

EDICIÓN PROVISIONAL

OCTUBRE DE 2004

# RESOLUCIONES

## ADOPTADAS POR LA ASAMBLEA



ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

Montreal, 28 de septiembre — 8 de octubre de 2004

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

NO ESTÁ EN VENTA  
11/04, S/P1/90  
Impreso en la OACI

# RESOLUCIONES ADOPTADAS POR EL 35º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

## EDICIÓN PROVISIONAL

### ÍNDICE

<b>Resolución</b>		<i>Página</i>
A35-1	Actos de terrorismo y destrucción de aeronaves civiles rusas que ocasionaron la muerte de 90 personas — pasajeros y miembros de la tripulación .....	1
A35-2	Aplicación del Artículo IV del <i>Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección</i> .....	2
A35-3	Un modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) .....	3
A35-4	Resoluciones no vigentes de la Asamblea .....	4
A35-5	Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente .....	5
A35-6	Transición a un enfoque sistémico global para la realización de auditorías en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) .....	23
A35-7	Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional .....	26
A35-8	Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS) .....	28
A35-9	Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita .....	30
A35-10	Contribuciones financieras al Plan de acción de seguridad de la aviación .....	40
A35-11	Amenaza que plantea para la aviación civil el uso de sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) .....	41
A35-12	Protección de la salud de los pasajeros y las tripulaciones y prevención de la propagación de enfermedades transmisibles en los vuelos internacionales ....	43
A35-13	Desinsectación no química de la cabina y el puesto de pilotaje de las aeronaves en los vuelos internacionales de pasajeros .....	44
A35-14	Declaración refundida de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea .....	45

A35-15	Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) . . . . .	70
A35-16	Atención debida a la evolución de las especificaciones de los sistemas de registro de datos de vuelo . . . . .	72
A35-17	Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad aeronáutica . . . . .	73
A35-18	Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo. . . . .	74
A35-19	Prevención de la introducción de especies exóticas invasoras . . . . .	89
A35-20	Actualización de la nueva política de cooperación técnica . . . . .	90
A35-21	Ampliación de las actividades de cooperación técnica de la OACI. . . . .	92
A35-22	Presupuestos correspondientes a 2005, 2006 y 2007 . . . . .	93
A35-23	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 han adherido al Convenio . . . . .	96
A35-24	Contribuciones al fondo general para 2005, 2006 y 2007 . . . . .	96
A35-25	Enmienda del Reglamento financiero. . . . .	101
A35-26	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 . . . . .	102
A35-27	Incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo . . . . .	104
A35-28	Fondo de capital circulante . . . . .	105
A35-29	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2001, 2002 y 2003 y examen de los respectivos informes de auditoría . . . . .	107
A35-30	Aprobación de las cuentas relacionadas con las actividades del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administradas por la OACI en calidad de organismo de ejecución, correspondientes a los ejercicios económicos de 2001, 2002 y 2003 y examen de los informes de auditoría sobre los estados financieros de la Organización que también abarcan las cuentas del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo . . . . .	108

A35-31	Nombramiento del Auditor externo .....	109
A35-32	Fondo para tecnología de la información y de las comunicaciones (ICT) .....	110



## RESOLUCIONES ADOPTADAS POR EL 35º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

### EDICIÓN PROVISIONAL

**A35-1: Actos de terrorismo y destrucción de aeronaves civiles rusas que ocasionaron la muerte de 90 personas — pasajeros y miembros de la tripulación**

*Considerando* que los actos de terrorismo perpetrados el 24 de agosto de 2004 a bordo de aeronaves rusas en vuelos regulares de pasajeros representan, en principio, una nueva forma de terrorismo que utiliza perpetradores suicidas que portan en sus cuerpos dispositivos explosivos que introducen a bordo de las aeronaves;

*Habida cuenta* de la necesidad de unificar los esfuerzos internacionales a fin de combatir la amenaza de que perpetradores suicidas lleven a cabo actos de terrorismo, tanto a bordo de las aeronaves como en otras zonas públicas;

*Consciente* de todas las dificultades para identificar a los perpetradores suicidas del terrorismo y detectar dispositivos explosivos en el cuerpo humano;

*Convencida* de la necesidad de adoptar medidas adecuadas para contrarrestar tales actos de terrorismo, que pondrían de manifiesto la resolución de los Estados de enjuiciar a los organizadores y perpetradores de tales actos; y

*Acogiendo* con beneplácito el hecho de que todos los Estados están decididos a someter a juicio a los organizadores y perpetradores de tales actos; y

*Recordando* sus Resoluciones A22-5, A27-9, A33-1 y A33-2;

*La Asamblea:*

1. *Condena enérgicamente* los actos terroristas perpetrados a bordo de las aeronaves de pasajeros rusas que ocasionaron la pérdida de numerosas vidas humanas;

2. *Expresa* su más sentido pésame y hace llegar sus condolencias a las familias de todos aquellos que perecieron como resultado de dichos actos de terrorismo;

3. *Insta* a los Estados contratantes a cooperar activamente para hacer responder de sus actos y castigar con severidad a los responsables de ayudar, apoyar o encubrir a los perpetradores de dichos ataques, así como a quienes los organizaron y patrocinaron; y

4. *Exhorta* a los Estados contratantes a estudiar la manera de reforzar la prevención de los actos de terrorismo realizados con explosivos, en particular intensificando la cooperación internacional y el intercambio de información para desarrollar medios técnicos de detección de explosivos, concediendo mayor atención a la detección de dispositivos explosivos en el cuerpo humano.

**A35-2:           Aplicación del Artículo IV del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección**

*Reconociendo* la importancia del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* en la prevención de actos ilícitos contra la aviación civil;

*Consciente* de la propuesta formulada actualmente por la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos de enmendar el Anexo técnico al Convenio con el fin de aumentar la concentración mínima requerida del agente de detección 2,3-Dimetil-2,3-dinitrobutano (DMNB) del 0,1 al 1,0% en masa;

*Teniendo en cuenta* la conveniencia de contar con un régimen uniforme para el sistema de detección de explosivos, especialmente luego de enmendar el Anexo técnico; y

*Tomando nota* de la recomendación del Comité Jurídico, aprobada por el Consejo, de que el Artículo IV del Convenio debería aplicarse *mutatis mutandis* con respecto a los explosivos no marcados de conformidad con el Anexo técnico enmendado;

*La Asamblea:*

*Insta* a los Estados contratantes de la OACI que son Partes en el Convenio a aplicar el Artículo IV del Convenio en sus relaciones mutuas de la manera siguiente:

- 1) Los explosivos que, en el momento de la fabricación, se ajustaban a los requisitos de la Parte 2 del Anexo técnico pero ya no satisfacen los requisitos de la Parte 2 debido a la citada enmienda del Anexo técnico, o sea aumentar la concentración mínima requerida del agente de detección DMNB del 0,1 al 1,0% en masa, deberán ajustarse a las disposiciones del Artículo IV, párrafos 2) y 3), a partir de la entrada en vigor de la enmienda.
- 2) Por consiguiente, cuando entre en vigor esa enmienda de la Parte 2 del Anexo técnico, cada Estado Parte que no haya manifestado expresamente su objeción a la enmienda adoptará las medidas necesarias para que:
  - a) todas las existencias de los explosivos mencionados en el párrafo precedente que haya en su territorio se destruyan o consuman con fines que no sean incompatibles con los objetivos de este Convenio, se marquen o se transformen permanentemente en sustancias inertes, dentro de un plazo de tres años a partir de la entrada en vigor de la enmienda, si tales explosivos no están en poder de las autoridades de dicho Estado que desempeñen funciones militares o policiales; y
  - b) todas las existencias de los explosivos mencionados en el apartado a) que no estén en poder de las autoridades de dicho Estado que desempeñen funciones militares o policiales y que no estén incorporados como parte integrante de los artefactos militares debidamente autorizados se destruyan o consuman con fines que no sean incompatibles con los objetivos de este Convenio, se marquen o se transformen permanentemente en sustancias inertes, dentro de un plazo de 15 años a partir de la entrada en vigor de la enmienda.
- 3) El párrafo precedente se aplicará a todo Estado Parte que retire su objeción a la enmienda a partir de la fecha en que exprese su consentimiento a quedar vinculado.

- 4) Los párrafos anteriores se aplicarán, *mutatis mutandis*, a toda enmienda futura del Anexo técnico, salvo que cualquier Estado contratante notifique a todos los demás Estados contratantes y al Consejo que no está de acuerdo con esa aplicación. Esa notificación tendrá lugar dentro del período de 90 días mencionado en el párrafo 3 del Artículo VII del Convenio.

**A35-3: Un modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)**

*Considerando* que la implantación mundial de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) que, entre otras cosas, tiene como objetivo proporcionar servicios críticos para la seguridad, ha progresado notablemente desde su introducción en la 10ª Conferencia de navegación aérea, celebrada en 1991, y se respaldó con entusiasmo en la 11ª Conferencia de navegación aérea, en 2003;

*Considerando* que el marco jurídico existente para los sistemas CNS/ATM, constituido por el Convenio de Chicago, sus Anexos, las Resoluciones de la Asamblea (incluida, especialmente, la Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS), los textos de orientación pertinentes de la OACI (incluida, especialmente, la Declaración sobre la política general de la OACI para la implantación y explotación de los sistemas CNS/ATM), los planes regionales de navegación aérea y los intercambios de correspondencia entre la OACI y los Estados que explotan constelaciones de satélites de navegación, han permitido la implantación técnica lograda hasta el presente;

*Considerando* que la OACI ha dedicado recursos considerables al estudio de los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas CNS/ATM en la Asamblea de la OACI, el Consejo, el Comité Jurídico, un grupo conformado por expertos jurídicos y técnicos y un grupo de estudio, habiendo permitido comprender y registrar de forma detallada los desafíos, cuestiones y problemas que enfrenta la comunidad mundial; y

*Considerando* que deben considerarse también las iniciativas regionales a fin de elaborar medidas que aborden las cuestiones jurídicas o institucionales que podrían obstaculizar la implantación de los sistemas CNS/ATM en la región, asegurándose que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago;

*La Asamblea:*

1. *Reconoce* la importancia de la Cuestión 1 del Programa general de trabajo del Comité Jurídico “Consideración del establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluyendo el GNSS” y de las resoluciones o decisiones de la Asamblea y el Consejo relacionadas con este asunto;
2. *Reafirma* que no es necesario enmendar el Convenio de Chicago para la implantación de los sistemas CNS/ATM;
3. *Invita* a los Estados contratantes a considerar la posibilidad de recurrir a las organizaciones regionales a fin de que elaboren los mecanismos necesarios para abordar cuestiones jurídicas o institucionales que puedan obstaculizar la implantación de los sistemas CNS/ATM en la región, asegurándose de que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago y con el derecho público internacional;
4. *Alienta* la facilitación de asistencia técnica para la implantación de los sistemas CNS/ATM mediante la OACI, las organizaciones regionales y las empresas del sector;

5. *Invita* a los Estados contratantes y a otros organismos multilaterales y financieros del sector privado a que consideren la creación de fuentes de financiamiento adicionales para prestar asistencia a los Estados y a los grupos regionales en la implantación de los sistemas CNS/ATM;

6. *Encarga* al Secretario General que supervise y, cuando corresponda, asista en la elaboración de marcos contractuales a los que las partes puedan acceder, entre otras cosas, basándose en la estructura y modelo propuestos por los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y las otras comisiones regionales de aviación civil, así como en el derecho internacional;

7. *Invita* a los Estados miembros a que transmitan las iniciativas regionales al Consejo; y

8. *Encarga* al Consejo que examine tales iniciativas regionales, considere su valor y las haga públicas lo más pronto posible (de conformidad con los Artículos 54, 55 y 83 del Convenio de Chicago).

#### **A35-4: 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 adquiridos, acumulados o en que se haya incurrido, ni a 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.

<b>Resolución</b>	<b>Asunto</b>	<b>Razón</b>
A29-2	Condición de miembro de la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro)	Ya cumplimentada
A22-14	Problemas técnicos-económicos relacionados con la introducción en servicio comercial de las aeronaves supersónicas	Ya cumplimentada
A31-20	Prorrato de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes	Obsoleta
A32-26	Contribuciones al fondo general para 1999, 2000 y 2001	Ya cumplimentada
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	Ya cumplimentada

<b>Resolución</b>	<b>Asunto</b>	<b>Razón</b>
A32-24	Presupuestos correspondientes a 1999, 2000 y 2001	Ya cumplimentada
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	Ya cumplimentada
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	Ya cumplimentada
<b>A35-5</b>	<b>Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente</b>	

*Considerando* que en la Resolución A33-7 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 A33-7 consiste en un texto de introducción y varios apéndices relativos a asuntos específicos, pero interrelacionados;

*Considerando* la necesidad de incorporar nuevos objetivos de la OACI en la esfera del medio ambiente (Apéndice A);

*Considerando* la necesidad de reflejar los nuevos textos de orientación de la OACI respecto al ruido de las aeronaves, principalmente sobre el “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido (Apéndice C) y sobre planificación y gestión de la utilización de los terrenos (Apéndice F) y para responder a otros acontecimientos en esta materia, posteriores al 33º período de sesiones de la Asamblea; y

*Considerando* la necesidad de reflejar también la evolución posterior al 33º período de sesiones de la Asamblea en materia de emisiones de los motores de las aeronaves, incluyendo nuevos textos de orientación de la OACI sobre medidas operacionales y otros estudios sobre medidas basadas en criterios de mercado para limitar o reducir los gases con efecto 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 35º 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 A33-7.

## 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;

*Considerando* que para que la OACI y sus Estados contratantes elaboren criterios es indispensable contar con información fiable sobre los efectos de la aviación en el medio ambiente; 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. En el desempeño de sus responsabilidades la OACI procurará:

- a) limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por un ruido de aeronaves considerable;
- b) limitar o reducir las repercusiones de las emisiones procedentes de la aviación sobre la calidad del aire local; y
- c) limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de gases con efecto de invernadero procedentes de la aviación en el clima mundial;

2. *Destaca* la importancia de que la OACI desempeñe una función de liderazgo en todos los aspectos de aviación civil relacionados con el medio ambiente y *pide* al Consejo que conserve la iniciativa en la formulación de criterios de orientación sobre esos aspectos, sin dejar esa iniciativa a otras organizaciones;

3. *Pide* al Consejo que evalúe regularmente las repercusiones presentes y futuras del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de las aeronaves y continúe elaborando instrumentos para este fin;

4. *Pide* al Consejo que distribuya información sobre los efectos actuales y futuros del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de aeronave y las políticas y los textos de orientación de la OACI relativos al medio ambiente y de manera adecuada, tales como informes regulares y seminarios prácticos;

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

6. *Invita* a los Estados y a las organizaciones internacionales a que proporcionen la información científica necesaria para permitir que la OACI corrobore su labor en este campo;

7. *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

8. *Insta* a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente que podrían afectar negativamente al desarrollo ordenado 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 emisiones de los motores de las aeronaves tienen consecuencias ambientales tanto a nivel local como mundial que, 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 después de la reciente disminución del tráfico y la reducción de la cantidad de vuelos, que temporalmente aligeraron la presión sobre los aspectos ambientales, se espera que la aviación vuelva a sus tendencias de crecimiento tradicionales en 2005 y posteriormente;

*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 A35-14 (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 el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 y la reciente propuesta de nuevas normas más estrictas respecto a las emisiones de óxidos de nitrógeno para aplicarlas a partir del 1 de enero de 2008;

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 y se le proporcionen los recursos necesarios para hacerlo;

4. *Insta* a los Estados contratantes de las regiones del mundo actualmente 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 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;

*Considerando*, como lo pidió la Asamblea en 2001, que la orientación de la OACI se elaboró para ayudar a los Estados a aplicar el enfoque equilibrado [*Orientación sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves* (Doc 9829)];

*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 reemplazo 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 (Doc 9829), 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:
- a) evalúe continuamente la evolución de la repercusión del ruido de las aeronaves;
  - b) se asegure de que la orientación sobre el enfoque equilibrado en el Doc 9829 está actualizada y responde a los requisitos de los Estados; y
  - c) fomente la aplicación del enfoque equilibrado, por ejemplo mediante seminarios prácticos; 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 en el Anexo 16, Volumen I se establecen normas de homologación en cuanto a niveles de ruido para las aeronaves de reacción subsónicas;

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

*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 los 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 a evitar los obstáculos y permitir a todos los Estados el acceso al arrendamiento o compra de aviones que cumplan con 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 implantación de 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) se completó en algunos Estados y que, suponiendo un continuo crecimiento de la actividad aeronáutica, si no se adoptan otras medidas podría aumentar el número de personas expuestas al ruido de las aeronaves en algunos aeropuertos de esos Estados;

*Considerando* que existen importantes diferencias regionales en la medida en que se prevé que el ruido de las aeronaves constituirá 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 (Doc 9829) 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 nueva norma 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 pueden 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 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 para la aviación civil; e
- i) informen a la OACI, así como a los otros Estados interesados, acerca de todas esas restricciones impuestas; y

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 nueva norma 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 actualizó recientemente, figuran textos de orientación sobre la planificación apropiada de la utilización de terrenos y medidas 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 que agotan 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 con 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 del 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, desde la publicación del informe especial del IPCC, se ha continuado trabajando en algunas áreas clave de incertidumbre científica indicadas en el informe, como la influencia de las estelas de condensación y los aerosoles en los cirrus y las repercusiones en el clima de los óxidos de nitrógeno y el metano;

*Considerando* que la OACI ha pedido que el IPCC, al preparar su cuarto informe de evaluación que debe publicarse en 2007, incluya una actualización de las principales conclusiones de su informe especial;

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

*Considerando* que el Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico de la CMNUCC ha solicitado la asistencia de la OACI en cuestiones metodológicas relacionadas con la recolección de emisiones de gases con efecto de invernadero y los informes sobre las mismas a nivel nacional;

*Considerando* que el Protocolo de Kyoto, que fue adoptado por la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático en diciembre de 1997 y que todavía tiene que entrar en vigor, exhorta a los países desarrollados a imponer limitaciones o reducciones en las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por “los combustibles del transporte aéreo”, trabajando por conducto 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 de efecto 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;

*Considerando* que el Consejo de la OACI ha estado explorando opciones políticas para limitar o reducir las repercusiones en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves de la aviación civil, particularmente en respuesta a la Resolución A33-7 de la Asamblea, Apéndices H e I, 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 en la CMNUCC;

*Reconociendo* que pueden obtenerse considerables economías de combustible y reducciones de las emisiones mediante mejoras en la gestión del tránsito aéreo (ATM); y

*Acogiendo con satisfacción* las medidas adoptadas por la OACI para fomentar la aplicación de medidas operacionales, incluida la publicación de *Oportunidades operacionales para minimizar el consumo de combustible y reducir las emisiones* (Circ. 303), y la realización de dos seminarios prácticos sobre este asunto;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados a que:

- a) promuevan la investigación científica dirigida a solucionar las incertidumbres señaladas en dicho informe especial del IPCC sobre la aviación y la atmósfera global; y
- b) se aseguren de que las futuras evaluaciones internacionales del cambio climático realizadas por el IPCC y otros órganos pertinentes de las Naciones Unidas incluyan información actualizada sobre los efectos inducidos por las aeronaves en la atmósfera;

2. *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 en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC);

- 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 en la CMNUCC, 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;
- c) continúe prestando asistencia al Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico de la CMNUCC con respecto a las cuestiones metodológicas; y
- d) continúe elaborando los instrumentos necesarios para evaluar los beneficios relacionados con las mejoras en la ATM y fomentando la aplicación de las medidas operacionales descritas en el texto de orientación de la OACI (Circ. 303) como medio de limitar o reducir la repercusión en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves; y

3. *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 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 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 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 contratantes 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 contratantes 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 contratantes 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;

*Tomando nota* de que la política de la OACI en materia de exención de impuestos para el combustible de aviación ha sido cuestionada por algunos Estados contratantes que imponen gravámenes a otros modos de transporte y a otras fuentes de gases con efecto de invernadero;

*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 contratantes 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 informes 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 se necesitan otros estudios y orientación para usar un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación civil internacional;

*Tomando nota* de que el CAEP preparó un modelo de acuerdo y textos de orientación para que los Estados contratantes y las partes interesadas apliquen las medidas voluntarias a corto plazo;

*Reconociendo* que los extensos estudios realizados para proporcionar orientación adicional a los Estados contratantes respecto a los gravámenes relacionados con las emisiones han identificado un gran número de problemas pendientes sobre los que existen diferentes opiniones; y

*Considerando* que los Estados contratantes tienen obligaciones legales, acuerdos existentes, leyes vigentes y políticas establecidas;

*La Asamblea:*

1. *Pide* al Consejo que continúe elaborando orientación para los Estados contratantes sobre la aplicación de medidas 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 Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC);

2. *Alienta* a los Estados contratantes y al Consejo a que, teniendo en cuenta los intereses de todos los interesados, incluido el impacto potencial en el mundo en desarrollo, evalúen el costo y las ventajas de las diversas medidas, incluyendo las existentes, con el fin de abordar las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más eficaz en función del costo, y a que adopten medidas compatibles con el marco descrito seguidamente, y a los Estados contratantes 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 contratantes y otras partes interesadas, a que adopten medidas para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional, en particular por medio de mecanismos voluntarios y a que mantengan informada a la OACI; y
- 2) *Pide* al Secretario General que facilite dichas medidas proporcionando las directrices que la OACI preparó para dichos mecanismos, incluido un acuerdo voluntario modelo y que trabaje para asegurarse de que los que adopten medidas tempranas se beneficien de las mismas y no se perjudiquen posteriormente por hacerlo;

b) Gravámenes relacionados con las emisiones

- 1) *Reconoce* la continua 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) *Reconoce* que la actual orientación de la OACI no es suficiente en este momento para la aplicación de derechos por emisiones de gases con efecto de invernadero sobre una base internacional, si bien no se excluye la aplicación de tales derechos por acuerdo mutuo de Estados miembros de una organización regional de integración económica a los explotadores de esos Estados y *pide* al Consejo que:

- a) realice más estudios y elabore orientaciones adicionales sobre el tema;

- b) ponga énfasis especialmente en los asuntos pendientes identificados en estudios anteriores y por la Asamblea; y
  - c) se fije como objetivo concluir tales estudios antes del próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea en 2007;
- 4) *Insta* a los Estados contratantes a que se abstengan de aplicar unilateralmente derechos relacionados con las emisiones de gases con efecto de invernadero antes del próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea en 2007;
  - 5) *Pide* al Consejo que, antes del próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea en 2007, estudie la eficacia de los gravámenes relacionados con la calidad del aire local y elabore orientaciones adicionales al respecto e *insta* a los Estados contratantes a que participen activamente y compartan información en relación con esta iniciativa;
  - 6) *Insta* a los Estados contratantes a que aseguren el grado más elevado de compatibilidad con respecto a las políticas y orientaciones de la OACI sobre gravámenes relacionados con la calidad del aire local;
- c) Comercio de los derechos de emisión
    - 1) *Apoya* el continuo desarrollo de un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación internacional; y
    - 2) *Pide* al Consejo que en su futura labor sobre este asunto, se concentre en dos enfoques. En un enfoque, la OACI apoyaría el desarrollo de un sistema voluntario de comercio de derechos de emisión que los Estados contratantes interesados y las organizaciones internacionales podrían proponer. En el otro enfoque, la OACI proporcionaría orientaciones que los Estados contratantes podrían utilizar, según corresponda, para incluir las emisiones procedentes de la aviación internacional en los planes de comercio de derechos de emisión de los Estados contratantes, conforme al proceso de la CMNUCC. En ambos casos, el Consejo debería asegurar que las directrices para un sistema abierto de comercio de derechos de emisión traten de las bases estructurales y jurídicas para la participación de la aviación en este sistema, incluyendo elementos fundamentales como la presentación de informes, la supervisión y el cumplimiento.

**A35-6 Transición a un enfoque sistémico global para la realización de auditorías en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)**

*Considerando* que el objetivo principal de la Organización sigue siendo garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

*Considerando* que el fomento de la aplicación de normas internacionales contribuye al cumplimiento de este objetivo;

*Considerando* que en el Artículo 37 del Convenio se pide a cada Estado contratante que 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* que el 32º 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 vigilancia de la seguridad operacional, que habría de realizar la OACI;

*Considerando* que el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) ha cumplido con éxito el mandato otorgado por la Resolución A32-11;

*Recordando* los objetivos del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional que intenta asegurar que los Estados contratantes cumplan adecuadamente con sus responsabilidades en la esfera de la vigilancia de la seguridad operacional;

*Recordando* que la responsabilidad final de la vigilancia de la seguridad operacional radica en los Estados contratantes, que deberán examinar continuamente sus respectivas capacidades de vigilancia de la seguridad operacional;

*Recordando* que en la Resolución A32-11 de la Asamblea se pedía al Consejo que presentara propuestas para financiar el programa a largo plazo;

*Recordando* que en la Resolución A33-8 de la Asamblea se encargó al Secretario General que emprendiera un estudio para ampliar el Programa a otras esferas relacionadas con la seguridad operacional;

*Recordando* que en la Resolución A33-8 de la Asamblea se pidió al Consejo que asegurara la viabilidad financiera a largo plazo del USOAP, y que todas sus actividades se fueran incluyendo paulatinamente en el presupuesto del Programa regular;

*Reconociendo* que la implantación del USOAP había contribuido a identificar las inquietudes en materia de seguridad operacional y a formular recomendaciones para su solución;

*Reconociendo* que la ejecución eficaz de los planes de acción de los Estados es esencial para aumentar la seguridad operacional global de la navegación aérea mundial;

*Reconociendo* que la continuación y la ampliación del USOAP para que abarque todas las disposiciones de los Anexos relacionadas con la seguridad operacional son fundamentales para promover la aplicación adecuada de normas y métodos recomendados en materia de seguridad operacional;

*Reconociendo* que el Secretario General ha tomado las medidas apropiadas para el establecimiento de un mecanismo independiente de garantía de la calidad para supervisar y evaluar la calidad del Programa.

*La Asamblea:*

1. *Expresa* su reconocimiento al Secretario General por el éxito logrado en la ejecución del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional;

2. *Resuelve* que el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional se amplíe aún más para incluir las disposiciones relacionadas con la seguridad operacional que figuran en los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* relacionados con la misma a partir de 2005;

3. *Pide* al Secretario General que a partir del 1 de enero de 2005, reorganice el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional para que se adopte un enfoque sistémico global en la realización de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional en todos los Estados contratantes;

4. *Encarga* al Secretario General que se asegure de que en el amplio enfoque sistémico se mantengan como elementos básicos las disposiciones relativas a la seguridad operacional que figuran en el Anexo 1 — *Licencias al personal*, el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, el Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* y el Anexo 14 — *Aeródromos*; para reducir al mínimo el plazo entre las auditorías, si los recursos lo permiten; asegurarse de que todos los aspectos del mecanismo de auditoría sean visibles para los Estados contratantes y validar la exactitud de las declaraciones formuladas por los Estados contratantes;

5. *Pide* al Secretario General que reorganice los informes de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional para incorporar los elementos críticos de un 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 adopte un enfoque más flexible en la ejecución del Programa a largo plazo;

7. *Encarga* al Secretario General que ponga al alcance de todos los Estados contratantes los informes finales de las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional y proporcione acceso a toda la información pertinente derivada de la base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías (AFDD), a través del sitio web seguro de la OACI;

*Nota.* — *El informe final de la auditoría contiene las constataciones de la auditoría, recomendaciones, el plan de acción y los comentarios del Estado, así como los comentarios formulados por la Sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional sobre el plan de acción del Estado en cuestión.*

8. *Pide* al Secretario General que asegure constantemente el mantenimiento del mecanismo de garantía de la calidad establecido con el objeto de supervisar y evaluar la calidad del Programa, así como la transparencia de todos los aspectos del mecanismo de auditorías;

9. *Exhorta* a todos los Estados contratantes que puedan hacerlo a que adscriban a funcionarios técnicos calificados y experimentados a la OACI a largo o corto plazo con miras a permitir que la Organización continúe ejecutando con éxito el Programa;

10. *Insta* a todos los Estados contratantes a presentar a la OACI de manera oportuna y mantener actualizada toda la información y documentación relacionada con la preparación y realización de una auditoría, para garantizar la aplicación eficaz y efectiva del Programa;

11. *Insta* a todos los Estados contratantes a que cooperen con la OACI y, en la medida de lo posible, a que acepten las misiones de auditoría previstas por la Organización para facilitar el buen funcionamiento sin dificultades del Programa;

12. *Insta* a todos los Estados contratantes a que acepten la primacía de los resultados de las auditorías del USOAP como compatibles con las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales establecidos, al considerar la necesidad de que los Estados efectúen auditorías de vigilancia de la seguridad operacional adicionales o suplementarias;

13. *Declara* que esta Resolución sustituye a la Resolución A33-8: *Continuación y ampliación del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional*; y

14. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la aplicación general del Programa.

### **A35-7 Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional**

*Considerando* que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

*Considerando* que incumbe también a los Estados contratantes, tanto en forma colectiva como individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

*Considerando* que, de conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

*Considerando* que para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo se requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas;

*Considerando* que el Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados contratantes elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, para lo cual se requiere que todos los Estados contratantes apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

*Considerando* que los resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) indican que diversos Estados contratantes todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional satisfactorio;

*Considerando* que la Dirección de cooperación técnica de la OACI (TCB) puede proporcionar la asistencia requerida a los Estados que la necesiten;

*Considerando* que el Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS) se ha establecido para ayudar a los Estados contratantes a financiar los proyectos relacionados con la seguridad operacional destinados a corregir las deficiencias detectadas principalmente mediante el USOAP y para los cuales dichos Estados no pueden proporcionar u obtener de otro modo los recursos financieros necesarios;

*Reconociendo* que no todos los Estados contratantes cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

*Reconociendo* que el establecimiento de organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y el fomento de la uniformidad a más amplia escala;

*Reconociendo* que la asistencia con la que cuentan los Estados contratantes que tienen dificultades para corregir las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional aumentaría en gran medida mediante la aplicación de una estrategia unificada en la que participaran todos los Estados contratantes, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil;

*Reconociendo* las contribuciones de intensificación de la seguridad operacional como resultado de las auditorías llevadas a cabo por organizaciones internacionales y regionales, tales como el programa de auditoría de la seguridad técnica de la IATA (IOSA) y el programa de seguimiento y apoyo a la puesta en práctica de las ESARR de Eurocontrol (ESIMS);

*Reconociendo* que la transparencia y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional constituyen uno de los principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a intercambiar con los demás Estados contratantes información crítica relativa a la seguridad operacional que pueda tener repercusiones en la seguridad operacional de la navegación aérea internacional y a facilitar el acceso a toda información pertinente relativa a la seguridad operacional;

2. *Alienta* a los Estados contratantes a utilizar plenamente toda la información disponible sobre seguridad operacional en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluso durante las inspecciones, tal como se prevé en el Artículo 16 del Convenio;

3. *Encarga* al Consejo que elabore medios prácticos de facilitar el intercambio de dicha información sobre seguridad operacional entre los Estados contratantes;

4. *Recuerda* a los Estados contratantes la necesidad de que vigilen todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y de que adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional;

5. *Encarga* al Consejo que elabore un procedimiento para informar a todos los Estados contratantes, en el marco del Artículo 54 j) del Convenio de Chicago, cuando un Estado tenga deficiencias significativas en materia de cumplimiento de los SARPS de la OACI relativos a la seguridad operacional;

6. *Encarga* al Consejo que fomente el concepto de organizaciones regionales o subregionales de vigilancia de la seguridad operacional;

7. *Pide* al Secretario General que siga fomentando la coordinación y cooperación entre el USOAP y los programas de auditorías de otras organizaciones relativos a la seguridad operacional de la aviación, más concretamente la IATA y Eurocontrol;

8. *Insta* a los Estados contratantes a seguir desarrollando la cooperación a escala regional y subregional y, cuando sea factible, establecer iniciativas de asociación con otros Estados, con empresas del sector aeronáutico, proveedores de servicios de navegación aérea, entidades financieras y otras partes

interesadas con miras a reforzar su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional para fomentar un sistema más seguro de aviación civil internacional y mejorar el cumplimiento de sus responsabilidades individuales;

9. *Alienta* a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer su capacidad individual de vigilancia de la seguridad operacional;

10. *Alienta* a todos los Estados que estén en condiciones de hacerlo a participar en el fortalecimiento y fomento de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional y proporcionar un apoyo tangible a las mismas;

11. *Invita* a los Estados contratantes a utilizar los servicios de la Dirección de cooperación técnica de la OACI (TCB) para resolver las deficiencias identificadas por el USOAP;

12. *Invita* a los Estados contratantes que experimenten dificultades a la hora de financiar las medidas necesarias para corregir las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional detectadas mediante el USOAP a que aprovechen la oportunidad de financiación que brinda el Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS);

13. *Pide* al Consejo que implante una estrategia unificada basada en los principios de mayor transparencia, cooperación y asistencia y que fomente, cuando resulte apropiado, el establecimiento de asociaciones con los Estados, usuarios, proveedores de servicios de navegación aérea, empresas del sector aeronáutico, entidades financieras y otras partes interesadas para analizar las causas, determinar y aplicar soluciones sostenibles para ayudar a los Estados a resolver las deficiencias relativas a la seguridad operacional;

14. *Encarga* al Consejo que adopte un enfoque flexible para proporcionar asistencia mediante las oficinas regionales de la OACI para apoyar las organizaciones regionales y subregionales encargadas de la vigilancia de la seguridad operacional e implantar un sistema eficaz para vigilar la implantación de la estrategia unificada;

15. *Pide* al Secretario General que investigue los medios con que puede emprenderse la identificación de medidas, a escala nacional y regional, para apoyar el desarrollo de capacidades y procedimientos de vigilancia de la seguridad operacional en la ATM.

### **Práctica correspondiente**

1. El Consejo debería desarrollar medios para que toda la información pertinente procedente de la base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías (AFDD) pueda facilitarse a todos los Estados contratantes mediante la utilización del sitio web seguro de la OACI.

### **A35-8: 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 podrá 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 en el 33º período de sesiones de la Asamblea, ante la satisfacción mostrada por el estudio del Consejo en el que se evidencia la necesidad de contar con un IFFAS, se avaló su establecimiento; y

*Considerando* que el IFFAS proporcionará 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:
  - a) la preparación y adopción de un estatuto administrativo claro para el IFFAS, tomando en cuenta los principios y objetivos de la Resolución A33-10, en particular, la participación voluntaria de los Estados; la posibilidad de que un Estado sea beneficiario dependiendo de la contribución u otra forma de participación de ese Estado; y la completa independencia del presupuesto por programas de la OACI;
  - b) el establecimiento del Ente de financiación internacional para la seguridad de la aviación (IFFAS);
  - c) el establecimiento de un Órgano rector del IFFAS que garantice una representación adecuada de todas las partes participantes;
  - d) la elaboración de reglamentos y directrices para el Órgano rector del IFFAS de conformidad con el régimen jurídico de la OACI; y
  - e) haber garantizado la implantación inicial del IFFAS en el trienio 2002-2004;

2. *Expresa reconocimiento* a los Estados contratantes y organizaciones internacionales por sus contribuciones al IFFAS y promesas de participación;
3. *Invita* a los Estados contratantes que tengan dificultades para financiar las medidas necesarias para corregir 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), a que aprovechen la asistencia que puede prestar el IFFAS para financiar tales medidas, con financiación directa o como facilitador y catalizador de otras fuentes de financiación, para que se mantengan a escala mundial las normas de seguridad aeronáutica requeridas;
4. *Insta* a los Estados contratantes a considerar su participación en el IFFAS por medio de contribuciones voluntarias financieras o en especie;
5. *Alienta firmemente* 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 financieras o en especie al IFFAS;
6. *Pide* al Consejo que presente al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea un informe respecto a las actividades del IFFAS, incluyendo una evaluación de la labor y estados financieros auditados; y
7. *Declara* que esta Resolución reemplaza a la Resolución A33-10.

**A35-9: 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 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 A33-2 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 A33-2, Apéndices A a H inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 35° 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 35° período de sesiones de la Asamblea;

2. *Resuelve* pedir al Consejo que presente para su consideración 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 A33-2.

## APÉNDICE A

### Criterios generales

*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 los actos de interferencia ilícita en la aviación civil se han convertido en la mayor amenaza para su desarrollo seguro y ordenado;

*Considerando* que la amenaza de actos terroristas que plantean los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y otros sistemas de misiles tierra-aire, armas ligeras y granadas propulsadas por cohetes, el apoderamiento ilícito de aeronaves, los ataques a instalaciones 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 aeronaves como arma de destrucción perjudican seriamente la seguridad, eficacia y regularidad de la aviación civil internacional, ponen en peligro la vida de las personas que se encuentran a bordo y en tierra y menoscaban la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil internacional;

*Considerando* que todos los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional constituyen un grave delito en violación del derecho internacional;

*Recordando* la Resolución A33-1 de la Asamblea en la que se encargaba al Consejo que reuniera una conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación con objeto de prevenir, combatir y erradicar los actos de terrorismo que afecten a la aviación civil; de reforzar la función de la OACI en la adopción de SARPS en materia de seguridad y en la auditoría de su aplicación y de garantizar los medios financieros necesarios;

*Considerando* la recomendación de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en febrero de 2002, en el sentido de adoptar un plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI que comprende, entre otras cosas, la determinación, análisis y elaboración de una respuesta global eficaz a las amenazas nuevas y emergentes, la integración de medidas que deban adoptarse en ámbitos concretos, tales como aeropuertos, aeronaves y sistemas de control de tránsito aéreo; y un programa complementario de asistencia con rectificación de las deficiencias observadas; y

*Ayudando* las medidas adoptadas hasta el presente por el Consejo, en particular la adopción en junio de 2002, del Plan de acción de la OACI para fortalecer la seguridad de la aviación, así como las nuevas medidas preventivas, el refuerzo de los medios de que dispone la Organización y la aceptación de 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 de la OACI para 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 OACI 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;
6. *Encarga* al Consejo que continúe su intensa labor en relación con las medidas para la prevención de los actos de interferencia ilícita, en particular la ejecución del Plan de acción de la OACI para fortalecer la seguridad de la aviación; y
7. *Insta* a todos los Estados contratantes a contribuir al Plan acción de la OACI para fortalecer la seguridad de la aviación, ya que su ejecución depende mayormente de contribuciones voluntarias.

## **APÉNDICE B**

### **Instrumentos jurídicos internacionales, legislación nacional y acuerdos bilaterales para la represión de actos de interferencia ilícita en la aviación civil**

#### *a) Instrumentos jurídicos internacionales*

*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. *Insta* 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 y en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal 1991), a que pasen a ser partes en dichos Convenios;

2. *Exhorta* a los Estados que aún no sean partes en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* 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; y

3. *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.

b) *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 y concertando acuerdos apropiados para la represión de tales actos en los que se dispondrá la extradición de las personas que cometan ataques criminales contra la aviación civil internacional.

## APÉNDICE C

### Medidas de seguridad de carácter técnico

*Considerando* que la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita 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 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 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; y

*Considerando* que las contramedidas para la protección de la aviación civil sólo pueden ser efectivas si se emplea personal de seguridad muy bien entrenado, además de la verificación de antecedentes, la certificación y el control de calidad;

*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 al Convenio de Chicago;

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. *Insta* a los Estados contratantes a que intensifiquen sus esfuerzos para aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS), y procedimientos existentes relacionados con la seguridad de la aviación, a velar por su cumplimiento, a que adopten todas las medidas necesarias para evitar los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional y a que concedan la debida atención a los textos de orientación contenidos en el Manual de seguridad de la OACI y disponibles en el sitio web protegido de la OACI;

5. *Exhorta* 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 en seguridad de la aviación (ASTC) a fin de garantizar que se mantenga la calidad de la instrucción y se obtengan niveles adecuados de cooperación; y

7. *Encarga* al Secretario General que siga actualizando y enmendando a intervalos apropiados el *Manual de seguridad* y elaborando nuevos textos de orientación destinados a ayudar a los Estados contratantes en la aplicación de las especificaciones y procedimientos relativos a la seguridad de la aviación civil.

## APÉNDICE D

### **Medidas que tomarán los Estados afectados por un acto de interferencia ilícita**

#### a) *Actos de interferencia ilícita*

*Considerando* que los actos de interferencia ilícita continúan comprometiendo gravemente la seguridad, regularidad y eficacia de la aviación civil internacional;

*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. *Toma nota con preocupación* del gran número de actos de interferencia ilícita, en particular los ataques a instalaciones en los edificios terminales contra los pasajeros y el público antes de los puntos de inspección de seguridad;

2. *Recuerda* a este respecto las disposiciones pertinentes de los Convenios de Chicago, Tokio, La Haya y el Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988;

3. *Insta* a los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que pasen a ser partes en el Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988;

4. *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 interferencia ilícita;

5. *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;

6. *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;

7. *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;

8. *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;

9. *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; y

10. *Exhorta* a los Estados contratantes a seguir prestando ayuda en la investigación de tales actos y en la captura y enjuiciamiento de los responsables.

b) *Notificación de actos de interferencia ilícita*

*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 E

### **Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación de la OACI**

*Considerando* que el objetivo primordial de la Organización continúa siendo el de garantizar la seguridad y protección de la aviación civil internacional en todo el mundo;

*Considerando* que promover la aplicación de las normas internacionales de seguridad de la aviación contribuye al logro de este objetivo;

*Considerando* que de conformidad con el Artículo 37 del Convenio cada Estado contratante debe colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en los reglamentos y procedimientos en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

*Recordando* que el 33º período de sesiones de la Asamblea encargó al Consejo y al Secretario General que estudiaran 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;

*Recordando* que el 33º período de sesiones de la Asamblea encargó al Consejo que reuniera, lo antes posible, una Conferencia internacional ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación con el objetivo, entre otros, de reforzar la función de la OACI en la adopción de SARPS en materia de seguridad y la auditoría de su aplicación;

*Considerando* que las recomendaciones de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en Montreal, en febrero de 2002, instaban a la adopción de un plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI, que previera, entre otras cosas, el establecimiento de un programa integral de auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad de la aviación civil que habría de realizar la OACI en todos los Estados contratantes;

*Considerando* la adopción del Plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI por el Consejo de la Organización durante su 166º período de sesiones;

*Considerando* que el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI se ha iniciado, habiéndose realizado la primera auditoría de la seguridad de la aviación en noviembre de 2002;

*Reconociendo* que la ejecución del USAP demuestra ser útil para identificar los aspectos preocupantes de la seguridad de la aviación y formular recomendaciones para la solución de los mismos;

*Reconociendo* que la continuación del USAP es esencial para crear confianza mutua en el nivel de seguridad de la aviación entre los Estados contratantes y garantizar la aplicación adecuada de las normas relacionadas con la seguridad; y

*Reconociendo* que todas las actividades del USAP se financian actualmente con contribuciones voluntarias de los Estados contratantes;

*La Asamblea:*

1. *Pide* al Secretario General que continúe el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI, que comprende auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad de la aviación de todos los Estados contratantes, que se realizan tanto a nivel nacional como de aeropuerto a fin de evaluar las capacidades de los Estados en materia de vigilancia de la seguridad de la aviación, así como las medidas de seguridad concretas impuestas en los aeropuertos claves seleccionados;
2. *Insta* a todos los Estados contratantes a aceptar las auditorías que habrán de realizarse por iniciativa de la OACI firmando un Memorando de acuerdo bilateral con la Organización, según fue aprobado por el Consejo durante su 167º período de sesiones;
3. *Insta* a todos los Estados contratantes a brindar pleno apoyo a la OACI aceptando las misiones de auditoría programadas por la Organización, facilitando la labor de los equipos de auditoría y preparando y presentando a la OACI un plan de medidas correctivas apropiadas para subsanar las deficiencias detectadas durante la auditoría;
4. *Insta* a todos los Estados contratantes a dar a conocer, en la medida apropiada y compatible con su soberanía, los resultados de la auditoría realizada por la OACI y las medidas correctivas adoptadas por el Estado auditado, si así lo pide otro Estado;
5. *Pide* al Consejo que asegure la sustentabilidad financiera a largo plazo del USAP, integrando progresivamente sus actividades, lo antes posible, en el presupuesto del Programa regular; y
6. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la ejecución general del USAP.

## 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. *Invita* a los Estados contratantes a valerse de la asistencia correctiva a corto plazo disponible en el marco del Mecanismo AVSEC y de los proyectos de asistencia a los Estados a largo plazo en el marco del Programa de cooperación técnica para subsanar las deficiencias observadas en las auditorías;
4. *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 AVSEC de la OACI;
5. *Insta* a todos los Estados contratantes a aprovechar la disponibilidad de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI, con el objeto de mejorar los niveles de instrucción; y
6. *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 los SARPS adoptados por el Consejo 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; y

*Considerando* que las disposiciones sobre seguridad de la aviación deberían ser parte integrante de los acuerdos bilaterales relativos a los servicios de transporte aéreo;

*La Asamblea:*

1. *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 y a que tengan en cuenta el acuerdo modelo adoptado por el Consejo el 30 de junio de 1989; y
2. *Recomienda* que el Consejo continúe:

- a) 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;
- b) 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
- c) formulando recomendaciones para fortalecer las medidas encaminadas a reprimir dichos actos de interferencia ilícita.

## APÉNDICE H

### **Cooperación internacional y regional en materia de seguridad de la aviación**

*Consciente de* la necesidad de reforzar las medidas destinadas a prevenir todos los actos de interferencia ilícita en la aviación civil; y

*Reconociendo* que la amenaza planteada a la aviación civil exige la elaboración de una respuesta global efectiva por los Estados, así como por las organizaciones internacionales y regionales afectadas;

*La Asamblea:*

1. *Invita* a la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC/INTERPOL), a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), a la Unión Postal Universal (UPU), a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), al Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), a la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y a la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE) 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;

2. *Encarga* al Consejo que tenga en cuenta la Iniciativa internacional de viaje seguro y facilitado (SAFTI) del G8 y colabore con este grupo y otros grupos de Estados pertinentes en su labor relativa a la elaboración de medidas para hacer frente a la amenaza que plantean los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y alentar su aplicación por todos los Estados contratantes; y

3. *Encarga* al Consejo que coopere con el Comité contra el terrorismo (CCT) de las Naciones Unidas en relación con el esfuerzo global para combatir el terrorismo.

#### **A35-10: Contribuciones financieras al Plan de acción de seguridad de la aviación**

*Considerando* que el desarrollo de la aviación civil internacional puede contribuir en gran medida a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que su uso indebido puede convertirse en una amenaza para 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 orientados a destruir aeronaves, así como los actos destinados a utilizar las aeronaves como armas de destrucción, tienen repercusiones negativas graves para la seguridad operacional, la eficiencia y la regularidad de la aviación civil internacional, ponen en peligro las vidas de las personas a bordo y en tierra y menoscaban la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil internacional;

*Recordando* sus Resoluciones A33-1 y A33-2;

*Haciendo suyo* el Plan de acción de seguridad de la aviación adoptado por el Consejo para afrontar con urgencia las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil, en particular el establecimiento de un Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación relativo a los acuerdos sobre seguridad de los aeropuertos y programas de seguridad de la aviación civil, entre otros; el análisis de los convenios actuales sobre seguridad de la aviación para determinar en qué medida son suficientes y el examen del Programa de seguridad de la aviación de la OACI, incluido un examen del Anexo 17 y otros Anexos al Convenio conexos;

*Convencida* de que la seguridad de la aviación sigue constituyendo un programa fundamental y prioritario de la OACI y de la necesidad de establecer y poner en ejecución programas de trabajo en el trienio próximo para afrontar los problemas detectados en el marco de las Resoluciones A33-1 y A33-2 de la Asamblea; y

*Tomando nota* de que gran parte de la financiación necesaria para poner en ejecución el programa de trabajo relativo a la seguridad de la aviación no pudo incluirse en el presupuesto del Programa regular para el trienio 2005-2007 debido a limitaciones presupuestarias y financieras;

*La Asamblea:*

1. *Expresa* su agradecimiento a los Estados contratantes pertinentes por sus contribuciones voluntarias de recursos humanos y financieros, que se espera sean al menos de \$12 millones EUA a fines de 2004, para la ejecución del Plan de acción de seguridad de la aviación durante el trienio 2002-2004;

2. *Hace suyas* las necesidades indicativas de financiación con recursos extrapresupuestarios para la ejecución del Plan de acción de seguridad de la aviación, que ascienden a \$20 millones EUA para los ejercicios económicos correspondientes a 2005, 2006 y 2007;

3. *Insta* a todos los Estados contratantes a hacer contribuciones voluntarias al Mecanismo AVSEC ampliado para financiar la ejecución del Plan de acción de seguridad de la aviación; las contribuciones sugeridas se basarán en las escalas de cuotas aprobadas por la Asamblea para el presupuesto del Programa regular correspondiente a 2005, 2006 y 2007;

4. *Insta* a todos los Estados contratantes a que se comprometan a realizar las contribuciones voluntarias por adelantado y a hacer efectivas las contribuciones a principios del ejercicio económico, de modo de garantizar una planificación y ejecución adecuadas del Plan de acción de seguridad de la aviación; y

5. *Insta* al Consejo a que garantice que el programa de seguridad de la aviación sea sustentable a largo plazo mediante la incorporación progresiva, lo antes posible, de las necesidades de financiación en el presupuesto del Programa regular y, por consiguiente, *pide* al Secretario General que elabore propuestas específicas al respecto, teniendo presente la prioridad concedida a la seguridad de la aviación, cuando prepare el proyecto de Presupuesto por programas para 2008-2010.

**A35-11: Amenaza que plantea para la aviación civil el uso de sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS)**

*Expresando su más profunda preocupación* con respecto a la amenaza mundial que representan para la aviación civil los actos terroristas, en particular la amenaza que plantea el uso de sistemas portátiles de defensa

antiaérea (MANPADS) y otros sistemas de misiles tierra-aire, armas livianas y granadas propulsadas por cohete;

*Recordando* su Resolución 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*, que encarga al Consejo y al Secretario General que procedan urgentemente para afrontar las nuevas y emergentes amenazas a la aviación civil;

*Recordando* las Resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas 58/241 *sobre el tráfico ilícito de armas pequeñas y ligeras en todos sus aspectos* y 58/54 *sobre la transparencia en materia de armamento*;

*Tomando nota del Acuerdo de Wassenaar de controles de la exportación de armas convencionales y mercancías y tecnologías de doble empleo, Elementos para los controles de la exportación de MANPADS y la Convención Interamericana contra la Fabricación y el Tráfico Ilícito de Armas de Fuego, Municiones, Explosivos y Otros Materiales Relacionados*;

*Acogiendo con agrado* las iniciativas en marcha de otras organizaciones internacionales y regionales con el propósito de preparar una respuesta más amplia y coherente frente a la amenaza que plantea para la aviación civil el uso de los MANPADS;

*Reconociendo* que la amenaza específica que plantean los MANPADS exige un enfoque amplio y políticas responsables por parte de los Estados; y

*Considerando* que su Resolución A32-23: *Controles de exportación de MANPADS* ya no es suficiente y que se requiere ahora una resolución de mayor alcance;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a que tomen las medidas necesarias para ejercer controles estrictos y eficaces para la importación, exportación, transferencia o retransferencia, así como para el almacenamiento de MANPADS;

2. *Exhorta* a todos los Estados contratantes a cooperar a escala internacional, regional y subregional a fin de aumentar y coordinar las actividades internacionales destinadas a aplicar medidas seleccionadas cuidadosamente respecto a su eficacia y costo y combatir la amenaza que plantean los MANPADS;

3. *Exhorta* a todos los Estados contratantes a que tomen las medidas necesarias para asegurar la destrucción de MANPADS no autorizados en su territorio lo antes posible;

4. *Insta* a todos los Estados contratantes a participar activamente en la preparación de un instrumento internacional con el propósito de identificar y rastrear las armas pequeñas y ligeras ilícitas mencionadas en la Resolución 58/241 de la Asamblea General de las Naciones Unidas *sobre el tráfico ilícito de armas pequeñas y ligeras en todos sus aspectos*;

5. *Insta* a todos los Estados contratantes a aplicar los *Elementos para los controles de la exportación de MANPADS del Acuerdo de Wassenaar*, si aún no participan en el Acuerdo; y

6. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A32-23: *Controles de exportación de MANPADS*.

**A35-12: Protección de la salud de los pasajeros y las tripulaciones y prevención de la propagación de enfermedades transmisibles en los vuelos internacionales**

*Considerando* que en el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* se estipula que “los fines y objetivos de la Organización son 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 en Artículo 14 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* se estipula que “Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tifus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. A este fin los Estados contratantes mantendrán estrecha consulta con los organismos encargados de los reglamentos internacionales relativos a las medidas sanitarias aplicables a las aeronaves”;

*Considerando* que la propagación a escala mundial de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo, y la amenaza que representan, han aumentado en los últimos años;

*Considerando* que en la Resolución A29-15 de la Asamblea se insta a todos los Estados contratantes a tomar las medidas necesarias 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;

*Considerando* que el número cada vez mayor de personas de edad avanzada o minusválidas que viajan por vía aérea y la mayor duración de los vuelos internacionales pueden plantear riesgos adicionales a la salud de los pasajeros y dar lugar a una mayor frecuencia de emergencias médicas a bordo;

*Considerando* que la OACI pronostica un aumento anual del 5% en el número de pasajeros en el futuro previsible, aumentando potencialmente, por consiguiente, la incidencia de emergencias médicas durante los viajes por vía aérea;

*Considerando* que las tecnologías de comunicaciones han hecho posible que los médicos que trabajan en instalaciones terrestres puedan diagnosticar y tratar a pasajeros en vuelo;

*Considerando* que las cuestiones de salud son factores que algunos consideran en su decisión de viajar o no, lo cual podría tener repercusiones sumamente perjudiciales para la economía de las líneas aéreas y los aeropuertos;

*Considerando* que es necesario coordinar la aplicación mundial de las considerables actividades y avances en cuestiones de salud realizados por la OACI, algunos Estados contratantes, la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización Mundial del Turismo (WTO/OMT) y organizaciones internacionales tales como la Asociación Médica Aeroespacial (ASMA), la Academia Internacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (IAASM), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y otras organizaciones interesadas;

*La Asamblea:*

1. *Declara* que la protección de la salud de los pasajeros y las tripulaciones en vuelos internacionales es un elemento integral de los viajes aéreos seguros y que deberían establecerse las condiciones para asegurar su preservación de forma oportuna y eficaz en función de los costos;
2. *Pide* al Consejo que examine los SARPS existentes relacionados con la salud de los pasajeros y las tripulaciones y elabore nuevos SARPS cuando corresponda, teniendo debidamente en cuenta las cuestiones de salud a escala mundial y los recientes acontecimientos en las operaciones de transporte aéreo;
3. *Pide* al Consejo que establezca arreglos institucionales apropiados para coordinar los esfuerzos de los Estados contratantes y de otros miembros de la comunidad de aviación civil internacional destinados a proteger la salud de los pasajeros y las tripulaciones;
4. *Pide* al Consejo que elabore, como asunto prioritario, normas y métodos recomendados en los correspondientes Anexos al Convenio, con el fin de abordar los planes de contingencia para evitar la propagación de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo;
5. *Insta* a todos los Estados contratantes a que, en el ínterin, apliquen las normas existentes relacionadas con la salud de los pasajeros y las tripulaciones;
6. *Pide* al Consejo que apoye toda investigación adicional relacionada con las consecuencias del transporte aéreo por lo que respecta a la salud de los pasajeros y las tripulaciones;
7. *Pide* al Consejo que informe sobre el cumplimiento de esta resolución, en todos sus aspectos, al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea:

**A35-13: Desinsectación no química de la cabina y el puesto de pilotaje de las aeronaves en los vuelos internacionales de pasajeros**

*Considerando* que todas las naciones se benefician con el funcionamiento seguro, protegido, eficiente y efectivo del sistema de la aviación civil internacional;

*Considerando* que las Asambleas han demostrado preocupación por la calidad de vida y el medio ambiente en que trabajan y realizan otras actividades los seres humanos, así como interés por contribuir al bienestar humano, en los asuntos relativos a las emisiones de los motores, la capa de ozono, el ruido de las aeronaves, el humo y las especies exóticas invasoras;

*Considerando* que las Asambleas han reconocido la responsabilidad de lograr una máxima compatibilidad entre el funcionamiento de la aviación civil y la calidad del medio ambiente humano;

*Considerando* que existe inquietud por el hecho de que la práctica actual de algunos Estados de exigir el empleo de insecticidas para desinsectar las aeronaves pueda provocar incomodidad y plantea cuestiones acerca de los posibles efectos negativos para la salud de los tripulantes y los pasajeros de las aeronaves; y

*Considerando* que investigaciones recién realizadas han demostrado que algunos métodos no químicos de desinsectación son eficaces para evitar la entrada a la aeronave de mosquitos y otros insectos voladores.

*La Asamblea:*

1. *Pide* al Consejo que asista a la Organización Mundial de la Salud para evaluar los enfoques no químicos sobre la desinsectación de las aeronaves;
2. *Pide* al Consejo que fomente la exploración de enfoques no químicos para la desinsectación de la cabina y el puesto de pilotaje de las aeronaves; y
3. *Pide* al Consejo que informe sobre la aplicación de esta resolución en todos sus aspectos al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

**A35-14: 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 los criterios permanentes relacionados específicamente con la navegación aérea existentes al concluir ese período de sesiones;

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

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

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

*La Asamblea:*

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

## **APÉNDICE A**

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

*Considerando* que el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* dispone que la Organización adopte y enmiende las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales,

determinando la finalidad de dichas medidas, así como los asuntos que deben tratarse al respecto, y que los Artículos 38, 54, 57 y 90 contienen otras disposiciones pertinentes;

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

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

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

*La Asamblea resuelve* que:

1. los SARPS y los PANS se enmendarán cuando sea necesario para reflejar la evolución de las necesidades y de la técnica, proporcionando de este modo, entre otras cosas, una base sólida para la formulación de planes regionales y la provisión de instalaciones y servicios;
2. a reserva de lo establecido en la cláusula anterior, las normas y métodos recomendados se modificarán lo menos posible, con objeto de que los Estados contratantes puedan dar la necesaria estabilidad a sus reglamentos nacionales. Con este fin, las enmiendas se limitarán a las que sean importantes para la seguridad, regularidad y eficiencia, y no se efectuarán modificaciones de redacción a menos que resulten indispensables;
3. los textos de los SARPS y PANS se redactarán en estilo claro, sencillo y conciso. En el caso de sistemas aeronáuticos complejos, los SARPS consistirán en disposiciones de carácter general, maduras y estables que especifiquen los requisitos funcionales y de performance que deben cumplirse en los sistemas para alcanzar los niveles de seguridad operacional requeridos. Con relación a esos sistemas, las especificaciones técnicas detalladas que sean necesarias para cumplir con esos requisitos constituirán apéndices de los Anexos. Toda especificación técnica detallada se incluirá en documentos separados y en los anexos se hará referencia a ella por medio de notas;
4. en la elaboración de los SARPS, procedimientos y textos de orientación, la OACI debería utilizar, en la mayor medida posible y con sujeción a un procedimiento adecuado de verificación y validación, los trabajos de otras organizaciones normativas reconocidas. Cuando el Consejo lo estime apropiado, se debería hacer referencia en la documentación de la OACI a los textos elaborados por esas organizaciones normativas;
5. las normas que especifiquen la provisión de instalaciones y servicios reflejarán un equilibrio adecuado entre las necesidades operacionales de contar con dichas instalaciones y servicios y las consecuencias económicas de su provisión, en la medida en que ello sea compatible con los requisitos de seguridad operacional y regularidad;

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

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

8. a menos que concurran circunstancias excepcionales, las fechas de aplicación de las enmiendas de los Anexos y PANS se fijarán de modo que se evite la necesidad de que los Estados contratantes tengan que enmendar sus reglamentos nacionales más de dos veces en el año civil. En aplicación de lo que antecede, siempre que sea factible, no se enmendará un mismo Anexo o documento relativo a los PANS más de una vez por año civil.

### **Prácticas correspondientes**

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

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

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

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

## **APÉNDICE B**

### **Reuniones de navegación aérea de alcance mundial**

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

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

*La Asamblea resuelve* que:

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

#### **Prácticas correspondientes**

1. Antes de decidir que se dé traslado de un asunto a una reunión de carácter mundial, el Consejo debería estudiar si mediante un intercambio de correspondencia con los Estados o utilizando medios tales como grupos de expertos o grupos de estudio de navegación aérea podría resolverse el problema o facilitarse su solución en una reunión ulterior.
2. El orden del día debería ser suficientemente explícito para definir la labor que deba llevarse a cabo e indicar la clase de conocimientos especializados que se necesitarán en la reunión. En las reuniones cuyo orden del día incluya más de una especialidad técnica, el tipo de conocimientos especializados que en ellas se necesite debería reducirse al mínimo compatible con la eficiencia.
3. Con objeto de facilitar la participación de todos los Estados 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 sean necesarias y corregir los errores tipográficos del informe.
5. El orden del día aprobado y la documentación principal para la reunión deberían despacharse, normalmente por correo aéreo, por lo menos 10 meses antes de la fecha de su inauguración, en el caso del orden del día y tres meses antes en el caso de la documentación principal; la demás documentación pertinente debería despacharse tan pronto como sea posible.

## APÉNDICE C

### **Grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación (ANC)**

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

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

*La Asamblea resuelve* que:

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

### **Práctica correspondiente**

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

## APÉNDICE D

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

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

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

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

*La Asamblea resuelve* que:

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

### **Prácticas correspondientes**

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

## **APÉNDICE E**

### **Manuales y circulares técnicos de la OACI**

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

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

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

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

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

### **Prácticas correspondientes**

1. El Consejo, teniendo en cuenta la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional, debería mantener en revisión el programa de manuales y circulares técnicos de la OACI para asegurarse de que los textos de orientación abarquen debidamente todas las esferas técnicas pertinentes.
2. El Consejo debería procurar obtener los medios necesarios para preparar y publicar manuales y circulares técnicos apropiados sin demoras indebidas y sin entrar en competencia con las prioridades en la producción de publicaciones ordinarias.

## **APÉNDICE F**

### **Unidades de medida**

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

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

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

*La Asamblea resuelve que:*

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

## **APÉNDICE G**

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

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

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

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

*La Asamblea resuelve que:*

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

## **APÉNDICE H**

### **Instrucción aeronáutica**

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

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

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

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

*La Asamblea resuelve* que:

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

### **Prácticas correspondientes**

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

---

\* 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.

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

## APÉNDICE I

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

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

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

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

### **Prácticas correspondientes**

1. El Consejo debería prestar la debida atención a la oportuna determinación de los requisitos operacionales de la aviación civil internacional en materia de CNS/ATM y servicios de aeródromo.
2. El Consejo debería alentar a los Estados contratantes a que proporcionen a la OACI información al día sobre la naturaleza y dirección de sus proyectos de investigación y desarrollo en curso y previstos que sean importantes, para que la Organización pueda seguir de cerca, coordinar y armonizar dichas actividades y hacerlas accesibles a todos los Estados contratantes.

## **APÉNDICE J**

### **Coordinación de sistemas y subsistemas aeronáuticos**

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

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

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

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

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

## **APÉNDICE K**

### **Formulación de planes regionales y procedimientos suplementarios regionales**

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

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

*La Asamblea resuelve* que:

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

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

### **Prácticas correspondientes**

1. El Consejo, teniendo en cuenta la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional, debería mantener constantemente en estudio el efecto de la variación de los requisitos en los planes regionales, con objeto de determinar a su debido tiempo si es necesaria su revisión.
2. Al evaluar la urgencia de una revisión de los planes regionales, el Consejo debería tener en cuenta el tiempo que los Estados contratantes necesitan para proveer las instalaciones y servicios adicionales necesarios.
3. El Consejo debería asegurarse de que las fechas de aplicación de los planes regionales que impliquen la adquisición de nuevos tipos de equipo se 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 aquellos que requieran una solución urgente, o cuando su convocación reduzca la necesidad de celebrar reuniones regionales de carácter general.

### **Prácticas correspondientes**

1. El Consejo debería tratar de que las reuniones RAN se celebren en localidades situadas dentro de la región interesada, alentando a los Estados 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 planes adecuados, incluso sobre las necesidades de personal, para la ejecución ordenada de las partes de los planes regionales pertinentes a cada uno de ellos.

3. El Consejo debería disponer lo necesario para la vigilancia del estado de ejecución de los planes regionales y para la publicación de informes periódicos sobre dicha ejecución, en los cuales se debería incluir información sobre deficiencias graves en la ejecución de dichos planes.

4. Los usuarios de las instalaciones y servicios de navegación aérea deberían notificar todo problema grave encontrado debido a la falta de implantación de instalaciones y servicios requeridos en los planes regionales. Dichos informes deberían dirigirse a los Estados contratantes encargados de dicha implantación. Estos últimos deberían tomar medidas sobre tales informes, pero en el caso de que no se adopten las medidas correctivas adecuadas, los usuarios interesados deberían notificarlo a la OACI por medio de una organización internacional, en caso de que sea apropiado hacerlo.

5. El Consejo debería disponer lo necesario para la realización de exámenes periódicos de los problemas graves encontrados por los usuarios debidos a la falta de implantación de instalaciones y servicios de navegación aérea y, cuando corresponda, para la adopción de medidas que faciliten la eliminación de esos problemas, tan pronto como sea posible.

## APÉNDICE N

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

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

*Considerando* que el Anexo 11 al Convenio también prevé que un Estado contratante puede delegar en otro Estado 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 suministrar servicios de tránsito aéreo se determinarán sobre la base de acuerdos regionales de navegación aérea, que son acuerdos aprobados por el Consejo de la OACI, normalmente a propuesta de las reuniones regionales de navegación aérea;

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

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

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

3. si fuese necesario que algunos espacios aéreos ATS se extiendan sobre los territorios o partes de los territorios de dos o más Estados, los Estados interesados deberían concertar acuerdos al respecto;

---

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

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

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

y *declara, además*, que:

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

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

### **Prácticas correspondientes**

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

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

## **APÉNDICE O**

### **Prestación de los servicios de búsqueda y salvamento**

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

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

*Considerando* que el Anexo 12 al Convenio dispone que aquellas partes de alta mar en las que haya que suministrar servicios de búsqueda y salvamento se determinarán sobre la base de acuerdos regionales de

navegación aérea, que son acuerdos aprobados por el Consejo, normalmente a propuesta de las reuniones regionales de navegación aérea;

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

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

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

*La Asamblea resuelve* que:

1. las regiones de búsqueda y salvamento, ya sea sobre los territorios de los Estados o, de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea, sobre un área más extensa que el espacio aéreo soberano de un Estado o sobre alta mar, se delimitarán basándose en consideraciones de carácter técnico y operacional, incluso en la conveniencia de que coincidan las regiones de información de vuelo, las regiones de búsqueda y salvamento y, por lo que respecta a las áreas sobre alta mar, las regiones de búsqueda y salvamento marítimas, a fin de garantizar la seguridad operacional y asegurar el más alto grado de eficacia con el menor costo;
2. los Estados asegurarán la cooperación más estrecha posible entre los servicios de búsqueda y salvamento marítimos y aeronáuticos que presten servicio en una misma área y, cuando sea práctico, establecerán centros conjuntos de coordinación de salvamento a fin de coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento aeronáuticos y marítimas;
3. si fuese necesario que algunas de las regiones de búsqueda y salvamento se extendiesen sobre los territorios o partes de los territorios de dos o más Estados, los Estados interesados concertarán acuerdos al respecto;
4. el Estado proveedor, al facilitar los servicios de búsqueda y salvamento sobre el territorio del Estado delegante, lo hará de conformidad con las necesidades de este último, el cual establecerá y mantendrá en funcionamiento las instalaciones y servicios que, de común acuerdo, se haya considerado necesario que utilice el Estado proveedor;
5. toda delegación de responsabilidad por parte de un Estado en otro o toda asignación de responsabilidad en lo tocante a alta mar, estará limitada a funciones de orden técnico y operacional relativas al suministro de los servicios de búsqueda y salvamento en el área de que se trate;
6. la solución de las deficiencias en el suministro de servicios eficientes de búsqueda y salvamento, incluso en alta mar, debería procurarse mediante negociaciones con los Estados que estén en condiciones de prestar asistencia operacional o financiera en las operaciones de búsqueda y salvamento, a fin de concertar acuerdos a tal efecto;

*y declara, además,* que:

7. todo Estado contratante que delegue en otro Estado la responsabilidad de suministrar los servicios de búsqueda y salvamento dentro de su territorio, lo hace sin que ello implique la derogación de su soberanía; y

8. la aprobación por el Consejo de los acuerdos regionales de navegación aérea relativos al suministro, por un Estado, de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de las áreas sobre alta mar no implica reconocimiento de soberanía de ese Estado sobre el área en cuestión.

### **Prácticas correspondientes**

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

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

## **APÉNDICE P**

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

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

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

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

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

*La Asamblea resuelve* que:

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

2. los reglamentos y procedimientos establecidos por los Estados contratantes para regir las operaciones de sus aeronaves de Estado sobre alta mar garantizarán que dichas operaciones no pongan en

peligro la seguridad, regularidad y eficiencia del tránsito aéreo civil internacional y, en la medida de lo posible, se observará el reglamento del aire del Anexo 2.

### **Prácticas correspondientes**

1. Los Estados contratantes deberían iniciar o mejorar la coordinación entre sus servicios de tránsito aéreo civil y militar, con objeto de cumplir con los principios enunciados en la Cláusula dispositiva 1 anterior.
2. El Consejo debería cerciorarse de que el asunto relativo a la coordinación civil y militar en la utilización del espacio aéreo se incluya, de ser necesario, en el orden del día de las reuniones departamentales y regionales.
3. Al establecer los reglamentos y procedimientos mencionados en la Cláusula dispositiva 2 el Estado interesado debería coordinar el asunto con todos los Estados sobre los cuales recaiga la responsabilidad de proveer los servicios de tránsito aéreo sobre la parte de alta mar comprendida en el área de que se trate.

## **APÉNDICE Q**

### **Provisión de aeródromos adecuados**

*Considerando* que las características físicas de un gran número de aeródromos requieren mejoras de importancia;

*Considerando* que en ciertos casos dichas mejoras supondrán gastos considerables y en consecuencia no sería aconsejable planificar los trabajos sin tener en cuenta las circunstancias futuras;

*Considerando* que los Estados y las autoridades aeroportuarias seguirán necesitando conocer las tendencias generales de los requisitos que con toda probabilidad impondrán en los aeródromos las generaciones futuras de aeronaves;

*Considerando* que muchos problemas de carácter grave pueden evitarse siempre que los requisitos operacionales de las nuevas aeronaves sean tales que les permitan operar de un modo económico sin exigir otras modificaciones en la estructura de los aeródromos;

*Considerando* que si bien el funcionamiento de los aeródromos tiene muchas ventajas, en algunas localidades se han impuesto limitaciones a las operaciones de aeronaves por razones de protección ambiental. Debido a los problemas de capacidad que se experimentan en la actualidad a escala mundial, se debería tomar en cuenta la posibilidad de poner en servicio nuevas aeronaves más silenciosas; y

*Considerando* que existe una tendencia creciente hacia la explotación de aeródromos por entidades autónomas, pero que la obligación de los Estados de asegurar el suministro de instalaciones y servicios de aeródromos seguros permanece inalterable;

*La Asamblea resuelve* que:

1. la Organización continuará estudiando los requisitos técnicos referentes a aeródromos;
2. los futuros tipos de aeronaves deberán proyectarse de modo que puedan operar eficientemente y causando la mínima perturbación ambiental, en los aeródromos utilizados por las actuales aeronaves;

3. los Estados certificarán los aeródromos; y
4. los Estados deberían asegurar que los sistemas de gestión de la seguridad se introducen en sus aeródromos.

### **Prácticas correspondientes**

1. Teniendo en cuenta los resultados del estudio continuo mencionado en la Cláusula dispositiva 1 anterior, el Consejo, considerando la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional, debería:
  - a) preparar más textos de orientación sobre los futuros adelantos; y
  - b) mantener a los Estados contratantes informados de cuantas novedades ocurran.
2. El Consejo debería continuar señalando a la atención de los fabricantes y explotadores de aeronaves el 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 de 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 alta mar.

**A35-15: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)**

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

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas CNS/ATM, según están formuladas al clausurarse el 35° período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea, para el cual se crea una comisión técnica, una declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas CNS/ATM; y
3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A33-15.

## **APÉNDICE A**

### **Política general**

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

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

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

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

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que nada debería privar a un Estado contratante de su derecho de beneficiarse de los sistemas CNS/ATM de la OACI ni ser motivo de discriminación entre los Estados proveedores de servicios y los usuarios;
2. *Resuelve* que ni la soberanía ni las fronteras de los Estados deberían resultar afectadas por la implantación de los sistemas CNS/ATM de la OACI;
3. *Insta* a que las disposiciones y textos de orientación relativos a todos los aspectos de los sistemas CNS/ATM de la OACI se estudien y elaboren mediante la organización de reuniones, conferencias, grupos de expertos y seminarios apropiados con la participación de los Estados contratantes; y

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

## **APÉNDICE B**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*La Asamblea:*

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

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

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

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

5. *Exhorta* a los Estados que estén en condiciones de hacerlo, e *Invita* a las organizaciones internacionales interesadas, a los usuarios y a los proveedores de servicios a:

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

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

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

**A35-16: Atención debida a la evolución de las especificaciones de los sistemas de registro de datos de vuelo**

*Considerando* que el objetivo primordial de la Organización es velar por la seguridad de la aviación civil internacional en el mundo;

*Considerando* que el establecimiento de normas internacionales contribuyen a ese objetivo;

*Reconociendo* la importancia de los registradores de datos de vuelo para la seguridad operacional; y

*Reconociendo* la necesidad de actualizar las especificaciones de esos sistemas;

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que se reanude el trabajo sobre los registradores de vuelo lo más pronto posible, valiéndose de medios apropiados, y que se dé prioridad a los problemas de búsqueda y recuperación de

esos sistemas, a su obsolescencia, al número insuficiente de parámetros registrados y a la necesidad de prescribir el registro de vídeo de la cabina de mando; y

2. *Pide* al Consejo que presente un informe al siguiente período de sesiones de la Asamblea sobre el cumplimiento de la presente resolución.

**A35-17: Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad aeronáutica**

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

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

*Reconociendo* que la protección contra el uso inapropiado de la información sobre seguridad operacional es fundamental para asegurar la continua disponibilidad de toda información pertinente sobre seguridad operacional, a fin de poder tomar medidas preventivas adecuadas y oportunas;

*Preocupada* por la tendencia a utilizar la información sobre seguridad operacional para la adopción de medidas disciplinarias y de aplicación, y para ser admitida como prueba en procedimientos judiciales;

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

*Considerando* que es necesario encontrar un equilibrio entre la necesidad de proteger la información sobre seguridad operacional y la necesidad de administrar debidamente la justicia;

*Reconociendo* que los avances tecnológicos han hecho posibles nuevos sistemas de recopilación, tramitación e intercambio de datos sobre seguridad operacional, permitiendo contar con múltiples fuentes de información sobre seguridad operacional que son esenciales para mejorar la seguridad aeronáutica;

*Tomando nota* de que las leyes internacionales vigentes, así como las leyes y reglamentos nacionales de muchos Estados podrían no ser totalmente adecuados en cuanto al modo de proteger la información sobre seguridad operacional contra el uso indebido;

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que elabore directrices jurídicas apropiadas para ayudar a los Estados a promulgar leyes y reglamentos nacionales para proteger la información obtenida de todos los sistemas pertinentes de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, permitiendo al mismo tiempo la administración apropiada de la justicia en el Estado;

2. *Insta* a todos los Estados contratantes a que examinen su legislación vigente y la ajusten, según sea necesario, o promulguen leyes y reglamentos que protejan la información obtenida de todos los sistemas pertinentes de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, basándose, en la medida de lo posible, en las directrices jurídicas elaboradas por la OACI; y

3. *Encarga* al Consejo que presente un informe sobre la evolución de este asunto al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea.

**A35-18: 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 mantenerse actualizados, enfocados y válidos y 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;

*Considerando* que las orientaciones preparadas por la Organización deberían ayudar a los Estados contratantes a elaborar políticas y prácticas que faciliten la mundialización, comercialización y liberalización del transporte aéreo internacional; 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 35º 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 la Resolución A33-19.

## **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 celebrados de conformidad con el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos*;

*Considerando* que las demoras indebidas y el incumplimiento en lo que atañe al registro de los acuerdos y arreglos aeronáuticos constituyen un obstáculo para la exactitud e integridad de la información normativa y para aumentar 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 contratos 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. *Pide* 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 fomenten 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 la designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular por lo que respecta a la seguridad y protección de la aviación;

*Considerando* que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y florecer de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el proceso de liberalización;

*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 uno o varios Estados, en particular 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. *Insta* a los Estados contratantes a que consideren la posibilidad de aplicar criterios distintos para la designación y autorización de líneas aéreas, incluyendo aquellos que la OACI ha elaborado, y adoptar un método flexible y positivo para aceptar los esfuerzos de otros Estados para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos sin comprometer la seguridad operacional ni la protección de la aviación;

5. *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;

6. *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

7. *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) aseguren la coordinación interna en sus administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria 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 y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica, incluida la liberalización del transporte aéreo internacional, y consideren la conveniencia de usar dicha orientación; 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 ejerciendo una función de líder mundial para facilitar y coordinar el procedimiento de liberalización económica, garantizando al mismo tiempo la seguridad operacional, la protección de la aviación y la protección del medio ambiente en la esfera del transporte aéreo internacional;
- b) participe activamente en las actividades en materia de comercio de servicios que puedan afectar al transporte aéreo internacional e informe consiguientemente a los Estados contratantes; y
- c) promueva comunicación, 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 la OACI ha desarrollado una base de datos estadísticos integrada a fin de proporcionar a los Estados contratantes y a otros usuarios un sistema en línea eficiente para la validación, almacenamiento y extracción de datos estadísticos;

*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 a tiempo y cuando sea posible enviándolas electrónicamente;
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 del 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 complementen;

3. *Pide* al Consejo que se cerciore de que sus especificaciones y textos de orientación contenidos en *Documentos de viaje de lectura mecánica* (Doc 9303) 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 documento *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas* (Doc 9636) 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 es esencial para lograr la eficiencia del transporte aéreo;

*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 las normas y los métodos recomendados del 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;

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, cuando 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 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 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 sufragar 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 aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos”;

*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;

*Considerando* que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves se trata en la Resolución A35-5 de la Asamblea, *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*;

*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 internacional*; 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 sufragar 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 aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos”;

*Considerando* que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves se trata separadamente en la Resolución A35-5 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 respeta 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 bajo la cual 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 de 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 por una parte y de los transportistas aéreos y otros usuarios, por la otra;

*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, de gestión 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; y

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.

### **A35-19: Prevención de la introducción de especies exóticas invasoras**

*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 elabore textos de orientación y, si corresponde, normas y métodos recomendados, para ayudar a los Estados contratantes a reducir el riesgo de introducir especies exóticas potencialmente invasoras en zonas ajenas a su distribución natural y continúe colaborando con las organizaciones interesadas pertinentes en este sentido; y
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 A33-18.

### **A35-20: Actualización de la nueva política de cooperación técnica**

*Considerando* que se han aplicado medidas para una nueva política de cooperación técnica y que en la Resolución A33-21 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 sectores de desarrollo ajenos a la aviación civil y que su contribución financiera a las actividades de aviación civil ha disminuido considerablemente a un nivel que representa menos del 3% 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 principalmente de las instituciones financieras y del sector aeronáutico para financiar sus proyectos de cooperación técnica;

*Considerando* que durante los trienios 1996-1998, 1999-2001 y 2002-2004 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*, con carácter urgente, que existe la necesidad de medidas eficaces de seguimiento y correctivas respecto al Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y al Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) para proporcionar apoyo a los Estados al tratar las deficiencias detectadas;

*Considerando* que la financiación inicial proporcionada al Programa de cooperación técnica mediante recursos extrapresupuestarios ha comenzado a apoyar a la TCB para tratar las deficiencias detectadas en las auditorías USOAP y USAP;

*La Asamblea:*

1. *Reafirma* que el Programa de cooperación técnica es una actividad prioritaria permanente de la OACI que complementa la función 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 debería 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. *Alienta* a los Estados a utilizar los servicios de garantía de calidad ofrecidos por la Dirección de cooperación técnica de acuerdo con el principio de recuperación de costos, para la supervisión de proyectos llevados a cabo por terceros fuera del Programa de cooperación técnica de la OACI;
7. *Reconoce* la necesidad de ampliar el suministro de cooperación técnica por la OACI a las entidades no estatales (públicas o privadas) que se ocupan directamente de aviación civil, en cumplimiento de los objetivos de la OACI, para abarcar, entre otras cosas, las actividades que tradicionalmente proporcionaban las administraciones nacionales de aviación civil y que se están privatizando hasta cierto punto, mientras que el Estado, no obstante, asumirá, en virtud del Convenio de Chicago, la responsabilidad respecto a la calidad de los servicios proporcionados y la aplicación por los mismos de los SARPS de la OACI;
8. *Pide* al PNUD que conceda mayor prioridad al desarrollo del subsector del transporte aéreo de los países en desarrollo y pide al Presidente, al Secretario General y a la Secretaría que intensifiquen sus contactos con el PNUD para que aumente su contribución para los proyectos de cooperación técnica de la OACI;
9. *Alienta* a los Estados y a otros socios en el desarrollo, incluyendo el sector aeronáutico y el sector privado, 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;
10. *Aprueba* que, en caso de que las operaciones de los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) en determinado ejercicio financiero cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso se acudiría al presupuesto del Programa regular;
11. *Encarga* al Consejo que informe al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea acerca de la aplicación de la presente Resolución; y

12. *Decide* que la presente Resolución sustituye a la Resolución A33-21.

**A35-21: Ampliación de las actividades de cooperación técnica de la OACI**

*Considerando* que, en la Resolución A33-21, se 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 las normas y métodos recomendados (SARPS) y los planes de navegación aérea (ANP), y desarrollen la infraestructura y los recursos humanos de su administración de aviación civil;

*Considerando* que el Consejo convino en que debería otorgarse mayor flexibilidad operacional a la Dirección de cooperación técnica con la vigilancia y el control apropiados de las actividades de cooperación técnica;

*Considerando* que en la Resolución A33-21 se alienta al Consejo y al Secretario General a adoptar una estructura y un mecanismo que emplearían métodos de tipo comercial a fin de permitir asociaciones fructíferas con las instituciones de financiación y los Estados beneficiarios;

*Considerando* que la ejecución armonizada de proyectos, en pleno cumplimiento con los SARPS, por parte de la TCB o de terceros externos a la OACI, mejora sustancialmente la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial;

*Considerando* que las entidades no estatales (públicas y privadas) que llevan a cabo la ejecución de proyectos para los Estados contratantes en el campo de la aviación civil recurren cada vez más a la OACI, a través de la Dirección de cooperación técnica, para solicitar su asesoramiento y asistencia en los campos tradicionales de la cooperación técnica y asegurarse de que los proyectos cumplan con los SARPS de la OACI;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que la OACI debería aumentar el suministro de servicios de cooperación técnica, a solicitud, a las entidades no estatales (públicas y privadas) que ponen en ejecución, en los Estados contratantes, proyectos en el ámbito de la aviación civil con el objetivo de mejorar la seguridad operacional, la protección y la eficiencia del transporte aéreo internacional;

2. *Insiste* en que el Programa de cooperación técnica debería funcionar siempre dentro de las normas, reglamentos y procedimientos de la OACI;

3. *Reconoce* que al adoptar métodos orientados al comercio, es necesario asegurarse de que se mantenga la buena reputación de la OACI; y

4. *Encarga* al Secretario General que considere, caso por caso, las solicitudes formuladas por las entidades no estatales (públicas y privadas) que llevan a cabo la ejecución de proyectos en Estados contratantes en el campo de la aviación civil para obtener asistencia de la OACI en los ámbitos tradicionales de la cooperación técnica, particularmente para asegurarse de que los proyectos cumplan con los SARPS de la OACI.

**A35-22: Presupuestos correspondientes a 2005, 2006 y 2007**

**A.** *La Asamblea*, con respecto al Presupuesto por programas para 2005, 2006, 2007, *toma nota* de que:

1. de conformidad con el Artículo 61 del Convenio, el Consejo ha presentado a la Asamblea los proyectos de presupuestos anuales [cifras indicativas correspondientes a los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica] correspondientes a los ejercicios económicos de 2005, 2006 y 2007, 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;

**B.** *La Asamblea*, con respecto al **Programa de cooperación técnica** :

*Reconociendo* que los AOSC se cubren principalmente con los ingresos provenientes de la ejecución de proyectos que encomiendan a la OACI fuentes externas de financiación, como los gobiernos y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, entre otras;

*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 dificultades citadas, las cifras netas anuales del presupuesto AOSC correspondientes a 2005, 2006 y 2007 que figuran a continuación corresponden únicamente a proyectos de presupuesto indicativos:

<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
6 299 000	6 051 000	5 993 000

*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 adoptando medidas; y

*Reconociendo* que en el caso de que las operaciones de los AOSC correspondientes a un determinado ejercicio financiero cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso debería acudir al apoyo del Presupuesto del programa regular.

*Resuelve* aprobar por la presente el proyecto de 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 los proyectos de presupuestos AOSC anuales, se reajustará ulteriormente dicho proyecto de 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.

**C. La Asamblea, con respecto al Programa regular:**

*Reconociendo* que, por una parte, la creciente demanda de recursos debido a la adición o expansión de las actividades y los inevitables aumentos de costos han llevado a presupuestos cada vez más elevados de año en año, y por otra, la capacidad de los Estados contratantes para financiar esos aumentos no es ilimitada; y

*Reconociendo* que es imperioso que i) se siga examinando y controlando el costo de todas las operaciones; ii) los nuevos programas o actividades que se agreguen al Presupuesto por programas estén suficientemente justificados dentro de los niveles del presupuesto, el contexto de los objetivos principales de la Organización y cuenten con amplio apoyo y garantías de financiación de los Estados contratantes; y iii) se determinen y utilicen fuentes alternativas de financiación, sin afectar el carácter de la Organización.

*Resuelve:*

1. autorizar por la presente, de acuerdo con el Reglamento financiero y lo dispuesto en la presente Resolución, que se utilicen, con respecto a los ejercicios de 2005, 2006 y 2007, las cantidades que siguen para el programa regular, en relación con **cada uno** de los años indicados:

	2005	2006	2007
I. Política general y dirección	1 090 000	1 118 000	1 718 000
II. Navegación aérea	9 138 000	9 314 000	9 521 000
III. Transporte aéreo	5 363 000	5 468 000	5 561 000
IV. Asuntos jurídicos	1 171 000	1 123 000	1 069 000
V. Programas regionales y otros	17 120 000	16 493 000	16 392 000
VI. Apoyo administrativo	25 646 000	26 047 000	26 401 000
VII. Finanzas, Relaciones exteriores e información al público y Evaluación de programas, auditoría y examen administrativo	3 984 000	4 081 000	4 101 000
VIII. Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional	2 007 000	3 027 000	2 599 000
Reducción (que no perjudique las actividades relacionadas con la seguridad operacional, la protección de la aviación y el medio ambiente, tanto a nivel de la Sede como a nivel regional)	(850 000)	(851 000)	(851 000)
<b>TOTAL DE CONSIGNACIONES AUTORIZADAS</b>	<b>64 669 000</b>	<b>65 820 000</b>	<b>66 511 000</b>

2. financiar, de conformidad con el Reglamento financiero y según se indica a continuación, las consignaciones totales aprobadas para cada uno de los años:

	2005	2006	2007
a) por asignación de cuotas a los Estados contratantes de acuerdo con la Resolución sobre la escala de cuotas	58 507 000	60 407 000	60 788 000
b) mediante ingresos varios	5 162 000	5 413 000	5 723 000
c) mediante transferencia de fondos de la cuenta del Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo	1 000 000		
<b>TOTAL</b>	<b>64 669 000</b>	<b>65 820 000</b>	<b>66 511 000</b>

3. que el Secretario General informe a todos los Estados contratantes, antes de fines de 2004, sobre las consignaciones revisadas del presupuesto del Programa regular por programas principales, que tendría en cuenta la reducción propuesta de \$2,55 millones.

**A35-23 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 han adherido al Convenio**

*La Asamblea:*

1. *Toma nota* de que:

- a) en los párrafos 6.9 y 7.5 del Reglamento financiero se dispone que el Consejo, cuando la Asamblea no esté en sesión, fijará la cuota y el anticipo al fondo de capital circulante de un nuevo Estado contratante a reserva de que se apruebe o ajuste durante el siguiente período de sesiones de la Asamblea; y
- b) el Consejo ha procedido en consecuencia por lo que respecta al Estado que pasó a ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional después del 33° período de sesiones de la Asamblea, que debe pagar la cuota indicada más adelante;

2. *Confirma* la decisión del Consejo de fijar la cuota y el anticipo al fondo de capital circulante del siguiente Estado en el porcentaje indicado, debiendo aplicarse dicho porcentaje a partir de la fecha indicada a continuación:

<b>Nombre del nuevo Estado contratante</b>	<b>Fecha en que pasó a ser miembro</b>	<b>Fecha de aplicación de la cuota</b>	<b>Porcentaje de la cuota</b>
Saint Kitts y Nevis	20 de junio de 2002	1 de julio de 2002	0,06%

**A35-24: Contribuciones al fondo general para 2005, 2006 y 2007**

*La Asamblea:*

1. *resuelve* que las cuotas de los Estados contratantes para 2005, 2006 y 2007 en cumplimiento del Artículo 61, Capítulo XII del Convenio, se determinarán de conformidad con las escalas expuestas a continuación; y

2. *encarga* al Consejo que se examine la metodología empleada para calcular las escalas de cuotas y, en particular, el principio de limitación, que se define en la Resolución A21-33, Cláusula dispositiva 1 e) e informe de sus resultados y recomendaciones a la próxima Asamblea.

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
Afganistán	0,06	0,06	0,06
Albania	0,06	0,06	0,06
Alemania	7,14	7,09	7,05
Andorra	0,06	0,06	0,06
Angola	0,06	0,06	0,06
Antigua y Barbuda	0,06	0,06	0,06
Arabia Saudita	0,68	0,70	0,69

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
Argelia	0,07	0,07	0,07
Argentina	0,72	0,72	0,71
Armenia	0,06	0,06	0,06
Australia	1,63	1,61	1,61
Austria	0,72	0,71	0,71
Azerbaiyán	0,06	0,06	0,06
Bahamas	0,06	0,06	0,06
Bahrein	0,06	0,06	0,06
Bangladesh	0,08	0,08	0,08
Barbados	0,06	0,06	0,06
Belarús	0,06	0,06	0,06
Bélgica	0,82	0,81	0,81
Belice	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	1,38	1,37	1,36
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	2,49	2,48
Chad	0,06	0,06	0,06
Chile	0,30	0,30	0,30
China	1,67	1,84	2,02
Chipre	0,06	0,06	0,06
Colombia	0,23	0,23	0,23
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	0,56	0,55	0,55
Djibouti	0,06	0,06	0,06

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
Ecuador	0,06	0,06	0,06
Egipto	0,19	0,18	0,18
El Salvador	0,06	0,06	0,06
Emiratos Árabes Unidos	0,43	0,50	0,53
Eritrea	0,06	0,06	0,06
Eslovaquia	0,06	0,06	0,06
Eslovenia	0,06	0,06	0,06
España	2,08	2,07	2,06
Estados Unidos	25,00	25,00	25,00
Estonia	0,06	0,06	0,06
Etiopía	0,06	0,06	0,06
Federación de Rusia	0,62	0,61	0,61
Fiji	0,06	0,06	0,06
Filipinas	0,18	0,18	0,18
Finlandia	0,45	0,45	0,44
Francia	5,12	5,08	5,06
Gabón	0,06	0,06	0,06
Gambia	0,06	0,06	0,06
Georgia	0,06	0,06	0,06
Ghana	0,06	0,06	0,06
Granada	0,06	0,06	0,06
Grecia	0,43	0,43	0,43
Guatemala	0,06	0,06	0,06
Guinea	0,06	0,06	0,06
Guinea-Bissau	0,06	0,06	0,06
Guinea Ecuatorial	0,06	0,06	0,06
Guyana	0,06	0,06	0,06
Haití	0,06	0,06	0,06
Honduras	0,06	0,06	0,06
Hungría	0,12	0,12	0,12
India	0,46	0,45	0,45
Indonesia	0,24	0,24	0,24
Irán (República Islámica del)	0,16	0,15	0,15
Iraq	0,06	0,06	0,06
Irlanda	0,35	0,36	0,35
Islandia	0,06	0,06	0,06
Islas Cook	0,06	0,06	0,06
Islas Marshall	0,06	0,06	0,06
Islas Salomón	0,06	0,06	0,06
Israel	0,52	0,52	0,51

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
Italia	3,60	3,57	3,56
Jamahiriya Árabe Libia	0,09	0,09	0,09
Jamaica	0,06	0,06	0,06
Japón	14,57	14,46	14,39
Jordania	0,06	0,06	0,06
Kazajstán	0,06	0,06	0,06
Kenya	0,06	0,06	0,06
Kirguistán	0,06	0,06	0,06
Kiribati	0,06	0,06	0,06
Kuwait	0,18	0,18	0,18
La ex República Yugoslava de Macedonia	0,06	0,06	0,06
Lesotho	0,06	0,06	0,06
Letonia	0,06	0,06	0,06
Líbano	0,06	0,06	0,06
Liberia	0,06	0,06	0,06
Lituania	0,06	0,06	0,06
Luxemburgo	0,31	0,35	0,34
Madagascar	0,06	0,06	0,06
Malasia	0,51	0,50	0,50
Malawi	0,06	0,06	0,06
Maldivas	0,06	0,06	0,06
Malí	0,06	0,06	0,06
Malta	0,06	0,06	0,06
Marruecos	0,08	0,08	0,08
Mauricio	0,07	0,06	0,06
Mauritania	0,06	0,06	0,06
México	1,01	1,11	1,22
Micronesia (Estados Federados de)	0,06	0,06	0,06
Mónaco	0,06	0,06	0,06
Mongolia	0,06	0,06	0,06
Mozambique	0,06	0,06	0,06
Myanmar	0,06	0,06	0,06
Namibia	0,06	0,06	0,06
Nauru	0,06	0,06	0,06
Nepal	0,06	0,06	0,06
Nicaragua	0,06	0,06	0,06
Níger	0,06	0,06	0,06
Nigeria	0,06	0,06	0,06
Noruega	0,53	0,53	0,53
Nueva Zelandia	0,34	0,34	0,34

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
Omán	0,09	0,09	0,09
Países Bajos	1,88	1,87	1,86
Pakistán	0,14	0,14	0,14
Palau	0,06	0,06	0,06
Panamá	0,06	0,06	0,06
Papua Nueva Guinea	0,06	0,06	0,06
Paraguay	0,06	0,06	0,06
Perú	0,09	0,09	0,09
Polonia	0,36	0,36	0,35
Portugal	0,42	0,42	0,42
Qatar	0,13	0,13	0,13
Reino Unido	5,64	5,60	5,57
República Árabe Siria	0,06	0,06	0,06
República Centrafricana	0,06	0,06	0,06
República Checa	0,16	0,15	0,15
República de Corea	2,43	2,41	2,40
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
República Unida de Tanzania	0,06	0,06	0,06
Rumania	0,06	0,06	0,06
Rwanda	0,06	0,06	0,06
Saint Kitts y Nevis	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
Serbia y Montenegro	0,06	0,06	0,06
Seychelles	0,06	0,06	0,06
Sierra Leona	0,06	0,06	0,06
Singapur	1,25	1,26	1,25
Somalia	0,06	0,06	0,06
Sri Lanka	0,07	0,07	0,07
Sudáfrica	0,43	0,43	0,43
Sudán	0,06	0,06	0,06
Suecia	0,76	0,76	0,75

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
Suiza	1,13	1,13	1,12
Suriname	0,06	0,06	0,06
Swazilandia	0,06	0,06	0,06
Tailandia	0,58	0,57	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	0,40	0,40	0,40
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	0,14	0,14	0,14
Viet Nam	0,06	0,06	0,06
Yemen	0,06	0,06	0,06
Zambia	0,06	0,06	0,06
Zimbabwe	0,06	0,06	0,06
	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

### **A35-25 Enmienda del Reglamento financiero**

*Considerando* que el Consejo ha informado a la Asamblea acerca de su experiencia en la aplicación de los párrafos 6.5 y 6.7 del Reglamento financiero; y

*Considerando* que el Consejo ha tomado nota de la necesidad de revisar los párrafos 6.5 y 6.7 del Reglamento financiero para mayor claridad.

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que se confirmen las enmiendas que se indican a continuación:

#### **Párrafo 6.5**

6.5 Salvo que se haya previsto otra cosa en este Reglamento o que la Asamblea disponga de otro modo:

- a) las cuotas, los pagos efectuados de conformidad con acuerdos para el pago de las cuotas atrasadas y los anticipos al fondo de capital circulante se considerarán vencidos y

exigibles íntegramente al expirar el plazo de 30 días a partir de la fecha de despacho de la notificación del Secretario General mencionada en los párrafos 6.4 b) y 7.4 b), o el primer día del ejercicio económico al cual correspondan, de ambos plazos el que sea posterior; y

- b) los saldos de las cuotas, los pagos efectuados de conformidad con un acuerdo para el pago de cuotas atrasadas y los anticipos al fondo de capital circulante pendientes al 1 de enero del siguiente ejercicio económico se considerarán en mora de un año.

### **Párrafo 6.7**

6.7 Los pagos efectuados por los Estados contratantes, incluidos los que hayan concertado un acuerdo para liquidar sus cuotas atrasadas, se aplicarán en primer lugar a la liquidación de los anticipos que deban al fondo de capital circulante, y el saldo que hubiera se aplicará a la liquidación de las cantidades pendientes relacionadas con los acuerdos y las cuotas pendientes, por orden cronológico.

### **A35-26: 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:*

*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;

*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, con efecto a partir del 1 de enero de 2005:*

1. todos los Estados contratantes deberían reconocer la necesidad de pagar sus cuotas a principios del año en que las mismas venzan, a fin de evitar que la Organización tenga que recurrir al fondo de capital circulante para compensar el déficit;

2. se den instrucciones al Secretario General para que envíe a todos los Estados contratantes, al menos tres veces al año, estados con indicación de las cantidades adeudadas para el año en curso y hasta el 31 de diciembre del ejercicio económico anterior;

3. se autorice al Consejo a que negocie y concierte arreglos con los Estados contratantes atrasados en el pago de sus cuotas correspondientes a tres años o más, para liquidar sus cuotas adeudadas a la Organización y que ponga en conocimiento del próximo período de sesiones de la Asamblea los ajustes y acuerdos concertados;

4. todos los Estados contratantes que se encuentren atrasados tres años o más en el pago de sus cuotas deberían:

- a) pagar sin dilación las cantidades pendientes respecto a anticipos al fondo de capital circulante, la cuota del año en curso y parte de sus atrasos, mediante un pago 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) concertar 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 apartado a) anterior, para liquidar la cantidad adeudada, acuerdo que preverá el pago anual completo de sus cuotas corrientes y el pago a plazos del saldo de sus cuotas atrasadas en un período no superior a 10 años, que a discreción del Consejo podrá prorrogarse, hasta un máximo de 20 años para los casos especiales, o sea los Estados contratantes clasificados por las Naciones Unidas como países menos adelantados;

5. el Consejo debería continuar intensificando la práctica seguida actualmente de proponer a los Estados contratantes atrasados en el pago de sus cuotas que formulen propuestas para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo de conformidad con las disposiciones de la Cláusula dispositiva 4 que precede, teniendo plenamente en cuenta la situación económica de los Estados en cuestión, incluida la posibilidad, conforme a lo dispuesto en el párrafo 6.6 del Reglamento financiero, de aceptar otras divisas, en la medida en que el Secretario General pueda utilizarlas;

6. se suspenda el derecho de voto en la Asamblea y el Consejo en el caso de los Estados contratantes que adeuden una cantidad igual o superior a la suma de las cuotas correspondientes a los tres ejercicios financieros precedentes y, en el caso de los Estados contratantes que no cumplan los acuerdos concertados de conformidad con la Cláusula dispositiva 4 b) que precede, que dicha suspensión se revoque inmediatamente cuando se liquiden las cantidades pendientes que se adeudan en virtud de dichos acuerdos; y

7. la Asamblea o el Consejo podrán restablecer el derecho de voto de un Estado contratante que se haya suspendido en virtud de la Cláusula dispositiva 6, a condición de que:

- a) haya concertado un arreglo con el Consejo para la liquidación de sus obligaciones pendientes y para el pago de sus cuotas corrientes y haya cumplido con lo estipulado en dichos arreglos;  
o
- b) la Asamblea esté convencida de que el Estado en cuestión haya demostrado que realmente desea llegar a una solución equitativa para liquidar sus obligaciones pendientes;

8. el Consejo podrá restablecer el derecho de voto de cualquier Estado que haya sido suspendido por la Asamblea en virtud del Artículo 62 del Convenio, de acuerdo con las condiciones estipuladas en la Cláusula dispositiva 7 a) anterior, en cuanto haya demostrado su voluntad de llegar a un arreglo equitativo de sus obligaciones financieras para con la Organización;

9. se apliquen las siguientes medidas adicionales a los Estados contratantes cuyos derechos de voto hayan sido suspendidos en virtud del Artículo 62 del Convenio:

- a) pérdida de su admisibilidad para ser sede de reuniones, conferencias y seminarios teóricos y prácticos financiados, en parte o en su totalidad, por el Programa regular;
- b) posibilidad de recibir únicamente los mismos documentos gratuitos que se proporcionan a los Estados que no son contratantes, comprendidos los que se presentan por medios electrónicos, y cualquier otro documento que sea esencial para la seguridad operacional, la regularidad o la eficiencia de la navegación aérea internacional;
- c) pérdida de la admisibilidad de sus nacionales o representantes para ser propuestos para cargos elegidos;
- d) para los fines de la contratación para ocupar puestos en la Secretaría, si todas las circunstancias son iguales, los candidatos de los Estados que tienen cuotas atrasadas se considerarían como candidatos de un Estado que ya ha logrado el nivel de representación deseado (de conformidad con los principios de representación geográfica equitativa), incluso en el caso de que no se haya alcanzado ese nivel; y
- e) pérdida del derecho a participar en el curso de familiarización de la OACI;

10. únicamente aquellos Estados que no tengan cuotas anuales pendientes, a excepción de la correspondiente al año en curso, serán admisibles para ser elegidos para el Consejo, los Comités y otros órganos;

11. la presente Resolución sustituye y anula las Resoluciones A21-10 y A31-26 de la Asamblea.

### **A35-27: 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 de voto en la Asamblea y en el Consejo de varios Estados ha sido suspendido, de conformidad con la Resolución A35-26 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 superávits; 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. con efecto a partir del 1 de enero de 2005, únicamente la parte del pago efectuado por los Estados contratantes que sea superior a la suma de las cuotas de los tres años precedentes y todos los pagos a plazos que deban en virtud de acuerdos concertados de conformidad con la Cláusula dispositiva 4 de la Resolución A35-26 de la Asamblea 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 ordinario 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. la presente Resolución sustituye a la Resolución A33-27 de la Asamblea.

#### **A35-28: Fondo de capital circulante**

*La Asamblea:*

1. *Toma nota* de que:

- a) de conformidad con la Resolución A33-28, 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) como promedio, para el mes de septiembre de cada año, los fondos acumulados por concepto de cuotas cobradas son inferiores a los desembolsos previstos en un 17,7%;
  - f) basándose en las tendencias del pasado, el déficit anual de efectivo acumulado, en promedio, a fines de septiembre y noviembre podría oscilar entre \$7,5 millones y \$11,3 millones;
  - g) la experiencia demuestra que los pagos no se efectúan a principios del ejercicio al que corresponden y que la OACI no puede contar con el pago de todas las cuotas aun a finales del año correspondiente, y que este hecho inaceptable de evitar el pago de sus obligaciones financieras en el marco del Convenio por parte de algunos Estados contratantes está creando una situación financiera grave en la Organización, que podría acarrear repercusiones por lo que respecta a todos los Estados contratantes;
  - h) mientras la entrada de fondos continúe siendo incierta, la OACI necesitaría el fondo de capital circulante como fuente a la cual recurrir para hacer frente a sus ineludibles compromisos financieros; e
  - i) el Consejo examinó el nivel del fondo de capital circulante en noviembre de 2003 y determinó que no era urgente ni inmediata la necesidad de aumentarlo de \$6 a \$8 millones EUA en 2004.
2. *Resuelve* que:
- a) la cuantía del fondo de capital circulante se mantenga en \$6 millones EUA;
  - b) el Consejo examinará el nivel del fondo de capital circulante cada año, a más tardar en noviembre de 2004, 2005, 2006 y 2007 a fin de determinar si es urgente la necesidad de un aumento en dicho año o el siguiente;
  - c) si el Consejo determina que se justifica, la cuantía del fondo de capital circulante se establecerá en un nivel que no supere los \$8 millones, dependiendo de los aumentos resultantes de los anticipos pagados por nuevos Estados miembros de la Organización una vez aprobada la escala de cuotas. Dicho ajuste del fondo de capital circulante se basará en la escala de cuotas en vigor en el año para el que se apruebe el aumento del nivel del fondo de capital circulante;
  - 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 rembolse 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 2004, 2005 y 2006;
  - 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 A33-28 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 contratantes en mora a cumplir lo antes posible sus obligaciones para con la Organización, según lo previsto en la Resolución A35-26.

**A35-29: Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2001, 2002 y 2003 y examen de los respectivos informes de auditoría**

*Considerando* que las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios de 2001, 2002 y 2003 y los informes de auditoría de las mismas, presentados por la Auditora 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 de la Auditora 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 de la Auditora externa sobre las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio económico de 2001 y de los comentarios del Secretario General en cumplimiento de las recomendaciones contenidas en el informe de auditoría;

2. *Toma nota* del informe de la Auditora externa sobre las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio económico de 2002 y de los comentarios del Secretario General en cumplimiento de las recomendaciones contenidas en el informe de auditoría;

3. *Toma nota* del informe de la Auditora externa sobre las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio económico de 2003 y de los comentarios conexos del Secretario General en cumplimiento de las recomendaciones contenidas en el informe de auditoría, y del informe sobre el estado del cumplimiento de las recomendaciones de la Auditora externa formuladas en los años anteriores;

4. *Insta* al Secretario General a adoptar las medidas necesarias que resulten apropiadas, de acuerdo con las recomendaciones de la Auditora general;
5. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2001;
6. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2002; y
7. *Aprueba* las cuentas auditadas correspondientes al ejercicio de 2003.

**A35-30: Aprobación de las cuentas relacionadas con las actividades del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administradas por la OACI en calidad de organismo de ejecución, correspondientes a los ejercicios económicos de 2001, 2002 y 2003 y examen de los informes de auditoría sobre los estados financieros de la Organización que también abarcan las cuentas del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo**

*Considerando* que se han presentado a la Asamblea, previo envío a los Estados contratantes, las cuentas en las que figura el estado de los fondos asignados a la OACI por el Administrador del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y administradas por la OACI en calidad de organismo de ejecución correspondientes a los ejercicios de 2001, 2002 y 2003, así como los informes de auditoría sobre los estados financieros de la Organización que también abarcan las cuentas del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, presentadas por la Auditora General del Canadá, miembro del Grupo de Auditores Externos de las Naciones Unidas y organismos especializados, en calidad de Auditora externa 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 y que 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 de la Auditora externa sobre los estados financieros de la Organización, que también abarca las cuentas relativas al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administradas por la OACI en calidad de organismo de ejecución, correspondientes al ejercicio económico de 2001 y de los comentarios del Secretario General en cumplimiento de las recomendaciones contenidas en el informe de auditoría;
2. *Toma nota* del informe de la Auditora externa sobre los estados financieros de la Organización, que también abarca las cuentas relativas al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administradas por la OACI en calidad de organismo de ejecución correspondientes al ejercicio económico de 2002 y de los comentarios del Secretario General en cumplimiento de las recomendaciones contenidas en el informe de auditoría;

3. *Toma nota* del informe de la Auditora externa sobre los estados financieros de la Organización, que también abarca las cuentas relativas al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administradas por la OACI en calidad de organismo de ejecución, correspondientes al ejercicio económico de 2003 y de los comentarios del Secretario General en cumplimiento de las recomendaciones contenidas en el informe de auditoría;

4. *Insta* al Secretario General a adoptar las medidas necesarias que resulten apropiadas, de acuerdo con las recomendaciones de la Auditora general;

5. *Aprueba* las cuentas relativas al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administradas por la OACI en calidad de organismo de ejecución, correspondientes al ejercicio económico de 2001;

6. *Aprueba* las cuentas relativas al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administradas por la OACI en calidad de organismo de ejecución, correspondientes al ejercicio económico de 2002;

7. *Aprueba* las cuentas relativas al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administradas por la OACI en calidad de organismo de ejecución, correspondientes al ejercicio económico de 2003; y

8. *Encarga* que dichos estados financieros de la Organización, que también abarcan las cuentas del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo administradas por la OACI, 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.

#### **A35-31: Nombramiento del Auditor externo**

*La Asamblea:*

1. *Toma nota* de que:

- a) en el Reglamento financiero se estipula que, con sujeción a la confirmación de la Asamblea, el Consejo nombrará al auditor externo de la Organización;
- b) el Consejo aprobó la prolongación del nombramiento de la Sra. Sheila Fraser, Auditora General del Canadá y miembro del Grupo Mixto de Auditores Externos de las Naciones Unidas y de los organismos especializados, como Auditora externa de la OACI para las cuentas de los ejercicios financieros de 2000 a 2004, de conformidad con el párrafo 13.1 del Reglamento financiero; y
- c) el Consejo examinó las candidaturas presentadas por los Estados contratantes en 2004 y aprobó el nombramiento de la Sra. Sheila Fraser, Auditora General del Canadá, como Auditora externa de la OACI para las cuentas de los ejercicios financieros de 2005, 2006 y 2007; y, en consecuencia

2. *Expresa* su sincero agradecimiento a la Sra. Sheila Fraser por los excelentes servicios prestados a la Organización como Auditora externa (2000-2003) y por su cooperación y ayuda eficaz durante ese período a los funcionarios y órganos de la OACI; y

3. *Confirma:*

- a) la decisión del Consejo de nombrar a la Sra. Sheila Fraser, Auditora General del Canadá, como Auditora externa de la OACI para las cuentas de los ejercicios financieros de 2000 a 2004; y
  - b) la decisión adoptada por el Consejo de nombrar a la Sra. Sheila Fraser, Auditora General del Canadá como Auditora externa de las cuentas de los ejercicios financieros de 2005, 2006 y 2007; y
4. *Declara* que esta resolución reemplaza las Resoluciones A29-34 y A33-22.

**A35-32: Fondo para tecnología de la información y de las comunicaciones (ICT)**

*La Asamblea,*

*Recordando que:*

1. las mejoras en el sistema de información y comunicaciones de la Organización constituyen medios importantes para acrecentar la eficacia y eficiencia de la Organización, conforme a las Resoluciones A31-2 y A32-1 de la Asamblea;
2. el sistema contable existente tiene más de 30 años y es necesario mejorarlo para satisfacer los requisitos de información de los Estados contratantes acerca del Programa regular y del Programa de cooperación técnica;
3. las estimaciones del Presupuesto por programas no incluyen inversiones significativas en tecnología de la información y de las comunicaciones; y
4. de conformidad con la Resolución A33-24 de la Asamblea, se estableció un Fondo para tecnología de la información y de las comunicaciones (ICT) para financiar la modernización de los sistemas financieros, la ampliación de los sitios web de la OACI y la consolidación de los servidores de archivos;

*Toma nota* del Informe sobre el Fondo para ICT, de los avances alcanzados en los tres proyectos y de los gastos en que se ha incurrido hasta la fecha con relación a esos proyectos.

*La Asamblea,*

*Toma nota de que:*

1. la suma de \$2,5 millones asignada hasta la fecha sería insuficiente para financiar la modernización de los sistemas financieros y conexos;
2. el costo preliminar estimado que implicaría la instalación de sistemas modernos integrados e interrelacionados asciende a \$8 millones aproximadamente;
3. se necesitaría la suma adicional de \$500 000 para mantener y ampliar el desarrollo del sitio web de la OACI.

*La Asamblea,*

*Resuelve:*

1. autorizar la transferencia de la suma de \$2 millones de los fondos acumulados del Fondo de gastos de los servicios administrativos y operacionales del Programa de cooperación técnica al Fondo para ICT, con el objetivo de financiar parcialmente el costo de la modernización de los sistemas financieros y conexos;
2. autorizar al Consejo a transferir de la cuenta del Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo al Fondo para ICT las sumas que se encuentren disponibles y se consideren apropiadas para financiar la modernización de los sistemas financieros y otros sistemas conexos, luego de examinar cuidadosamente sus costos estimados y teniendo en cuenta las necesidades de la Organización.

*La Asamblea,*

*Pide:*

1. a los Estados que hagan contribuciones voluntarias en efectivo o en especie para la modernización de los sistemas financieros y conexos y para el desarrollo ulterior de los sitios web de la OACI;
2. al Consejo que evalúe los progresos alcanzados mediante el uso del Fondo para ICT y que presente un informe al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la utilización del Fondo para ICT;
3. a la Auditora externa que, durante su auditoría, verifique con particular atención la utilización apropiada de los fondos asignados para la modernización de los sistemas financieros y conexos.

— FIN —