<i>Cumplida</i>

A24-6: Resoluciones no vigentes de la Asamblea

La Asamblea declara:

1. Que, a reserva de lo dispuesto en la cláusula 2), las resoluciones o partes de resoluciones enumeradas en la lista que figura a continuación ya no están en vigor; y

2. Que esta decisión no afectará a ningún derecho, privilegio, obligación o responsabilidad adquiridos, acumulados o incurridos, ni a ningún arreglo hecho de conformidad con alguna de las resoluciones enumeradas a continuación y, en particular, no anulará ni disminuirá, en forma alguna, las obligaciones de todo Estado contratante para con la Organización dimanantes de cualesquiera de estas resoluciones.

A26-6: Resoluciones no vigentes de la Asamblea

La Asamblea declara:

1. Que, a reserva de lo dispuesto en la cláusula 2) que sigue, las resoluciones o partes de resoluciones especificadas en la lista que figura a continuación no están vigentes; y

2. Que la presente medida no afectará ningún derecho, privilegio, obligación o responsabilidad adquiridos, acumulados o incurridos, ni arreglo alguno hecho de conformidad con cualquiera de las resoluciones especificadas en la siguiente lista y, en especial, no anulará ni reducirá en forma alguna las obligaciones que haya contraído ante la Organización un Estado contratante a raíz de cualquiera de estas resoluciones.

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A14-25	Coordinación del tránsito aéreo civil y militar	<i>Cumplida</i>
A16-8	Instrucción técnica aeronáutica — Becas de estudio y de ampliación de estudios	<i>Cumplida</i>
A21-3	Ratificación del protocolo que enmienda el Artículo 50 a) del Convenio	<i>Cumplida</i>
A21-16	Creación de una Oficina regional de la OACI en Africa Oriental	<i>Cumplida</i>
A21-39	Nombramiento de interventor externo	<i>Obsoleta</i>
A23-4	Texto chino del Convenio sobre aviación civil internacional	<i>Cumplida</i>
A23-6	Oficina regional de la OACI para África Oriental	<i>Cumplida</i>
A23-12	Medidas de contingencia que deben aplicarse en caso de interrupción de los servicios de tránsito aéreo y de los correspondientes servicios de apoyo	<i>Cumplida</i>
A23-16	Consideración mundial de los problemas del transporte aéreo	<i>Cumplida</i>
A23-17	Recopilación de las conclusiones de la OACI sobre los problemas del transporte aéreo	<i>Cumplida</i>
A23-25	Prorrateo de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes. Contribuciones al Fondo general para 1981, 1982 y 1983	<i>Cumplida</i>

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A23-26	Presupuestos correspondientes a 1981, 1982 y 1983	<i>Cumplida</i>
A24-4	Ratificación de los protocolos adoptados por la Conferencia internacional de derecho aéreo celebrada en Montreal en 1975	<i>Cumplida</i>
A24-23	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 1980, 1981 y 1982 y examen de los respectivos informes de intervención	<i>Cumplida</i>
A24-24	Aprobación de los estados financieros del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, correspondientes a los ejercicios económicos de 1980 y 1981 y examen de los respectivos informes de intervención	<i>Cumplida</i>
A24-25	Aprobación de los estados financieros del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, correspondientes al ejercicio de 1982 y examen del correspondiente informe de intervención	<i>Cumplida</i>
A24-26	Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el fondo general y al determinar los anticipos al fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio	<i>Cumplida</i>

A27-6: Resoluciones no vigentes de la Asamblea

La Asamblea declara:

1. Que, a reserva de lo dispuesto en la cláusula 2) que sigue, las resoluciones o partes de resoluciones especificadas en la lista que figura a continuación no están vigentes; y

2. Que la presente medida no afectará ningún derecho, privilegio, obligación o responsabilidad adquirida, acumulada o incurrida, ni arreglo alguno hecho de conformidad con cualesquiera de las resoluciones especificadas en la siguiente lista y, en especial, no anulará ni reducirá en forma alguna las obligaciones que haya contraído ante la Organización un Estado contratante a raíz de cualesquiera de estas resoluciones.

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>	<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A16-28	Medidas sobre facilitación por parte de los Estados y explotadores internacionales, tendientes a acelerar el despacho del tráfico de pasajeros, equipaje, carga y correo transportados por vía aérea Cláusula 6 Cláusula 11	<i>Cumplida</i> <i>Cumplida</i>	A26-19	Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el fondo general y determinar los anticipos al fondo de capital circulante de los Estados que se han adherido al Convenio	<i>Cumplida</i>
A16-30	Comités nacionales de facilitación, cooperación entre Estados y ayuda de la Secretaría a los Estados sobre problemas de facilitación Cláusula 5 Cláusula 7	<i>Obsoleta</i> <i>Sustituida por una cláusula actualizada</i>	A26-24	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 1983, 1984 y 1985 y examen de los respectivos informes de auditoría	<i>Cumplida</i>
A24-8 segunda cláusula dispositiva solamente	Nuevo examen del programa de trabajo en la esfera de la navegación aérea	<i>Remplazada por una nueva cláusula adoptada en el 27° periodo de sesiones de la Asamblea</i>	A26-25	Aprobación de los estados financieros del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, correspondientes a los ejercicios económicos de 1983, 1984 y 1985 y examen de los respectivos informes de auditoría	<i>Cumplida</i>
A24-9	Mejora de la aplicación de las Normas y Métodos recomendados (SARPS) y de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)	<i>Cumplida</i>	A29-4: Resoluciones no vigentes de la Asamblea		
A24-10	Aspectos de la relación coste/beneficios en la aplicación del procedimiento existente de planificación de sistemas a la entrada en servicio de nuevos tipos de aeronaves	<i>Cumplida</i>	<i>La Asamblea declara:</i>		
A24-22	Presupuestos correspondientes a 1984, 1985 y 1986	<i>Cumplida</i>	1. Que, a reserva de lo dispuesto en la cláusula 2) que sigue, las resoluciones o partes de resoluciones especificadas en la lista que figura a continuación no están vigentes; y		
A24-27	Prorrato de los gastos de la OACI entre las cuotas de los Estados contratantes al fondo general correspondientes a 1984, 1985 y 1986	<i>Cumplida</i>	2. Que la presente medida no afectará a ningún derecho, privilegio, obligación o responsabilidad adquiridos, acumulados o en que se haya incurrido, ni arreglo alguno hecho de conformidad con cualesquiera de las resoluciones especificadas en la siguiente lista y, en especial, no anulará ni reducirá en forma alguna las obligaciones que haya contraído ante la Organización un Estado contratante a raíz de cualesquiera de estas resoluciones.		
A26-1	Contribución de la OACI al programa del Año Internacional de la Paz, 1986.	<i>Cumplida</i>	<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A26-4	Elaboración de un instrumento para la represión de los actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional	<i>Cumplida</i>	A22-22	Mecanismo para la determinación de las tarifas internacionales	<i>Cumplida o sustituida</i>
A26-10	Examen del programa de trabajo en la esfera del transporte aéreo	<i>Cumplida</i>	A23-19	Segunda Conferencia de transporte aéreo, cuestión 2 del orden del día	<i>Cumplida o sustituida</i>
			A24-30	Nombramiento de interventor externo	<i>Cumplida</i>
			A26-18	Presupuestos correspondientes a 1987, 1988 y 1989	<i>Cumplida</i>

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>	2. Que la presente medida no afectará ningún derecho, privilegio, obligación o responsabilidad adquiridos, acumulados o en que se haya incurrido, ni arreglo alguno hecho de conformidad con cualesquiera de las resoluciones especificadas en la siguiente lista y, en especial, no anulará ni reducirá en forma alguna las obligaciones que haya contraído ante la Organización un Estado contratante en virtud de cualesquiera de estas resoluciones.		
A26-20	Prorrateo de los gastos de la OACI entre las cuotas de los Estados contratantes al fondo general para 1987, 1988 y 1989	<i>Cumplida</i>			
A26-22	Arreglos para liquidar las cuotas atrasadas	<i>Sustituida por la A27-26 y la A28-6, Sección C</i>			<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A27-8	Colocación de marcas en los explosivos plásticos o en láminas a fin de facilitar su detección	<i>Cumplida</i>	<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Rescindida por A31</i>
A27-19	Asignación de fondos del PNUD para programas multinacionales	<i>Cumplida</i>	A15-7	Condenación de la política de apartheid y de discriminación racial de Sudáfrica	
A27-22	Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el fondo general y determinar los anticipos al fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio	<i>Cumplida</i>	A16-17	Unificación de las unidades de medida	<i>Cumplida</i>
A27-27	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 1986, 1987 y 1988 y examen de los respectivos informes de auditoría	<i>Cumplida</i>	A18-4	Medidas que habrán de tomarse para dar cumplimiento a las Resoluciones 2555 y 2704 de la Asamblea General de las Naciones Unidas en relación con Sudáfrica	<i>Rescindida por A31</i>
A27-28	Aprobación de los Estados financieros del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, correspondientes a los ejercicios económicos de 1986, 1987 y 1988 y examen de los respectivos informes de auditoría	<i>Cumplida</i>	A21-20	Cooperación entre los Estados contratantes en las investigaciones de ciertos accidentes de aviación	<i>A ser refundida con la Res. A29-7</i>
A28-4	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes al ejercicio económico de 1989 y examen del correspondiente informe de auditoría	<i>Cumplida</i>	A26-9	La seguridad de vuelo y los factores humanos	<i>A ser refundida con la Res. A29-7</i>
A28-5	Aprobación de los estados financieros del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo correspondientes al ejercicio económico de 1989 y examen del correspondiente informe de auditoría	<i>Cumplida</i>	A26-21	Prorrateo de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes	<i>Cumplida</i>
			A27-5	Condena de la política de apartheid y discriminación racial de Sudáfrica y medidas que deben tomarse en cumplimiento de las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas a este respecto	<i>Rescindida por A31</i>
			A27-11	Congestión en los aeropuertos y en el espacio aéreo — Cláusula dispositiva 6	<i>Cumplida</i>
			A27-21	Prorrateo de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes. Contribuciones al fondo general para 1990, 1991, 1992	<i>Cumplida</i>
A31-3: Resoluciones no vigentes de la Asamblea			A27-23	Presupuestos correspondientes a 1990, 1991 y 1992	<i>Cumplida</i>
<i>La Asamblea declara:</i>			A27-24	Procedimientos revisados en relación con la implantación de un presupuesto por programas	<i>Cumplida</i>
1. Que, con sujeción a lo dispuesto en la cláusula 2) que sigue, las resoluciones o partes de resoluciones especificadas en la lista que figura a continuación no están vigentes; y			A28-6	Presupuestos suplementarios para 1990, 1991 y 1992	<i>Cumplida</i>

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>	A32-4: Resoluciones no vigentes de la Asamblea		
A29-6	Función de la OACI en el cumplimiento del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección y de la Resolución contenida en el acta final	<i>Cumplida</i>	<i>La Asamblea declara:</i>		
			1. Que, a reserva de lo dispuesto en la Cláusula 2) que sigue, las resoluciones o partes de resoluciones especificadas en la lista que figura a continuación ya no están vigentes; y		
			2. Que la presente medida no afectará a ningún derecho, privilegio, obligación o responsabilidad adquirida, acumulada o en que se haya incurrido, ni arreglo alguno hecho de conformidad con cualesquiera de las resoluciones especificadas en la siguiente lista y, en especial, no anulará ni reducirá en forma alguna las obligaciones que haya contraído ante la Organización un Estado contratante a raíz de cualesquiera de estas resoluciones.		
A29-10	Convocación de una reunión especial a escala mundial sobre el tema de la transición ILS/MLS	<i>Cumplida</i>			<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A29-22	Enmienda del Reglamento financiero	<i>Cumplida</i>			
A29-24	Cuota fijada a la República Federal de Alemania	<i>Cumplida</i>	<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	
A29-25	Cuota fijada a la República del Yemen	<i>Cumplida</i>	A16-4	Entrada en servicio comercial de las aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico	<i>A ser refundida con la Res. A31-11</i>
A29-26	Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el fondo general y determinar los anticipos al fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio	<i>Cumplida</i>	A22-14	Problemas técnicos-económicos relacionados con la introducción en servicio comercial de las aeronaves supersónicas	
				Cláusula dispositiva 1 c)	<i>A ser refundida con la Res. A31-11</i>
				Cláusula dispositiva 1, últimas seis líneas del párrafo	<i>Cumplida</i>
A29-27	Determinación de las cuotas correspondientes a 1992 de Lituania, Estonia, Moldova, Armenia, Letonia, Ucrania, Kazakstán y la Federación de Rusia	<i>Cumplida</i>		Cláusula dispositiva 3 a), 1), i)	<i>Cumplida</i>
				Cláusula dispositiva 3 a), 1), ii)	<i>A ser refundida con la Res. A31-11</i>
A29-28	Determinación de las cuotas de Croacia y Eslovenia correspondientes a 1992	<i>Cumplida</i>	A24-2	Ratificación del Protocolo que incorpora el Artículo 83 <i>bis</i> al <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i>	<i>Cumplida</i>
A29-32	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 1990 y 1991 y examen de los respectivos informes de auditoría	<i>Cumplida</i>	A27-26	Arreglos para liquidar las cuotas atrasadas	<i>Remplazada por la A31-26</i>
			A29-17	Aeronavegabilidad de las aeronaves	<i>Cumplida</i>
			A29-23	Contribuciones al fondo general para 1993, 1994 y 1995	<i>Cumplida</i>
A29-33	Aprobación de los estados financieros del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administrados por la OACI en calidad de organismo de ejecución, correspondientes a los ejercicios económicos de 1990 y 1991 y examen de los respectivos informes de auditoría	<i>Cumplida</i>	A29-29	Presupuestos correspondientes a 1993, 1994 y 1995	<i>Cumplida</i>
			A31-7	Implantación de los sistemas CNS/ATM de la OACI — Aspectos financieros de organización, de cooperación y jurídicos	<i>Cumplida</i>

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>	<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A31-8	Modernización del formato y procedimientos de enmienda de los planes regionales de navegación aérea	<i>Cumplida</i>	A31-18	Enmienda del Reglamento financiero (Enmienda de los Artículos VI y VII)	<i>Cumplida</i>
A31-22	Disposición del activo y cuotas fijadas a la ex Checoslovaquia	<i>Cumplida</i>	A31-19	Enmienda del Reglamento financiero (Enmienda del Artículo V)	<i>Cumplida</i>
A31-23	Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el fondo general y determinar los anticipos al fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio	<i>Cumplida</i>	A31-21	Contribuciones al fondo general para 1996, 1997 y 1998	<i>Cumplida</i>
A31-27	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 1992, 1993 y 1994 y examen de los respectivos informes de auditoría	<i>Cumplida</i>	A32-25	Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el fondo general y determinar los anticipos al fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio	<i>Cumplida</i>
A31-28	Aprobación de los estados financieros relativos al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administrado por la OACI en calidad de organismo de ejecución, correspondientes a los ejercicios económicos de 1992, 1993 y 1994 y examen de los respectivos informes de auditoría	<i>Cumplida</i>	A31-24	Presupuestos correspondientes a 1996, 1997 y 1998	<i>Cumplida</i>
			A32-5	Cincuenta aniversario de la Comisión de Aeronavegación de la OACI	<i>Cumplida</i>
			A32-10	Criterios internacionales de evaluación y notificación de la situación por lo que respecta a la observancia de los requisitos para el año 2000	<i>Cumplida</i>

A33-6: Resoluciones no vigentes de la Asamblea

La Asamblea declara:

1. Que, a reserva de lo dispuesto en la Cláusula 2) que sigue, las resoluciones o partes de resoluciones especificadas en la lista que figura a continuación ya no están vigentes; y

2. Que la presente medida no afectará a ningún derecho, privilegio, obligación o responsabilidad adquirida, acumulada o en que se haya incurrido, ni arreglo alguno hecho de conformidad con cualesquiera de las resoluciones especificadas en la siguiente lista y, en especial, no anulará ni reducirá en forma alguna las obligaciones que haya contraído ante la Organización un Estado contratante a raíz de cualesquiera de estas resoluciones.

A32-30	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 1995, 1996 y 1997 y examen de los respectivos informes de auditoría	<i>Cumplida</i>
A32-31	Aprobación de los estados financieros relativos al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administrado por la OACI en calidad de organismo de ejecución, correspondientes a los ejercicios económicos de 1995, 1996 y 1997 y examen de los respectivos informes de auditoría	<i>Cumplida</i>

Lista de resoluciones o partes de resoluciones (excluyendo las enumeradas en las Resoluciones A18-1, A21-1, A22-1, A23-1, A24-6, A26-6, A27-6, A29-4, A31-3, A32-4 y A33-6) declaradas no vigentes después del 16° período de sesiones de la Asamblea

Nota.— En lo que concierne a las resoluciones o partes de resoluciones declaradas no vigentes por el 16° período de sesiones de la Asamblea inclusive, véase la Resolución A16-1 y las páginas 173 a 215 del Doc 8770.

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>	<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A2-9	Aplicación del Artículo 54 d) — Creación de un Comité de transporte aéreo elegido entre los representantes de los miembros del Consejo	<i>Reemplazada por A32-17*</i>	A12-30	Principios que deben aplicarse al fijar las escalas de cuotas para 1960, 1961 y 1962, y en la preparación de proyectos de escalas de cuotas para 1963, 1964 y 1965	<i>Refundida en A21-33</i>
A4-19	Programa estadístico de la Organización	<i>Reemplazada por A32-17*</i>	A14-7	Problemas técnicos y económicos relativos a la entrada de aeronaves supersónicas en el servicio comercial	<i>Reemplazada por A22-14</i>
A7-6	Procedimiento para la aprobación de proyectos de convenio sobre derecho aéreo internacional	<i>Reemplazada por A31-15</i>	A14-34	Estudios regionales del transporte aéreo de mercancías	<i>Refundida en A18-20*</i>
A7-14	Programa futuro y métodos de trabajo de la Organización en la esfera económica	<i>Reemplazada por A32-17*</i>	A15-5	Valor económico de las instalaciones	<i>Reemplazada por A32-17*</i>
A7-15	Posibilidades y métodos para lograr mayor acuerdo internacional en cuanto a derechos comerciales en el transporte aéreo internacional — Servicios aéreos internacionales regulares	<i>Reemplazada por A32-17*</i>	A15-10	Planificación regional relativa a la capacidad de ejecución	<i>Reemplazada por A21-21*</i>
A10-5	Relaciones de la OACI con la Comisión Europea de Aviación Civil	<i>Reemplazada por A27-17</i>	A15-17	Desarrollo del tráfico aéreo internacional de pasajeros	<i>Refundida en A18-20*</i>
A10-11	Emblema y sello oficial de la OACI	<i>Reemplazada por A21-4*</i>	A15-18	Conferencias de transporte aéreo	<i>Reemplazada por A22-25*</i>
A10-32	Nuevo acuerdo internacional sobre derechos comerciales	<i>Reemplazada por A32-17*</i>	A15-22	Estadísticas de la aviación no comercial	<i>Reemplazada por A32-17*</i>
A10-36	Diario de a bordo	<i>Reemplazada por A32-17*</i>	A16-2	Cumplimiento por parte de los Estados contratantes de sus obligaciones financieras para con la Organización	<i>Reemplazada por A18-7*</i>
A10-40	Enseñanza de derecho aéreo	<i>Reemplazada por A31-15</i>	A16-3	Ruido producido por las aeronaves en la proximidad de los aeropuertos	<i>Refundida en A22-13*</i>
A12-18	Derechos comerciales en el transporte aéreo internacional	<i>Reemplazada por A32-17*</i>	A16-5	Posible aplicación de la planificación de sistemas a la introducción de nuevos tipos de aeronaves	<i>Reemplazada por A23-14</i>
A12-19	Estudio de los derechos aeroportuarios y por el uso de instalaciones y servicios de navegación aérea	<i>Reemplazada por A32-17*</i>	A16-6	Asistencia técnica	<i>Reemplazada por A18-8*</i>
			A16-9	Ayuda y asesoramiento para la ejecución de los planes regionales	<i>Reemplazada por A22-19</i>

* También reemplazada o medidas ya tomadas — véase la presente lista.

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>	<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A16-11	Participación de la OACI en los programas de exploración y utilización del espacio exterior	<i>Remplazada por A22-20*</i>	A16-30	Comités nacionales de facilitación, cooperación entre Estados y ayuda de la Secretaría a los Estados sobre problemas de facilitación	<i>Remplazada por A32-17*</i>
A16-14	Composición de la Comisión de Aeronavegación y participación en sus trabajos	<i>Remplazada por A22-4</i>	A16-31	Efecto de las mejoras de la facilitación en el proyecto de terminales de aeropuerto	<i>Remplazada por A32-17*</i>
A16-15	Coordinación de las prácticas y procedimientos administrativos y financieros	<i>Remplazada por A18-6*</i>	A16-32	Registro de la OACI de los acuerdos y arreglos aeronáuticos	<i>Remplazada por A27-4*</i>
A16-17	Unificación de las unidades de medida	<i>Remplazada por A23-11, Apéndice F*</i>	A16-33	Copropiedad y explotación mancomunada de servicios aéreos internacionales	<i>Remplazada por A32-17*</i>
Considerandos 13 y cláusulas dispositivas a) y c)			A16-34	Departamento de estadística y grupos y reuniones estadísticas	<i>Remplazada por A32-17*</i>
A16-18	Unidades de medida del Anexo 5	<i>Remplazada por A23-11, Apéndice F*</i>	A16-36	Participación de los Estados en los convenios internacionales sobre derecho aéreo	<i>Remplazada por A31-15</i>
A16-19	Declaración refundida de criterios permanentes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea	<i>Remplazada por A18-13*</i>	A16-37	Apoderamiento ilícito de aeronaves civiles	<i>Refundida en A21-9*</i>
A16-22	Pronósticos de tráfico aéreo y forma de hacerlos	<i>Remplazada por A32-17*</i>	A16-53	Principios que deben aplicarse en la preparación de los proyectos de escala de cuotas para 1972, 1973 y 1974	<i>Remplazada por A18-26*</i>
A16-23	Labor en la esfera de transporte aéreo en las regiones — Política general	<i>Remplazada por A18-21*</i>	A16-54	Aplicación del principio de que la cuota que tenga que pagar cualquier Estado contratante no debe exceder, en ningún año, del 30% del total de las cuotas fijas	<i>Remplazada por A18-26*</i>
A16-24	Aplicación de las tarifas	<i>Remplazada por A18-18*</i>	A16-55	Fondo de capital circulante	<i>Remplazada por A18-28*</i>
A16-25	Participación de los Estados en el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales	<i>Remplazada por A2-128*</i>	A16-56	Medidas que han de tomarse respecto a Estados contratantes que no cumplan sus obligaciones financieras para con la Organización	<i>Refundida en A21-10</i>
A16-26	Correo aéreo internacional	<i>Remplazada por A32-17*</i>	A17-2	Mayor aceptación del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (1963)	<i>Refundida en A21-9*</i>
A16-27	Aplicación de las disposiciones del Anexo 9 y de las recomendaciones de la OACI en la esfera de facilitación	<i>Remplazada por A32-17*</i>	A17-5	Medidas recomendadas para atenuar las consecuencias de un apoderamiento ilícito	<i>Refundida en A26-7*</i>
A16-28	Medidas sobre facilitación por parte de los Estados y explotadores internacionales, tendientes a acelerar el despacho del tráfico de pasajeros, equipaje, carga y correo transportados por vía aérea	<i>Remplazada por A32-17*</i>			
A16-29	Coordinación con otros organismos en materia de facilitación	<i>Remplazada por A32-17*</i>			

* También remplazada o medidas ya tomadas — véase la presente lista.

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>	<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A17-6	Leyes penales relativas al apoderamiento ilícito de aeronaves	<i>Refundida en A26-7*</i>	A18-9	Pronta adopción y ratificación de un Convenio sobre actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, que no sean los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves	<i>Refundida en A21-9*</i>
A17-7	Fortalecimiento de los acuerdos existentes de extradición	<i>Refundida en A26-7*</i>	A18-10	Medidas técnicas complementarias propuestas para la protección de la seguridad del transporte aéreo civil internacional	<i>Remplazada por A21-23*</i>
A17-8	Devolución de las aeronaves que hayan sido objeto de apoderamiento ilícito y de sus tripulaciones, pasajeros y carga	<i>Refundida en A21-9*</i>	A18-11	Posición de la OACI en la Conferencia internacional sobre los problemas del medio humano (Estocolmo, junio de 1972)	<i>Refundida en A22-12*</i>
A17-9	Buenos oficios de la OACI	<i>Refundida en A26-7*</i>	A18-12	Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos o de textos de orientación referentes a la calidad del medio humano	<i>Refundida en A22-13*</i>
A17-10	Aplicación por los Estados de las especificaciones y métodos de seguridad adoptados por esta Asamblea y labor ulterior de la OACI en relación con tales especificaciones y métodos	<i>Refundida en A26-7*</i>	A18-13	Declaración refundida de criterios permanentes relacionados específicamente con la navegación aérea	<i>Remplazada por A21-21*</i>
A17-11	Aplicación, a solicitud, de las especificaciones y métodos establecidos en el Apéndice B de la Resolución A17-10	<i>Refundida en A26-7*</i>	A18-14	Manuales técnicos de la OACI	<i>Remplazada por A23-11, Apéndice E*</i>
A17-13	Ayuda a los Estados en la aplicación de medidas técnicas para la protección de la aviación civil	<i>Refundida en A26-7*</i>	A18-16	Problemas planteados por arrendamientos, fletamentos e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales	<i>Remplazada por A21-22*</i>
A17-14	Cooperación internacional e intercambio y difusión de información relativa a la interferencia ilícita	<i>Refundida en A26-7*</i>	A18-17	Estudios sobre las tarifas de pasajeros y carga del transporte aéreo internacional	<i>Remplazada por A21-26*</i>
A17-16	Informes sobre incidentes de interferencia ilícita	<i>Refundida en A26-7*</i>	A18-18	Aplicación de las tarifas	<i>Remplazada por A27-15*</i>
A17-17	Medidas generales de seguridad a bordo de aeronaves en vuelo	<i>Refundida en A26-7*</i>	A18-20	Estudios regionales del transporte aéreo	<i>Remplazada por A32-17*</i>
A17-23	Distribución de una nota sobre la vinculación de los acuerdos aéreos bilaterales a los convenios internacionales de la OACI referentes a la interferencia ilícita en la aviación civil	<i>Refundida en A26-7*</i>	A18-21	Labor en la esfera de transporte aéreo en las regiones — Política general	<i>Medidas ya tomadas</i>
A18-6	Servicios de la Dependencia Común de Inspección	<i>Remplazada por A21-11*</i>	Cláusula 1 a)		<i>Remplazada por A27-17*</i>
A18-7	Cumplimiento por parte de los Estados contratantes de sus obligaciones financieras para con la Organización	<i>Refundida en A21-10</i>	Cláusulas restantes		<i>Remplazadas por A32-17*</i>
A18-8	Asistencia técnica	<i>Remplazada por A21-17*</i>			

* También remplazada o medidas ya tomadas — véase la presente lista.

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>	<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A18-24	Principios a aplicarse en la determinación de las escalas de cuotas (cuota mínima)	<i>Refundida en A21-33</i>	A21-21	Declaración refundida de criterios permanentes y prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea	<i>Remplazada por A22-18*</i>
A18-25	Principios a aplicarse en la determinación de las escalas de cuotas (cuota máxima)	<i>Remplazada por A19-3*</i>	A21-22	Arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales	<i>Remplazada por A23-13</i>
A18-26	Prorrato de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes	<i>Medidas ya tomadas</i>	A21-23	Medidas técnicas para la protección del transporte aéreo civil internacional contra los actos de interferencia ilícita	<i>Remplazada por A22-17*</i>
A18-27	Límites de las consignaciones suplementarias	<i>Remplazada por A21-35</i>	A21-25	Consideración de los problemas del transporte aéreo sobre una base mundial	<i>Remplazada por A22-25*</i>
A18-28	Fondo de capital circulante	<i>Remplazada por A21-36*</i>	A21-26	Estudio sobre las tarifas de pasajeros y carga del transporte aéreo internacional	<i>Remplazada por A22-22 (Cláusula 4)*</i>
A19-3	Principios que deben aplicarse al fijar las escalas de cuota (cuota máxima)	<i>Refundida en A21-33</i>	A21-26	Cláusula 1 c) los términos “al Consejo, para que éste presente a la Asamblea”	<i>Remplazadas por A32-17*</i>
A19-4	Principios a aplicarse en la determinación de las escalas de cuotas (contribución mínima)	<i>Refundida en A21-33</i>	A21-28	Cláusulas restantes	<i>Remplazada por A32-17*</i>
A19-5	Principios a aplicarse en la determinación de las escalas de cuotas (Capacidad de pago de los Estados contratantes)	<i>Refundida en A21-33</i>	A21-28	Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales	<i>Remplazada por A27-15*</i>
A20-2	Actos de interferencia ilícita en la aviación civil	<i>Refundida en A26-7*</i>	A21-29	Cumplimiento de las tarifas	<i>Remplazada por A31-20</i>
A21-4	Emblema y sello oficiales de la OACI	<i>Remplazada por A31-1</i>	A21-33	Prorrato de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes	<i>Remplazada por A22-33*</i>
A21-8	Relaciones entre la OACI y los organismos regionales de aviación civil y entre dichos organismos y los Estados contratantes que no son miembros de los mismos	<i>Remplazada por A27-17</i>	A21-36	Fondo de capital circulante	<i>Remplazada por A23-7*</i>
A21-9	Pronta ratificación de los convenios sobre interferencia ilícita	<i>Refundida en A26-7*</i>	A22-8	Asistencia técnica	<i>Remplazada por A23-8*</i>
A21-11	Estatuto de la Dependencia Común de Inspección	<i>Remplazada por A22-7</i>	A22-9	Fondos para la asistencia técnica	<i>Remplazada por A23-9*</i>
A21-17	Asistencia técnica	<i>Remplazada por A22-8*</i>	A22-10	Becas de estudio y de ampliación de estudios	<i>Remplazada por A23-11*</i>
A21-18	Asignación de fondos del PNUD para programas multinacionales	<i>Remplazada por A27-19*</i>	A22-12	La aviación civil internacional y el medio humano	
A21-19	La aviación civil internacional y el medio humano	<i>Refundida en A22-12*</i>			

* También remplazada o medidas ya tomadas — véase la presente lista.

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>	<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A22-13	Preparación de SARPS referentes a la calidad del medio humano	<i>Reemplazada por A31-11*</i>	A23-7	Asistencia técnica	<i>Reemplazada por A24-15*</i>
A22-15	Política y programas nacionales para mitigar el problema del ruido producido por las aeronaves	<i>Reemplazada por A31-11*</i>	A23-8	Fondos para las actividades de asistencia técnica	<i>Reemplazada por A24-16*</i>
A22-16	Fortalecimiento de las medidas encaminadas a reprimir los actos de interferencia ilícita en las actividades de la aviación civil	<i>Refundida en A26-7*</i>	A23-9	Becas de estudio y de ampliación de estudios para formación básica y superior	<i>Reemplazada por A24-17</i>
A22-17	Medidas técnicas para la protección del transporte aéreo civil internacional contra actos de interferencia ilícita	<i>Refundida en A26-7*</i>	A23-10	Ruido y emisiones de los motores de las aeronaves subsónicas de reacción	<i>Reemplazada por A31-11*</i>
A22-18	Declaración refundida de criterios permanentes y prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea	<i>Reemplazada por A23-11*</i>	Aspectos relativos al ruido		<i>Reemplazada por A28-3*</i>
A22-20	Utilización de la tecnología espacial en la esfera de la navegación aérea	<i>Reemplazada por A29-11</i>	A23-11	Declaración refundida de criterios permanentes y prácticas correspondientes relacionados específicamente con la Navegación Aérea	<i>Reemplazada por A24-7*</i>
A22-23	Recomendaciones 1, 2, 3 y 4 de la Conferencia especial de transporte aéreo	<i>Medidas ya tomadas</i>	A23-18	Segunda Conferencia de transporte aéreo, cuestión 1 del orden del día	<i>Medidas ya tomadas</i>
<i>Un Considerando y cláusulas dispositivas vinculados con el cumplimiento de las tarifas</i>		<i>Reemplazada por A27-15*</i>	A23-21	Fomento de la ratificación y adhesión de los Convenios de Derecho Aéreo Internacional y requisitos en materia de notificación, según lo estipulado en los Artículos 11 y 13 de los Convenios de La Haya y Montreal respectivamente	<i>Consolidada en A26-7*</i>
A22-24	Inventario de los principales problemas del transporte aéreo	<i>Reemplazada por A32-17*</i>	A23-22	Negativa de aterrizaje a las aeronaves objeto de apoderamiento ilícito	<i>Consolidada en A26-7*</i>
A22-25	Consideración de los problemas principales del transporte aéreo sobre una base mundial	<i>Reemplazada por A23-16*</i>	A23-24	Prorrateo de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes (Principios que deben aplicarse al fijar las escalas de cuotas)	<i>Anuladas automáticamente a partir del 31 de diciembre de 1983, de conformidad con la Cláusula 5</i>
A22-27	Disponibilidad futura de combustible para la aviación	<i>Reemplazada por A23-20*</i>	A23-27	Fondo de capital circulante	<i>Reemplazada por A24-28*</i>
A22-28	Arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales	<i>Reemplazada por A23-13</i>			
A22-30	Examen de todos los aspectos de los servicios de idioma de la OACI	<i>Medidas ya tomadas</i>			
A22-33	Fondo de capital circulante	<i>Reemplazada por A23-27*</i>			

* También reemplazada o medidas ya tomadas — véase la presente lista.

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>	<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A24-7	Declaración refundida de criterios permanentes y prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea	<i>Reemplazada por A26-8*</i>	A26-5	Condena de la política de apartheid y discriminación racial de Sudáfrica y medidas que deben tomarse en cumplimiento de las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas a este respecto	<i>Reemplazada por A27-5**</i>
A24-11	Continuación de la labor de la Organización con respecto a la reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo	<i>Medidas ya tomadas</i>	A26-7	Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita	<i>Reemplazada por A27-7*</i>
A24-12	Medidas prácticas que brinden mejor oportunidad a los Estados en desarrollo que tengan interés común en explotar servicios internacionales de transporte aéreo	<i>Reemplazada por A32-17*</i>	A26-8	Declaración refundida de criterios permanentes y prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea	<i>Reemplazada por A27-10*</i>
A24-13	Cumplimiento de tarifas	<i>Reemplazada por A27-15*</i>	A26-11	Posibles restricciones a las aeronaves de reacción subsónicas que no satisfacen los requisitos de homologación en cuanto al ruido estipulados en el Anexo 16	<i>Reemplazada por A28-3*</i>
A24-14 Cláusula 2	Medidas unilaterales que afectan al transporte aéreo internacional	<i>Medidas ya tomadas</i>	A26-12	La función de la OACI en la supresión del transporte ilícito de estupefacientes por vía aérea	<i>Reemplazada por A27-12</i>
Cláusulas restantes		<i>Reemplazadas por A32-17*</i>	A26-13	Acceso al transporte aéreo para las personas de edad avanzada o físicamente incapacitadas	<i>Reemplazada por A32-17*</i>
A24-15	Asistencia técnica	<i>Reemplazada por A26-16</i>	A26-14	Actividades relativas al transporte aéreo por parte de organismos internacionales interesados en el intercambio de servicios	<i>Reemplazada por A27-14*</i>
A24-16	Fondos para la asistencia técnica	<i>Reemplazada por A26-17*</i>	A26-15	Impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional	<i>Reemplazada por A2-918*</i>
A24-18	Reafirmación de las Resoluciones para fomentar la ratificación de los Convenios de Derecho Aéreo Internacional y la adhesión a estos instrumentos, y requisitos en materia de notificación estipulados en el Artículo 11 del Convenio de La Haya y en el Artículo 13 del Convenio de Montreal	<i>Refundida en A26-7*</i>	A26-16 Cláusula 7	Asistencia técnica	<i>Reemplazada por A29-20*</i>
A24-19	Fortalecimiento de las medidas encaminadas a reprimir el apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil	<i>Refundida en A26-7*</i>	A26-17	Fondos para la asistencia técnica	<i>Reemplazada por A27-18</i>
A24-28	Fondo de capital circulante	<i>Reemplazada por A26-26*</i>	A26-26	Fondo de capital circulante	<i>Reemplazada por A27-25*</i>
A26-2	Ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI	<i>Reemplazada por A27-3*</i>	A27-3	Ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI	<i>Reemplazada por A31-15</i>

* También reemplazada o medidas ya tomadas — véase la presente lista.
 ** Rescindida por la A31.

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>	<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A27-4	Registro de la OACI de los acuerdos y arreglos aeronáuticos	<i>Remplazada por A32-17*</i>	A29-18	Impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional	<i>Remplazada por A32-17*</i>
A27-7	Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita	<i>Remplazada por A29-5*</i>	A29-20	Transición hacia una nueva política en materia de cooperación técnica	<i>Remplazada por A31-14*</i>
A27-10	Declaración refundida de los criterios permanentes y prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea	<i>Remplazada por A29-7*</i>	A29-30	Fondo de capital circulante	<i>Remplazada por A31-25*</i>
A27-14	Comercio de servicios	<i>Remplazada por A31-12*</i>	A29-31	Arreglos para liquidar las cuotas atrasadas	<i>Remplazada por A31-26*</i>
A27-15	Control del cumplimiento de las tarifas	<i>Remplazada por A32-17*</i>	A31-4	Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita	<i>Remplazada por A32-22*</i>
A27-16	Sistemas de reserva por computadora	<i>Remplazada por A31-13*</i>	A31-5	Declaración refundida de criterios permanentes y prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea	<i>Remplazada por A32-14*</i>
A27-25	Fondo de capital circulante	<i>Remplazada por A29-30*</i>	A31-6	Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión de tránsito aéreo (CNS/ATM)	<i>Remplazada por A33-15</i>
A28-3	Posibles restricciones en las operaciones de las aeronaves de reacción subsónicas que rebasan los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3	<i>Remplazada por A31-11*</i>	A31-11	Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente	<i>Remplazada por A32-8*</i>
A29-5	Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita	<i>Remplazada por A31-4*</i>	A31-12	Comercio de servicios	<i>Refundida en A32-17*</i>
A29-7	Declaración refundida de criterios permanentes y prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea	<i>Remplazada por A31-5*</i>	A31-13	Sistemas de reserva por computadora	<i>Refundida en A32-17*</i>
A29-8	Sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/organización del tránsito aéreo (CNS/ATM) de la OACI	<i>Remplazada por A31-6*</i>	A31-14	Transición a una nueva política de cooperación técnica	<i>Remplazada por A32-21*</i>
A29-9	Armonización de la implantación de los sistemas CNS/ATM de la OACI	<i>Remplazada por A31-6*</i>	A31-18	Enmienda del Reglamento financiero (Enmienda de los Artículos VI y VII)	<i>Cumplida</i>
A29-12	Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera superior	<i>Remplazada por A31-11*</i>	A31-19	Enmienda del Reglamento financiero (Enmienda del Artículo V)	<i>Cumplida</i>

* También remplazada o medidas ya tomadas — véase la presente lista.

<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>	<i>Resolución</i>	<i>Asunto</i>	<i>Motivo por el cual no está vigente</i>
A31-21	Contribuciones al fondo general para 1996, 1997 y 1998	<i>Cumplida</i>	A32-21	Transición a una nueva política de cooperación técnica	<i>Reemplazada por A33-21</i>
A31-24	Presupuestos correspondientes a 1996, 1997 y 1998	<i>Cumplida</i>	A32-22	Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita	<i>Reemplazada por A33-2</i>
A31-25	Fondo de capital circulante	<i>Reemplazada por A32-28*</i>	A32-25	Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el fondo general y determinar los anticipos al fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio	<i>Cumplida</i>
A31-26	Arreglos para liquidar las cuotas atrasadas	<i>Reemplazada por A32-27*</i>	A32-27	Incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo	<i>Reemplazada por A33-27</i>
Cláusulas dispositivas 2 y 4			A32-28	Fondo de capital circulante	<i>Reemplazada por A33-28</i>
A32-5	Cincuenta aniversario de la Comisión de Aeronavegación de la OACI	<i>Cumplida</i>	A32-30	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 1995, 1996 y 1997 y examen de los respectivos informes de auditoría	<i>Cumplida</i>
A32-8	Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente	<i>Reemplazada por A33-7</i>	A32-31	Aprobación de los estados financieros relativos al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administrado por la OACI en calidad de organismo de ejecución, correspondientes a los ejercicios económicos de 1995, 1996 y 1997 y examen de los respectivos informes de auditoría	<i>Cumplida</i>
A32-9	Impedir la introducción de especies foráneas	<i>Reemplazada por A33-18</i>			
A32-10	Criterios internacionales de evaluación y notificación de la situación por lo que respecta a la observancia de los requisitos para el año 2000	<i>Cumplida</i>			
A32-14	Declaración refundida de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea	<i>Reemplazada por A33-14</i>			
A32-15	Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP)	<i>Reemplazada por A33-16</i>			
A32-17	Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo	<i>Reemplazada por A33-19</i>			
A32-18	Cooperación internacional para proteger la seguridad e integridad de los pasaportes	<i>Reemplazada por A33-19</i>			

* También reemplazada o medidas ya tomadas — véase la presente lista.

APÉNDICE B

Lista de resoluciones resultantes de refundiciones, con indicación de sus orígenes

<i>Resolución</i>	<i>Resultante de la refundición de</i>	<i>Resolución</i>	<i>Resultante de la refundición de</i>
A16-6*	A4-20, A10-6, A12-8, A14-3, A15-4, A15-19	A21-10	A16-56, A18-7
A16-9*	A12-5, A15-5, A15-8 Apéndice H	A21-33	A12-30, A18-24, A18-25, A19-3, A19-4, A19-5
A16-10	A12-5, A15-5	A22-12*	A18-11, A21-19
A16-13	A4-6, A14-4	A22-13*	A16-3, A18-12
A16-14*	A2-8, A4-4, A10-9	A23-13	A18-16, A21-22, A22-28
A16-23*	A14-32, A15-19, A15-20	A26-7*	A17-5, A17-6, A17-7, A17-9, A17-10, A17-11, A17-13, A17-14, A17-16, A17-17, A17-23, A20-2, A21-9, A22-16, A22-17, A23-21, A23-22, A24-18, A24-19
A16-26	A1-44, A10-33	A31-6	A29-8, A29-9
A16-27	A10-35, A12-21, A14-36, A15-23	A31-11*	A16-4, A22-12, A22-13, A22-14, Cláusulas dispositivas 1 c) y 3 a) 1) ii), A22-15, A23-10, A28-3, A29-12
A16-28	A10-35, A12-21, A14-36, A15-23	A31-15	A7-6, A10-40, A16-36, A27-3
A16-29	A2-15, A10-35, A12-21, A14-36	A32-17	A2-9, A4-19, A7-14, A7-15, A10-32, A10-36, A12-18, A12-19, A15-5, A15-22, A16-22, A16-26, A16-27, A16-28, A16-29, A16-30, A16-31, A16-33, A16-34, A18-20, A18-21, A21-26, A21-28, A22-24, A24-12, A24-14, A26-13, A27-4, A27-15, A29-18, A31-12 y A31-13
A16-30	A1-40, A10-35, A12-21, A14-36		
A16-32*	A1-45, A2-22, A15-21		
A16-33	A2-13, A4-17		
A16-34	A10-38, A12-20, A14-35		
A16-36	A10-39, A12-23, A14-38		
A16-54*	A11-14, A14-48, A15-36		
A16-56*	A6-2, A7-1, A8-7, A9-6		
A18-20	A14-34, A15-17		
A21-9*	A16-37, A17-2, A17-3, A17-8, A18-9		

* No vigente. Véase el Apéndice A del presente documento.

APÉNDICE C

Lista de resoluciones que han sido refundidas, con indicación de la resolución resultante

<i>Resolución</i>	<i>Refundida en</i>	<i>Resolución</i>	<i>Reefundida en</i>
A1-40	A16-30	A14-38	A16-36
A1-44	A16-26	A14-48	A16-54*
A1-45	A16-32*		
A2-8	A16-14	A15-4	A16-6*
A2-13	A16-33	A15-5	A16-9* y A16-10
A2-15	A16-29	A15-8,	
A2-22	A16-32*	Apéndice H	A16-9*
A4-4	A16-14*	A15-17	A18-20
A4-6	A16-13	A15-19	A16-6* y A16-23*
A4-17	A16-33	A15-20	A16-23*
A4-20	A16-6*	A15-21	A16-42*
A6-2	A16-56*	A15-23	A16-27 y A16-28
A7-1	A16-56*	A15-36	A16-54*
A7-6	A31-15	A16-3	A22-13
A8-7	A16-56*	A16-4	A31-11
A9-6	A16-56*	A16-36	A31-15
A10-6	A16-6*	A16-37	A21-9*
A10-9	A16-14*	A16-56	A21-10
A10-33	A16-26	A17-2	A21-9*
A10-35	A16-27, A16-28, A16-29 y A16-30	A17-3	A21-9*
A10-38	A16-34	A17-5	A26-7*
A10-39	A16-36	A17-6	A26-7*
A10-40	A31-15	A17-7	A26-7*
A11-14	A16-54*	A17-8	A21-9*
A12-5	A16-9* y A16-10	A17-9	A26-7*
A12-8	A16-6*	A17-10	A26-7*
A12-20	A16-34	A17-11	A26-7*
A12-21	A16-27, A16-28, A16-29 y A16-30	A17-13	A26-7*
A12-23	A16-36	A17-14	A26-7*
A12-30	A21-33	A17-16	A26-7*
A14-3	A16-6*	A17-17	A26-7*
A14-4	A16-13	A17-23	A26-7*
A14-32	A16-23*	A18-7	A21-10
A14-34	A18-20	A18-9	A21-9*
A14-35	A16-34	A18-11	A22-12
A14-36	A16-27, A16-28, A16-29 y A16-30	A18-12	A22-13
		A18-16	A23-13
		A18-24	A21-33
		A18-25	A21-33

* No vigente. Véase el Apéndice A del presente documento.

<i>Resolución</i>	<i>Refundida en</i>	<i>Resolución</i>	<i>Refundida en</i>
A19-3	A21-33	A23-10	A31-11
A19-4	A21-33	A23-21	A26-7*
A19-5	A21-33	A23-22	A26-7*
A20-2	A26-7*	A24-18	A26-7*
A21-9	A26-7*	A24-19	A26-7*
A21-19	A22-12	A27-3	A31-15
A21-22	A23-13	A28-3	A31-11
A22-12	A31-11	A29-8	A31-6
A22-13	A31-11	A29-9	A31-6
A22-14, Cláusulas dispositivas		A29-12	A31-11
1 c) y 3 a) 1) ii)	A31-11		
A22-15	A31-11		
A22-16	A26-7*		
A22-17	A26-7*		
A22-28	A23-13		

* No vigente. Véase el Apéndice A del presente documento.

APÉNDICE D

Índice de materias de las Resoluciones vigentes

Accidentes

- asistencia a las víctimas: reglamentación y programas: A32-7 (I-56)
- investigaciones: A19-1 (I-24); A33-14, Apéndice V (II-13)
- prevención: A31-10 (I-53)
- registro de accidentes e incidentes: no divulgación: A33-17(I-54)

Acuerdos y arreglos

- bilaterales, ejecución de planes regionales: A22-19, cláusula b) (II-16)
- laissez-passer de la ONU: A2-25 (I-29)
- OACI-ONU: A1-2 (I-28)

Aeronave cubana, sabotaje y destrucción: A22-5 (I-26)

Aeronave libanesa, desvío y apoderamiento ilícito: A20-1 (I-25)

Aeronave libia, derribo: A19-1 (I-24)

Aeronavegabilidad, certificados: A33-11 (I-45); A33-14, Apéndice G (II-5)

Aeronaves

- arrendamiento, fletamento e intercambio: A23-13 (II-21)
- código de diseño: A33-11 (I-45)
- nuevos tipos, planificación de sistemas: A23-14 (II-20)
- ruido: políticas y programas: A33-7, Apéndice C (I-34)
- ruido: subsónicas: A33-7, Apéndice D (I-36)
- supersónicas: A22-14 (II-19); A33-7, Apéndice G (I-39)

Aeronaves civiles

- uso indebido: declaración: A33-1, (VII-1)

Aeronaves supersónicas — *véase* Aeronaves

Aeropuertos

- provisión: A33-14, Apéndice Q (II-11)
- restablecimiento de operaciones: A22-11 (VI-7)
- ruido: A33-7, Apéndice E (I-37)

Aeropuertos y servicios de navegación aérea: A33-19, Apéndice F (III-8)

Alcohol

- abuso: programas de pruebas: A33-12, (II-23)

Apoderamiento ilícito de aeronaves (*véase también* interferencia ilícita): A33-2 (VII-3)

Armonización mundial de la reglamentación: A29-3 (I-45)

Asamblea

- invitaciones: A5-3 (I-17)
- períodos de sesiones extraordinarios: A14-5 (I-15)
- períodos de sesiones, frecuencia y lugar: A8-1 (I-15); A16-13 (I-16); Decisión A22 (I-17)
- refundición de resoluciones: Apéndices B y C
- reglamento interno: (I-16)
- texto en idioma árabe: Decisión A25 (I-16)
- texto en idioma ruso: Decisión A22 (I-16)
- resoluciones que ya no están vigentes: A16-1; A18-1; A21-1; A22-1; A23-1; A24-6; A26-6; A27-6; A29-4; A31-3; A32-4; A33-6, Apéndice A
- resoluciones vigentes: Apéndice E
- resoluciones vigentes: índice de materias: Apéndice D

Asistencia a los Estados (*véase también* Cooperación técnica)

- cumplimiento de SARPS y PANS: A33-14, Apéndice D (II-4)
- ejecución de planes regionales: A16-10 (IV-4); A22-19 (II-16); A33-14, Apéndice M (II-8)
- financiamiento de planes regionales: A16-10 (IV-4)
- misiones, secretaría técnica: A33-14, Apéndice U (II-13)
- personal y equipo, restablecimiento de las operaciones de los aeropuertos: A22-11 (VI-7)
- servicios de búsqueda y salvamento: A33-14, Apéndice O (II-10)

Auditor externo: A5-10 (X-18); A29-34 (X-18); A33-22 (X-19)

Aviación civil

- repercusiones ambientales: A33-7, Apéndice H (I-39)

Ayudas para la navegación

- coordinación de trabajos de investigación y desarrollo: A33-14, Apéndice I (II-7)
- ensayos: A33-14, Apéndice R (II-12)

Becas de estudio y de ampliación de estudios: A16-7 (VI-7); A24-17 (VI-5)

Certificados

- aeronavegabilidad: A33-14, Apéndice G (II-5)
- tripulación de vuelo, competencia y licencias: A21-24 (II-22); A33-14, Apéndice G (II-5)

- Circulares: A33-14, Apéndice E (II-5)
- Colaboración entre los Estados contratantes
seguridad de la aviación civil: A25-3 (I-8)
- Comisión de Administración Pública Internacional: A21-12 (I-31)
- Comisión de Aeronavegación
composición: A22-4 (I-13)
empleo de los idiomas: A22-29 (IX-1)
grupos de expertos: A33-14, Apéndice C (II-4)
miembros: A18-2 (I-12); A27-2 (I-14);
- Comité de pensiones del personal: A3-9 (VIII-3)
- Comité Jurídico: A7-5 (I-14)
- Comunicaciones: A33-14, Apéndice R (II-12)
- Comunicaciones aeroterrestres mundiales — *véase*
Comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito
aéreo (CNS/ATM)
- Comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito
aéreo (CNS/ATM)
comunicaciones aeroterrestres mundiales: aspectos jurídicos:
A29-19 (I-8)
declaración refundida: Políticas y prácticas permanentes
de la OACI: A33-15 (I-46)
seguimiento de la Conferencia de 1998: A32-12 (I-47)
Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS):
Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados
A32-19 (V-2)
desarrollo y elaboración: marco jurídico: A32-20 (V-3)
- Comunicaciones radiotelefónicas
conocimiento del idioma inglés: A32-16 (II-24)
- Condiciones de empleo del personal aeronáutico terrestre: A33-14,
Apéndice S (II-12)
- Congestión en el espacio aéreo — *véase* congestión en
los aeropuertos y en el espacio aéreo
- Congestión en los aeropuertos y en el espacio aéreo:
A27-11 (II-21)
- Consejo
aumento del número de miembros: A13-1 (I-10);
A17A-1 (I-10); A21-2 (I-11); A28-1 (I-11); A28-2 (I-12)
obligaciones de los Estados miembros: A4-1 (I-12)
organismo de arbitraje: A1-23 (I-17)
período de sesiones extraordinario: A24-5 (I-25)
- Consumo de tabaco
restricciones: vuelos internacionales de pasajeros:
A29-15 (I-43)
- Controversias, resolución: A1-23 (I-17)
- Convenio de Chicago, 1944
Artículo 3 *bis* — inserción: A25-1 (I-6); A25-2 (I-7);
A27-1 (I-7)
Artículo 45 — sede permanente: A8-4 (I-17); A8-5 (I-18)
Artículo 48 (a) — Periodos de sesiones extraordinarios de la
Asamblea: A14-5 (I-15)
Artículo 50 (a) — Número de miembros del Consejo:
A13-1 (I-10); A17A-1 (I-10); A21-2 (I-11);
A28-1 (I-11); A28-2 (I-12)
Artículo 56 — Comisión de Aeronavegación: A18-2 (I-12);
A22-4 (I-13); A27-2 (I-14)
Artículo 83 *bis* — inserción: A23-3 (I-6)
Artículo 83 *bis* — transferencia de ciertas funciones y
obligaciones: A23-2 (I-5)
Artículo 93 *bis* — Miembros de la OACI: A1-3 (I-9)
Artículos 48 (a), 49 (e) y 61 — periodos de sesiones
de la Asamblea: A8-1 (I-15)
Cláusula final: enmienda: A22-3 (I-3); A24-3 (I-3);
A31-29 (I-4); A32-3 (I-4)
enmienda, criterio a seguir: A4-3 (I-1)
texto auténtico, chino: A32-2 (I-4)
texto auténtico, ruso: A22-2 (I-3)
textos auténticos, francés y español: A16-16 (I-2)
- Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 1944 — *véase*
Convenio de Chicago, 1944
- Cooperación técnica
actividades de financiamiento: A27-18 (VI-4)
actividades y política: A26-16 (VI-1)
becas de estudio y de ampliación de estudios: A24-17 (VI-5)
centros y establecimientos de formación: A16-7, cláusulas 4
y 5 (VI-8); A26-16, cláusulas 5 y 13 (VI-1)
cumplimiento de SARPS, PANS y Planes regionales:
A33-14, Apéndice D (II-4); A33-14, Apéndice M (II-8);
expertos: A26-16, cláusulas 21-22 (VI-3)
medidas de los Estados: A26-16, cláusulas 10-20 (VI-2)
personal de contraparte: A26-16, cláusula 18 (VI-3)
política: A26-16, cláusulas 1-9 (VI-1); A33-21 (VI-3)
- Correo aéreo: A33-19, Apéndice H (III-9)
- Criterios en materia de navegación aérea: A15-9 (II-1);
A33-14 (II-1)
- Cuentas: A33-30 (X-17)
- Cuotas
confirmación y fijación: A33-25 (X-10)
escalas 1999-2001: A32-26 (X-6)
escalas 2002-2004: A33-26 (X-8)
pago, demoras: A26-23 (X-5)
principios: A21-33 (X-4); A23-24 (X-5); A31-20 (X-5)
- Cuotas atrasadas
liquidación: A21-10 (X-15); A31-26 (X-15); A33-27 (X-16);
- Dependencia Común de Inspección: A22-7 (I-30)

- Derecho aeronáutico
 convenios: A31-15, Apéndice B (V-1)
 enseñanza: A31-15, Apéndice D (V-2)
- Derecho de los tratados
 Convención de Viena, 1986: confirmación: A33-5 (I-24)
- Derechos comerciales — véase Acuerdos y arreglos
- Desarrollo económico: A26-16, primer y tercer
considerandos (VI-1)
- Día Internacional de la Paz: A24-1 (I-44)
- Diferencias (SARPS y PANS): A33-14, Apéndice D (II-4)
- Documentación
 distribución: A3-5 (IX-4); A33-14, Apéndice B (II-4);
 A33-14, Apéndice L (II-8)
 publicación y distribución: A24-21 (IX-4)
- Ejecución de planes regionales: A22-19 (II-16)
- Emblema y sello de la OACI: A31-1 (I-22)
- Emisiones de los motores de las aeronaves: A33-7, Apéndice I (I-40)
- Empresas de transporte aéreo: aspectos económicos:
 A33-19, Apéndice G (III-9)
- Ente de financiación internacional para la seguridad
 aeronáutica (IFFAS) establecimiento: A33-10 (I-51)
- Espacio exterior: A29-11 (I-31)
- Espectro de radiofrecuencias
 política de la OACI: A32-13 (I-54)
- Estadísticas: A33-19, Apéndice B (III-5)
- Estados contratantes
 ayuda internacional para el restablecimiento de las
 operaciones de los aeropuertos: A22-11 (VI-7)
 colaboración para la seguridad de la aviación civil: A25-3 (I-7)
 cooperación: investigaciones: accidentes de aviación: A33-14,
 Apéndice V (II-13)
 cumplimiento de obligaciones financieras — véase Cuotas
 atrasadas
 empleo del personal aeronáutico terrestre: A33-14,
 Apéndice S (II-12)
 medidas respecto a asistencia técnica: A26-16,
 cláusulas 10-20 (VI-2)
 participación en la labor técnica: A33-14, Apéndice T (II-12)
 relaciones con la OACI: A1-14 (I-22); A1-15 (I-24);
 A2-26 (I-22); A2-27 (I-23)
- Estados financieros, PNUD: A33-31 (X-17)
- Estupefacientes
 supresión del transporte ilícito por vía aérea:
 función de la OACI: A27-12 (I-43)
 programa de pruebas: A33-12 (II-23)
- Expertos
 asistencia técnica: A26-16, cláusulas 21-22 (VI-3)
 oficinas regionales: A33-14, Apéndice U (II-13)
- Facilitación: A33-19, Apéndice D (III-5)
- Financiamiento colectivo: A1-65 (IV-1); A14-37 (IV-3);
 A16-10 (IV-4)
- Fondo de capital circulante: A33-28 (X-13)
- Fondos en fideicomiso: A26-16, cláusula 15 (VI-2)
- GNSS — véase Comunicaciones, navegación y vigilancia/
 gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)
- Grupos de expertos: A33-14, Apéndice C (II-4)
- Idiomas
 Árabe, ampliación de los servicios en la OACI:
 Decisión A26 (IX-2); A29-21 (IX-2)
 uso en los períodos de sesiones de la Asamblea:
 Decisión A23 (IX-2)
 uso limitado: Decisión A21 (IX-2)
 Chino, ampliación de los servicios en la OACI: A31-16 (IX-3)
 introducción: Decisión A22 (IX-2)
 servicios: A22-30 (IX-1); A31-17 (IX-1)
 uso, Comisión de Aeronavegación: A22-29 (IX-1)
- Impuestos
 A33-19, Apéndice E (III-7)
- Informes de auditoría: A33-30 (X-17)
- Instalaciones y servicios de navegación aérea
 búsqueda y salvamento: A33-14, Apéndice O (II-10)
 financiamiento colectivo: A1-65 (IV-1)
 justificación económica: A16-10 (IV-4)
 implantación: A22-19 (II-16); A33-14, Apéndice M (II-8)
 planes regionales y SUPPS: A33-14, Apéndice K (II-7)
 SARPS y PANS: A33-14, Apéndice A (II-2)
- Instrucción
 aviación: A16-7 (VI-7); A24-17 (VI-5); A27-20 (VI-6);
 A33-14, Apéndice H (II-6)
 centros y establecimientos de formación: A16-7,
 cláusulas 4 y 5 (VI-8); A26-16, cláusulas 5 y 13 (VI-1)
 coordinación (cooperación técnica): A26-16, cláusula 6 (VI-2)
 equipo: A16-7 (VI-7); A27-20 (VI-6)
- Instrumentos internacionales de la OACI
 ratificación, estado: A31-15, Apéndice C (V-1)

Interferencia ilícita

actos: criterios de la OACI: declaración refundida actualizada: A33-2 (VII-3)

Consejo: medidas: A33-2, Apéndice G (VII-6)
 controles de exportación de MANPADS: A32-23 (VII-8)
 criterios generales: A33-2, Apéndice A (VII-3)
 declaraciones de la Asamblea: A17-1 (VII-2)
 destrucción de aeronaves en vuelo: A27-9 (VII-7);
 A33-1 (VII-1)

Estados: medidas que han de tomar: A33-2,
 Apéndice C (VII-4); A33-2, Apéndice E (VII-5)
 instrumentos jurídicos internacionales: A33-2,
 Apéndice B (VII-3)

medidas de seguridad de carácter técnico: A33-2,
 Apéndice D (VII-4); A33-2, Apéndice F (VII-6)
 organizaciones internacionales: cooperación: A33-2,
 Apéndice H, (VII-7)

uso indebido de aeronaves: declaración: A33-1 (VII-1)

Invasión iraquí de Kuwait

repercusiones en la aeronáutica: A28-7 (I-26)

Investigación y desarrollo, coordinación: A33-14,
 Apéndice I (II-7)

Israel: A19-1 (I-24); A20-1 (I-25)

Jerusalén, aeropuerto: A21-7 (I-25); A23-5 (I-26)

Labor técnica, participación de los Estados: A33-14,
 Apéndice T (II-12)

Laissez-passer: A2-25 (I-29)

Licencias, tripulación de vuelo: A21-24 (II-22);
 A33-14, Apéndice G (II-5)

Manuales técnicos: A33-14, Apéndice E (II-5)

Métodos recomendados

cumplimiento: A33-14, Apéndice D (II-4)
 definición: A33-14, Apéndice A (II-2)
 formulación: A33-14, Apéndice A (II-2)
 preparación: A33-7, Apéndice B (I-3)

Naciones Unidas

acuerdo con la OACI: A1-2 (I-28)
 ECOSOC, Resolución 906 sobre educación y formación
 profesional: A26-16, cláusula 6 (VI-2)
 laissez-passer: A2-25 (I-29)
 relaciones con la OACI: A2-24 (I-29)
 10° aniversario: A9-16 (I-30)

Naciones Unidas y organismos especializados

Dependencia Común de Inspección: A22-7 (I-30)

Normas

cumplimiento: A33-14, Apéndice D (II-4)
 definición: A33-14, Apéndice A (II-2)
 formulación: A33-14, Apéndice A (II-2)

OACI

acrecentamiento de la eficacia: A31-2 (I-18); A32-1 (I-20);
 A33-3 (I-21)

Celebraciones del Cincuentenario (1994): A29-1 (I-1)
 criterios permanentes: criterio general: A31-15,
 Apéndice A (V-1)

criterios permanentes: esfera jurídica: A31-15 (V-1)
 emblema y sello: A31-1 (I-22)
 miembros: A1-3 (I-9); A1-9 (I-9); A29-2 (I-9)
 sede permanente: A8-4 (I-17); A8-5 (I-18)

Oficinas regionales

Secretaría: A33-14, Apéndice U (II-13)

Organismos regionales de aviación civil: relaciones con
 la OACI: A27-17 (I-30)

Organismos y empresas de explotación

de instalaciones y servicios terrestres: A16-10,
 cláusula 2 (IV-4)

Organización de Liberación de Palestina: participación en la OACI
 en calidad de observador: A22-6 (I-31)

Organizaciones internacionales

Naciones Unidas — véase Naciones Unidas
 relaciones con la OACI: A1-10 (I-27); A1-11 (I-28);
 A5-3 (I-17)

Pasajeros insubordinados/perturbadores

infracciones: legislación interna: A33-4 (V-4)

Paz y seguridad: A5-5 (I-29)

Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP):
 establecimiento: A33-16 (II-17)

Planes regionales

contribuciones voluntarias en forma de equipo y fondos:
 A16-7, cláusula 6 (VI-8)
 ejecución: A22-19 (II-16); A33-14, Apéndice M (II-8)
 financiamiento: A16-10 (IV-4)
 formulación: A33-14, Apéndice K (II-7)

Política de información pública: A1-15 (I-24)

Presupuestos

1999-2000-2001: A32-24 (X-10)
 2002-2003-2004: A33-23 (X-12)

Prevención del impacto contra el suelo sin pérdida
 de control (CFIT)

programa de prevención: implantación: A31-9 (I-53)

Privilegios e inmunidades: A2-26 (I-22); A2-27 (I-23);
 A26-3 (I-23)

- Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)
cumplimiento: A33-14, Apéndice D (II-4)
formulación: A33-14, Apéndice A (II-2)
preparación: A33-7, Apéndice B (I-34)
- Procedimientos suplementarios regionales (SUPPS)
cumplimiento: A33-14, Apéndice M (II-8)
formulación: A33-14, Apéndice K (II-7)
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD):
A26-16 (VI-1); A33-21 (VI-3); A33-31 (X-17)
- Programa de trabajo
navegación aérea: A24-8 (II-17)
- Pronósticos y planificación económica: A33-19,
Apéndice C (III-5)
- Protección del medio ambiente
generalidades: A33-7, Apéndice A (I-33)
introducción de especies foráneas, impedir: A33-18 (I-42)
políticas y prácticas permanentes de la OACI: A33-7 (I-32)
- Publicaciones: A1-54 (IX-3)
- Radioayudas para la navegación — véase Ayudas para
la navegación
- Rasgo drepanocítico: A21-24 (II-22)
- Reglamentación económica: A33-19, Apéndice A (III-2)
- Reglamento financiero: A12-35 (X-1); A14-54 (X-1);
A14-55 (X-1); A18-27 (X-1); A21-35 (X-1);
A24-29 (X-1); A32-29 (X-1); A33-29 (X-2);
- Reuniones
documentación: A3-5 (IX-4); A33-14, Apéndice B (II-3);
A33-14, Apéndice L (II-8)
extraoficiales: A22-19, cláusula c) (II-16)
navegación aérea: A33-14, Apéndice B (II-3); A33-14,
Apéndice C (II-4); A33-14, Apéndice L (II-8)
Organismos especializados, invitaciones a los movimientos
de liberación: Decisión A21 (I-31)
participación de la OLP en la OACI en calidad de observador:
A22-6 (I-31)
preparación y marcha: A11-16 (I-22)
- Rutas aéreas
rutas transpolares, uso de: A33-13 (II-15)
- Secretaría
comisión de servicios: A1-51, cláusula 3 (VIII-1)
distribución geográfica: A4-31 (VIII-1); A14-6 (VIII-2);
A24-20 (VIII-2)
expertos de asistencia técnica: A26-16, cláusulas 17, 21 y
22 (VI-3)
nombramientos de corto plazo: A14-6, cláusula 2 (VIII-2)
nombramientos y ascensos: A1-8 (VIII-3)
política de contratación: A14-6, cláusulas 2 y 3 (VIII-2)
- política general: A1-51 (VIII-1)
prerrogativas e inmunidades: A2-27 (I-23)
técnica: A33-14, Apéndice U (II-13)
- Secuestro de aeronaves — véase Interferencia ilícita
- Sede:
sede permanente: A8-4 (I-17); A8-5 (I-18)
- Seguridad de la navegación: A32-6 (I-27)
- Seguridad, especificaciones y medidas — véase Interferencia ilícita
- Seguridad operacional: factores humanos: A33-14,
Apéndice W (II-14)
- Seguridad operacional: vigilancia
intensificación: A29-13 (I-48)
programa de auditoría: A32-11 (I-48); A33-8 (I-49);
A33-9 (I-50)
- Seguro aeronáutico por riesgo de guerra
asistencia: A33-20 (V-5)
- Servicios de búsqueda y salvamento: A33-14,
Apéndice O (II-10)
- Sistemas
coordinación de los trabajos de investigación y desarrollo:
A33-14, Apéndice I (II-7); A33-14, Apéndice J (II-7)
planificación: A23-14 (II-20)
- Tecnología de la información y de las comunicaciones
Fondo: A33-24 (X-18)
- Tránsito aéreo
coordinación, civil/militar: A33-14, Apéndice P (II-11)
servicios, delimitación de espacios aéreos: A33-14,
Apéndice N (II-9)
servicios, suministro: A33-14, Apéndice X (II-14)
- Transporte aéreo
declaración refundida: políticas de la OACI:
A33-19 (III-1)
servicios: A27-13 (I-44)
- Tripulación de vuelo, certificados de competencia y licencias:
A33-14, Apéndice G (II-5)
- Unidades de medida: A33-14, Apéndice F (II-5)
- Uso indebido de ciertas sustancias
drogas y alcohol: programas de pruebas: A33-12 (II-23)
lugar de trabajo: función de la OACI: A29-16 (II-23)
- Utilización de los terrenos
planificación y gestión: A33-7, Apéndice F (I-37)
- Voto, suspensión del derecho: A21-10 (X-15)
- Vuelos humanitarios: A29-14 (I-55)

APÉNDICE E

Índice de resoluciones vigentes* (en orden numérico)

<i>Resolución</i>	<i>Página</i>	<i>Resolución</i>	<i>Página</i>	<i>Resolución</i>	<i>Página</i>
A1-2	I-28	A13-1	I-10	A22-11	VI-7
A1-3	I-9	A14-5	I-15	A22-14	II-19
A1-8	VIII-3	A14-6	VIII-2	A22-19	II-16
A1-9	I-9	A14-37	IV-3	A22-29	IX-1
A1-10	I-27	A15-9	II-1	A22-30	IX-1
A1-11	I-28	A16-1	A-1	A23-1	A-5
A1-14	I-22	A16-7	VI-7	A23-2	I-5
A1-15	I-24	A16-10	IV-4	A23-3	I-6
A1-23	I-17	A16-13	I-16	A23-5	I-26
A1-51	VIII-1	A16-16	I-2	A23-13	II-21
A1-54	IX-3	A17-1	VII-1	A23-14	II-20
A1-65	IV-1	A17A-1	I-10	A23-24	X-5
A2-24	I-29	A18-1	A-2	A24-1	I-44
A2-25	I-29	A18-2	I-12	A24-3	I-3
A2-26	I-22	A19-1	I-24	A24-5	I-25
A2-27	I-23	A20-1	I-25	A24-6	A-6
A3-5	IX-4	A21-1	A-3	A24-8	II-17
A3-9	VIII-3	A21-2	I-11	A24-17	VI-5
A4-1	I-12	A21-7	I-25	A24-20	VIII-2
A4-3	I-1	A21-10	X-15	A24-21	IX-4
A4-31	VIII-1	A21-12	I-31	A25-1	I-6
A5-3	I-17	A21-24	II-22	A25-2	I-7
A5-5	I-29	A21-33	X-4	A25-3	I-7
A5-10	X-18	A22-1	A-4	A26-3	I-23
A7-5	I-14	A22-2	I-3	A26-6	A-7
A8-1	I-15	A22-3	I-3	A26-16	VI-1
A8-4	I-17	A22-4	I-13	A26-23	X-5
A8-5	I-18	A22-5	I-26	A27-1	I-7
A9-16	I-30	A22-6	I-31	A27-2	I-14
A11-16	I-22	A22-7	I-30	A27-6	A-8

* Nota.— En lo que respecta a las resoluciones no vigentes y las razones por las que así se las declaró, véanse las páginas 173 a 215 del Doc 8770 (para resoluciones adoptadas hasta el 15º período de sesiones de la Asamblea) y las Resoluciones A18-1, A21-1, A22-1, A23-1, A24-6, A26-6, A27-6, A29-4, A31-3, A32-4 y A33-6 y el Apéndice A, en las páginas del presente documento.

Además de las resoluciones enumeradas en este índice, hay otras nueve resoluciones que están vigentes pero cuyos textos no se han reproducido en el presente documento por las siguientes razones:

- A6-12, A12-4 y A14-1: estas resoluciones rigen el Reglamento interno permanente de la Asamblea. La actual versión de este Reglamento aparece en el Doc 7600.
- A12-35, A14-54, A14-55, A18-27, A21-35 y A24-29: estas resoluciones rigen el Reglamento financiero. La versión actual de este Reglamento aparece en el Doc 7515.

<i>Resolución</i>	<i>Página</i>	<i>Resolución</i>	<i>Página</i>	<i>Resolución</i>	<i>Página</i>
A27-9	VII-7	A31-20	X-5	A33-12	II-23
A27-11	II-21	A31-26	X-15	A33-13	II-15
A27-12	I-43	A31-29	I-4	A33-14	II-1
A27-13	I-44	A32-1	I-20	A33-15	I-46
A27-17	I-30	A32-2	I-4	A33-16	II-17
A27-18	VI-4	A32-3	I-4	A33-17	I-54
A27-20	VI-6	A32-4	A-10	A33-18	I-42
A28-1	I-11	A32-6	I-27	A33-19	III-1
A28-2	I-12	A32-7	I-56	A33-20	V-5
A28-7	I-26	A32-11	I-48	A33-21	VI-3
A29-1	I-1	A32-12	I-47	A33-22	X-18
A29-2	I-9	A32-13	I-54	A33-23	X-12
A29-3	I-45	A32-16	II-24	A33-24	X-18
A29-4	A-8	A32-19	V-2	A33-25	X-10
A29-11	I-32	A32-20	V-3	A33-26	X-8
A29-13	I-48	A32-23	VII-8	A33-27	X-16
A29-14	I-55	A32-24	X-10	A33-28	X-13
A29-15	I-43	A32-26	X-6	A33-29	X-2
A29-16	II-23	A32-29	X-1	A33-30	X-17
A29-19	I-8	A33-1	VII-1	A33-31	X-17
A29-21	IX-2	A33-2	VII-3		
A29-34	X-18	A33-3	I-21		
A31-1	I-22	A33-4	V-4		
A31-2	I-18	A33-5	I-24		
A31-3	A-9	A33-6	A-		
A31-9	I-53	A33-7	I-32		
A31-10	I-53	A33-8	I-49		
A31-15	V-1	A33-9	I-50		
A31-16	IX-3	A33-10	I-51		
A31-17	IX-1	A33-11	I-45		