

EDICIÓN PROVISIONAL
OCTUBRE DE 2022

RESOLUCIONES

ADOPTADAS POR LA ASAMBLEA



ASAMBLEA – 41º PERÍODO DE SESIONES
Montreal, 27 de septiembre —7 de octubre de 2022

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**RESOLUCIONES ADOPTADAS
EN EL 41º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA**

EDICIÓN PROVISIONAL

ÍNDICE

Resolución	<i>Página</i>
A41-1	Infracción del <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> por parte de la República de Belarús 1
A41-2	Infracciones del <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> cometidas por la Federación de Rusia..... 4
A41-3	Lanzamientos de misiles sin previo aviso por parte de la República Popular Democrática de Corea 5
A41-4	Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica 6
A41-5	75º aniversario del Comité Jurídico de la OACI 22
A41-6	Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables 23
A41-7	Apoyo a la política de la OACI en asuntos sobre espectro de radiofrecuencia26
A41-8	Declaración consolidada 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) 26
A41-9	Nuevos participantes 27
A41-10	Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea 40
A41-11	Declaración sobre la facilitación del transporte aéreo, en la que se afirma el compromiso mundial para permitir que la aviación se recupere de manera segura y eficiente de la pandemia de COVID-19, y para que la aviación sea más resiliente en el futuro 42
A41-12	Preservación de la salud y mantenimiento de un transporte aéreo internacional seguro durante emergencias de salud pública que afecte los viajes aéreos 55
A41-13	Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación 56
A41-14	Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares 59
A41-15	Accesibilidad en la aviación civil internacional..... 60

Resolución	<i>Página</i>
A41-16	Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación — Lucha contra la trata de personas..... 61
A41-17	Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación..... 70
A41-18	Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación 85
A41-19	Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil 94
A41-20	Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local..... 100
A41-21	Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Cambio climático 103
A41-22	Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) 105
A41-23	Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI 106
A41-24	Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible 108
A41-25	Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI..... 114
A41-26	<i>Programa OACI para la Igualdad de Género: promoción de la participación de las mujeres en el sector mundial de la aviación..... 116</i>
A41-27	Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo 117
A41-28	Presupuestos para 2023-2024-2025..... 118
A41-29	Cuotas para el Fondo general propuestas para 2023, 2024 y 2025 125
A41-30	Fondo de Capital Circulante 125
A40-31	Enmienda del Reglamento financiero 132
A41-32	Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2019, 2020 y 2021 y examen de los respectivos informes de auditoría 133
A41-33	Nombramiento del Auditor externo..... 134

**RESOLUCIONES ADOPTADAS
EN EL 41º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA**

EDICIÓN PROVISIONAL

**Resolución A41-1: Infracción del Convenio sobre Aviación Civil Internacional
por parte de la República de Belarús**

Recordando la decisión del Consejo de la OACI del 27 de mayo de 2021 relativa al incidente en torno del vuelo FR4978 de Ryanair en el espacio aéreo de Belarús el 23 de mayo de 2021;

Habiendo examinado el informe del Equipo de Investigación de los Hechos (FFIT) instituido por el Secretario General en virtud de dicha decisión del Consejo de la OACI;

Teniendo en cuenta las disposiciones y los principios contenidos en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo entero;

Considerando la importancia capital de preservar la seguridad operacional de la aviación civil internacional que se consagra en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos;

Tomando nota de que el 18 de julio de 2022 el Consejo de la OACI determinó, sobre la base de los hechos constatados por el FFIT, que personas de alto rango del Gobierno de Belarús habían participado a sabiendas o tomado intervención en la comunicación de una falsa amenaza de bomba contra el vuelo FR4978 de Ryanair que llevó a su desvío y aterrizaje en el aeropuerto de Minsk;

Tomando nota además de que el Consejo de la OACI llegó a la grave conclusión, sobre la base de los hechos constatados por el FFIT, de que la seguridad operacional del vuelo FR4978 de Ryanair se había puesto en peligro cuando se comunicó una falsa amenaza de bomba a la tripulación de vuelo siguiendo instrucciones de personas de alto rango del Gobierno de Belarús, y que las acciones del Gobierno de Belarús al cometer un acto de interferencia ilícita que puso deliberadamente en peligro la seguridad del vuelo FR 4978 de Ryanair y las vidas de todas las personas a bordo constituyen una violación flagrante y grave del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Recordando que la utilización de la aviación civil por parte de cualquier Estado para cualquier fin incompatible con los objetivos del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* es contraria al espíritu de dicho Convenio, su preámbulo y su artículo 4;

Considerando que el Consejo de la OACI decidió además someter el asunto a la consideración del 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, de conformidad con el artículo 54 k) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

La Asamblea:

1. *Hace suya* la determinación del Consejo de la OACI, sobre la base de las conclusiones del informe del FFIT, de que las acciones del Gobierno de Belarús al participar o tomar intervención a sabiendas en la comunicación de una falsa amenaza de bomba contra el vuelo FR4978 de Ryanair que llevó a su desvío y aterrizaje en el aeropuerto de Minsk, poniendo así en peligro deliberadamente la seguridad de una aeronave comercial de pasajeros y las vidas de todas las personas que iban a bordo, configuran una utilización de la aviación civil por parte de Belarús con un fin incompatible con los objetivos del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, lo que constituye una violación flagrante y grave de su artículo 4;

2. *Condena* el accionar del Gobierno de la República de Belarús al cometer un acto de interferencia ilícita que puso deliberadamente en peligro la seguridad del vuelo FR4978 de Ryanair y las vidas de todas las personas a bordo;
3. *Lamenta* que, a pesar de la notificación de la infracción del artículo 4 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, la República de Belarús no haya tomado las medidas adecuadas en un plazo razonable tras la notificación de dicha infracción;
4. *Pide urgentemente* a la República de Belarús que tome las medidas adecuadas para remediar esta infracción;
5. *Pide* al Consejo que siga ocupándose de este asunto e informe a la Asamblea según proceda; y
6. *Encarga* al Secretario General que señale inmediatamente esta resolución a la atención de todos los Estados contratantes.

Resolución A41-2: Infracciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional cometidas por la Federación de Rusia

Habiendo examinado la cuestión relativa a las infracciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional cometidas por la Federación de Rusia;

Recordando que la Asamblea General de las Naciones Unidas, al adoptar la Resolución A/ES-11/L.1 sobre la agresión contra Ucrania reafirmó su compromiso con la soberanía, la independencia, la unidad y la integridad territorial de Ucrania y deploró en los términos más enérgicos la agresión cometida por la Federación de Rusia contra Ucrania, en contravención de la Carta de las Naciones Unidas;

Teniendo en cuenta las disposiciones y principios del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y considerando que el objetivo primordial de la OACI continúa siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando la importancia capital de preservar la seguridad operacional de la aviación civil internacional, y que una vez que un Estado contratante matricula una aeronave, le corresponden una serie de obligaciones relacionadas con la seguridad operacional en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos;

Tomando nota de que el Consejo de la OACI, el 25 de febrero de 2022, condenó la violación de la integridad territorial y la soberanía de Ucrania, incluido su espacio aéreo, por ser contraria al Artículo 1 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* e instó a la Federación de Rusia a que cesara sus actividades ilícitas con objeto de mantener la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en todas las zonas afectadas, y a que respetara las obligaciones que le incumben en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Tomando nota de que el 15 de junio de 2022, la OACI confirmó que la Federación de Rusia continuaba sin resolver una preocupación de seguridad operacional y que, el 22 de junio de 2022, el Consejo de la OACI examinó una nota de estudio presentada por 19 Estados miembros del Consejo en la que, además de la infracción del Artículo 1 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, se enumeraban las infracciones de los Artículos 18, 19, 29 y 31 relativas a la matriculación doble de aeronaves por parte de la Federación de Rusia y, a su vez, por permitir la explotación de dichas aeronaves sin certificados de aeronavegabilidad válidos, y de que a este respecto el Consejo hizo un llamamiento a la Federación de Rusia a que cesara inmediatamente y remediara urgentemente sus infracciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Considerando que la Federación de Rusia no adoptó las medidas adecuadas en un plazo razonable tras la notificación de las infracciones, a pesar de las enérgicas condenas del Consejo y de sus llamamientos a respetar el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Considerando que el Consejo de la OACI decidió además someter este asunto a la Asamblea de la OACI en su 41º período de sesiones, de conformidad con el Artículo 54 k) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

La Asamblea:

1. *Hace suya* la decisión del Consejo de la OACI de que la violación de la integridad territorial y la soberanía de Ucrania por parte de la Federación de Rusia, incluido su espacio aéreo soberano, y la matriculación doble de aeronaves por parte de la Federación de Rusia y, a su vez, el hecho de permitir la operación de dichas aeronaves sin certificados de aeronavegabilidad válidos constituyen infracciones de los Artículos 1, 18, 19, 29 y 31 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, de conformidad con su Artículo 54 k);
2. *Deplora* que, haciendo caso omiso de las preocupaciones y condenas expresadas por el Consejo de la OACI, la Federación de Rusia haya continuado con estas infracciones de los Artículos 1, 18, 19, 29 y 31 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;
3. *Condena* a la Federación de Rusia por la violación de la soberanía del espacio aéreo ucraniano y la matriculación doble de aeronaves por parte de la Federación de Rusia y, a su vez, por permitir la explotación de dichas aeronaves sin certificados de aeronavegabilidad válidos que constituyen infracciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y representa una grave amenaza para la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional;
4. *Pide urgentemente* a la Federación de Rusia que cese las acciones que conducen a las infracciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* a fin de cumplir estrictamente las disposiciones del Convenio y sus Anexos;
5. *Pide urgentemente* a la Federación de Rusia que resuelva las cuestiones relacionadas con las aeronaves arrendadas matriculadas en otros Estados contratantes que han sido inscritas en la Federación de Rusia y que impida la explotación de dichas aeronaves sin certificados de aeronavegabilidad válidos a fin de remediar las infracciones de los Artículos 18, 19, 29 y 31 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;
6. *Pide* al Consejo que siga ocupándose de este asunto e informe a la Asamblea según proceda; y
7. *Encarga* al Secretario General que señale inmediatamente esta resolución a la atención de todos los Estados contratantes.

Resolución A41-3: Lanzamientos de misiles sin previo aviso por parte de la República Popular Democrática de Corea

Habiendo examinado la cuestión referente a los lanzamientos recurrentes de misiles sin previo aviso por parte de la República Popular Democrática de Corea;

Recordando la resolución A32-6 de la Asamblea relativa a la seguridad operacional de la navegación;

Recordando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, actuando en virtud del capítulo VII de la *Carta de las Naciones Unidas*, exigió que la República Popular Democrática de Corea no realizara ningún lanzamiento que utilice la tecnología de misiles balísticos y ha condenado en los términos más enérgicos a la República Popular Democrática de Corea cuando así lo hiciera en contravención y flagrante menosprecio de las resoluciones 1718 (2006), 2087 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016) y 2371 (2017), entre otras, del Consejo de Seguridad;

Teniendo en cuenta las disposiciones y los principios contenidos en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo entero;

Considerando la importancia capital de una adecuada coordinación con todas las partes interesadas de las actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles (Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*), de la debida promulgación de información cuando sea inevitable el establecimiento de zonas prohibidas, restringidas o peligrosas (Anexo 15 — *Servicios de información aeronáutica*) y de la aplicación efectiva de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión de la información aeronáutica* (Doc 10066) pertinentes;

Tomando nota de que, el 6 de octubre de 2017, el Consejo de la OACI expresó su firme condena del continuo lanzamiento de misiles balísticos por parte de la República Popular Democrática de Corea sobre o en las proximidades de rutas aéreas internacionales sin aviso previo, lo cual representa una grave amenaza para la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Considerando que el Consejo de la OACI siguió ocupándose del tema, expresando su preocupación con respecto a los lanzamientos de misiles sin previo aviso por parte de la República Popular Democrática de Corea, que representan un grave riesgo para la aviación civil internacional y que ocurrieron en contravención de las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, y afirmó que la Secretaría de la OACI debería evitar todas las actividades técnicas con la República Popular Democrática de Corea, tanto de naturaleza directa como indirecta;

Tomando nota de que, el 1 de junio de 2022, el Consejo de la OACI condenó en los términos más enérgicos la reciente oleada de lanzamientos de misiles sin previo aviso e instó a la República Popular Democrática de Corea a respetar el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y cumplir las normas y métodos recomendados de la OACI aplicables;

Considerando que el Consejo de la OACI decidió además someter el asunto a la consideración del 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, de conformidad con el artículo 54 k) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

La Asamblea:

1. *Apoya* la decisión del Consejo de la OACI de que, aparte de la incompatibilidad de los lanzamientos de misiles balísticos con las resoluciones aplicables del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, los lanzamientos de misiles sin previo aviso por parte de la República Popular Democrática de Corea constituyen una infracción del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, de conformidad con su artículo 54 k);
2. *Deplora profundamente* que, haciendo caso omiso de las preocupaciones y condenas manifestadas por el Consejo de la OACI, la República Popular Democrática de Corea haya perseverado en los lanzamientos de misiles sin previo aviso;
3. *Condena enérgicamente* a la República Popular Democrática de Corea por los lanzamientos de misiles sin previo aviso, lo cual contraviene el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y representa una grave amenaza para la seguridad operacional de la aviación civil internacional;
4. *Urgentemente exhorta* a la República Popular Democrática de Corea a que cumpla estrictamente las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, sus Anexos y sus procedimientos conexos, a fin de que dejen de repetirse estas actividades potencialmente peligrosas;
5. *Reafirma* el propósito de la OACI de seguir manteniendo una relación estrecha y de cooperación con las Naciones Unidas en este asunto, en cumplimiento de los objetivos establecidos en el *Acuerdo entre las Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional*;
6. *Pide* al Consejo que siga ocupándose de este asunto e informe a la Asamblea según proceda; y
7. *Encarga* al Secretario General que señale inmediatamente esta resolución a la atención de todos los Estados contratantes.

Resolución A41-4: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica

Considerando que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios de la Organización en la esfera jurídica, a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados:

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica, según están formulados al clausurarse el 41º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica; y
3. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A40-28.

APÉNDICE A

Criterio general

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

Considerando que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo:

La Asamblea:

Reafirma la importancia de la función de las leyes para evitar y solucionar conflictos y disputas entre las naciones y pueblos del mundo y, en particular, para que la Organización pueda alcanzar sus metas y objetivos.

APÉNDICE B

Procedimiento para aprobar proyectos de convenios de derecho aeronáutico internacional

La Asamblea resuelve:

Que lo siguiente constituye el procedimiento para aprobar proyectos de convenio:

1. Todo proyecto de convenio que el Comité Jurídico considere terminado para su presentación a los Estados como proyecto definitivo se transmitirá al Consejo, junto con el informe correspondiente.
2. El Consejo podrá tomar las medidas que estime oportunas, incluida la distribución del proyecto a los Estados contratantes y a otros Estados y a las organizaciones internacionales que determine.
3. Al distribuir el proyecto de convenio, el Consejo podrá añadir observaciones y proporcionar a los Estados y a las organizaciones la oportunidad de que presenten a la Organización los comentarios que deseen hacer, dentro de un plazo no inferior a cuatro meses.

4. Tal proyecto de convenio será examinado, para los fines de aprobación, por una conferencia que podrá convocarse juntamente con un período de sesiones de la Asamblea. La conferencia se reunirá por lo menos seis meses después de la fecha de transmisión del proyecto, según se indica en los párrafos 2 y 3 anteriores. El Consejo podrá invitar a dicha conferencia a todo Estado no contratante cuya participación estime conveniente, y decidirá si tal participación lleva aparejado el derecho de voto. El Consejo podrá también invitar a las organizaciones internacionales a estar representadas por observadores en la conferencia.

APÉNDICE C

Ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI

La Asamblea:

Recordando su resolución A40-28, apéndice C, relativa a la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago y demás instrumentos de Derecho Aeronáutico privado y otros instrumentos que se han elaborado y adoptado bajo los auspicios de la Organización;

Tomando nota con preocupación de que se sigue progresando lentamente en la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago antedichos, incluidos en particular los que enmiendan los Artículos 50 a) y 56 adoptados en 2016, y los párrafos finales relativos a los textos en árabe y en chino, adoptados, respectivamente, en 1995 y 1998;

Tomando nota asimismo de que, si bien un número considerable de Estados son partes en los Protocolos que introducen los Artículos 3 *bis* y 83 *bis* del Convenio de Chicago, es necesario seguir avanzando en la ratificación de dichos Protocolos;

Reconociendo la importancia de estas enmiendas para la aviación civil internacional, en particular para la viabilidad del Convenio de Chicago y la consiguiente y urgente necesidad de acelerar la entrada en vigor de las enmiendas que aún no están en vigor;

Reconociendo la necesidad de acelerar la ratificación y entrada en vigor de los instrumentos de Derecho Aeronáutico elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización;

Consciente de que solo la participación universal en dichos Protocolos de enmienda y en otros instrumentos permitiría alcanzar e incrementar los beneficios de la unificación de las reglas internacionales que contienen;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible las enmiendas del Convenio de Chicago que aún no estén en vigor, es decir, las que enmiendan el párrafo final para agregar los textos en árabe y en chino a los textos auténticos del Convenio, adoptados, respectivamente, en 1995 y 1998, y las enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 adoptadas en 2016;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen los Protocolos que introducen los Artículos 3 *bis*, 83 *bis* del Convenio de Chicago;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible los otros instrumentos de Derecho Aeronáutico internacional, especialmente el Convenio de Montreal de 1999, el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo aeronáutico de Ciudad del Cabo de 2001, los dos Convenios de Montreal de 2009, el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010, el Protocolo de Montreal de 2014 y los Protocolos sobre el texto auténtico quinquelingüe (1995) y el Protocolo relativo al texto auténtico en seis idiomas (1998) del Convenio de Chicago;

Insta a los Estados que hayan ratificado dichos instrumentos a proporcionar al Secretario General las copias del texto y los documentos que hayan utilizado en el procedimiento de ratificación y aplicación de dichos instrumentos y que puedan servir como ejemplo para asistir a otros Estados en el mismo procedimiento; y

Encarga al Secretario General que adopte, en colaboración con los Estados, todas las medidas prácticas al alcance de la Organización para prestar asistencia, en caso de que la soliciten, a los Estados que se enfrentan con dificultades en el procedimiento de ratificación y aplicación de los instrumentos de derecho aeronáutico, incluidas la organización de seminarios teóricos o prácticos y la participación en los mismos para acelerar el proceso de ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

APÉNDICE D

Enseñanza del derecho aeronáutico

La Asamblea:

Comprendiendo la indudable importancia que tiene para la Organización y los Estados la enseñanza especializada del Derecho Aeronáutico, de tal manera que estimule el conocimiento de una materia tan importante; y

Acogiendo con beneplácito la introducción, en 2017, del curso de Derecho Aeronáutico internacional de la OACI para que los representantes de las administraciones de aviación civil, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea puedan apoyar a sus organizaciones en la aplicación del derecho aeronáutico internacional:

Encarga al Consejo y al Secretario General que tomen todas las medidas posibles para fomentar la enseñanza y la difusión del conocimiento del Derecho Aeronáutico en todo el mundo;

Insta a los Estados a que adopten las medidas apropiadas para alcanzar el fin anteriormente expuesto; y

Exhorta a los Estados contratantes y demás interesados a realizar contribuciones al Fondo Assad Kotaitte de becas para estudios de posgrado y posdoctorado.

APÉNDICE E

Adopción de legislación interna sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves (pasajeros insubordinados y perturbadores)

La Asamblea:

Reconociendo que, en virtud del Preámbulo y del Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, uno de los fines y objetivos de la Organización es fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional a fin de satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

Observando el aumento del número y de la gravedad de incidentes notificados en que están involucrados pasajeros insubordinados y perturbadores a bordo de aeronaves;

Considerando las repercusiones de estos incidentes para la seguridad de las aeronaves y de los pasajeros y la tripulación a bordo de estas aeronaves;

Consciente del hecho de que las leyes y reglamentos vigentes de derecho interno e internacional en muchos Estados no son totalmente adecuados para enfrentar eficazmente este problema;

Reconociendo el entorno especial de las aeronaves en vuelo y los riesgos inherentes al mismo, así como también la necesidad de adoptar medidas de derecho interno adecuadas con la finalidad de que los Estados puedan perseguir los delitos que constituyen un comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves;

Alentando la adopción de normas jurídicas de derecho interno que permitan a los Estados ejercer su jurisdicción en los casos que corresponda para perseguir los delitos que constituyen un comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves matriculadas en otros Estados;

Tomando nota de que el 4 de abril de 2014 los Estados reunidos en la Conferencia internacional de derecho aeronáutico celebrada en Montreal adoptaron el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, y que la Conferencia decidió no enumerar en el mismo las infracciones y otros actos sino recomendar la actualización de la Circular 288 – *Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores* publicada por la OACI en 2002; y

Tomando nota además de la publicación del Doc 10117 – *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores*, que incorpora cambios derivados de la adopción del Protocolo de Montreal de 2014 y contiene una lista de infracciones y actos más susceptibles de ser cometidos a bordo de las aeronaves por pasajeros insubordinados y perturbadores.

Por consiguiente:

Insta a todos los Estados contratantes a sancionar lo antes posible leyes y reglamentos de derecho interno para afrontar eficazmente el problema de los pasajeros insubordinados y perturbadores, siguiendo la orientación del *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores* (Doc 10117) de la OACI e incorporando, en la medida de lo posible, las disposiciones de la legislación modelo expuestas a continuación;

Exhorta a todos los Estados contratantes a que sometan a las autoridades correspondientes, para que consideren su procesamiento o la instauración de procedimiento administrativo o cualquier otra forma de acción legal, a todas las personas de las cuales tengan razones fundadas para considerar que han cometido cualquiera de los delitos y actos previstos en las leyes y los reglamentos de derecho interno sancionados y para lo cual tienen jurisdicción de conformidad con dichas leyes y dichos reglamentos; y

Alienta a los Estados que aún no lo hayan hecho a considerar la introducción de sanciones civiles y administrativas en respuesta a los actos o infracciones menos graves vinculados al comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves de manera expeditiva y efectiva.

Legislación modelo sobre ciertos delitos cometidos a bordo de aeronaves

Artículo 1: Agresión y otros actos de interferencia contra un miembro de la tripulación a bordo de una aeronave

Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave cometa cualquiera de los siguientes actos:

- (1) agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación;
- (2) intimidación o amenaza verbal contra un miembro de la tripulación, cuando dicho acto interfiere en el desempeño de las funciones del miembro de la tripulación o disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;
- (3) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de:
 - (a) proteger la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes dentro de la misma; o
 - (b) mantener el orden y la disciplina a bordo.

Artículo 2: Agresión y otros actos que ponen en peligro la seguridad operacional o comprometen el orden y la disciplina a bordo de una aeronave

- (1) Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave cometa un acto de violencia física contra una persona o de agresión sexual o de pedofilia.
- (2) Toda persona que cometa a bordo de una aeronave cualquiera de los siguientes actos comete un delito, si es probable que ese acto ponga en peligro la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de una persona a bordo, o si dicho acto compromete el orden y la disciplina a bordo de la aeronave:
 - (a) agresión, intimidación o amenaza, física o verbal, contra otra persona;
 - (b) acto intencional que causa daños a los bienes o la destrucción de los mismos;
 - (c) consumo de bebidas alcohólicas o de drogas que conduzca a un estado de ebriedad o exaltación.

Artículo 3: Otros actos que constituyen delitos a bordo de una aeronave

Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave cometa cualquiera de los siguientes actos:

- (1) fumar en un lavabo o en otro lugar cuando dicho acto esté prohibido;
- (2) desactivar un detector de humo u otro dispositivo de seguridad a bordo de la aeronave;
- (3) hacer funcionar un artículo electrónico portátil cuando dicho acto esté prohibido.

APÉNDICE F

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 implementación mundial de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), uno de cuyos objetivos es proporcionar servicios críticos para la seguridad operacional, ha progresado notablemente desde su introducción en la 10ª Conferencia de navegación aérea, celebrada en 1991, y fue respaldada 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 implementación 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, ha permitido la implementación 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 formado 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;

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

Considerando que la 13ª Conferencia de navegación aérea en 2018 examinó el estado de las tecnologías existentes y futuras que habilitan el sistema mundial de navegación aérea:

La Asamblea:

1. *Reconoce* la importancia de la cuestión 6 del programa general de trabajo del Comité Jurídico “Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas satelitales mundiales y los servicios de apoyo de los servicios de la navegación aérea internacional”, 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 implementación de los sistemas CNS/ATM;
3. *Invita* a los Estados contratantes a considerar también 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 implementación de los sistemas CNS/ATM en una 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 implementación de los sistemas CNS/ATM por la OACI, las organizaciones regionales y las empresas del sector;
5. *Invita* a los Estados contratantes, a otros organismos multilaterales y a las entidades financieras del sector privado a que consideren la creación de fuentes de financiación adicionales para prestar asistencia a los Estados y a los grupos regionales en la implementación 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 basándose, entre otras cosas, en la estructura y el 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 contratantes a que transmitan las iniciativas regionales al Consejo; y
8. *Encarga* al Consejo que registre 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).

APÉNDICE G

Fortalecimiento de la capacidad y efectividad de los Estados para aplicar los tratados de derecho aeronáutico y actualizar sus leyes y reglamentos nacionales

1. *La Asamblea:*

Recordando la importante función que desempeña el derecho (especialmente el Derecho Aeronáutico) para la consecución de los fines y objetivos de la OACI y para que esta última, los Estados miembros y la industria de la aviación puedan dar una respuesta eficaz a las nuevas oportunidades, desafíos y amenazas que se plantean para el desarrollo de la aviación civil internacional;

Reconociendo que los Estados miembros deben velar por que se formulen leyes y reglamentos adecuados para la implementación de los instrumentos y las disposiciones de la OACI pertinentes en materia de Derecho Aeronáutico, y que dichas leyes y reglamentos se apliquen de conformidad con el Convenio de Chicago;

Afirmando el importante papel que desempeñan los asesores jurídicos de la aviación civil y los profesionales del Derecho Aeronáutico asistiendo a sus Estados y organizaciones en la aplicación de los tratados de derecho aeronáutico y la formulación y actualización de leyes y reglamentos nacionales para dar cumplimiento a las políticas y requisitos de reglamentación nacionales y contribuir al respeto del estado de derecho;

Considerando que los asesores jurídicos deben actualizar y mejorar continuamente sus competencias, aptitudes y capacidades para desempeñar con eficacia sus funciones; y

Acogiendo con beneplácito la iniciativa del primer Foro de asesores jurídicos de la aviación civil organizado por la OACI y celebrado en Singapur en mayo de 2019, que permitió a los asesores jurídicos, en especial aquellos que prestan servicios en organizaciones encargadas de la reglamentación de la aviación civil, compartir e intercambiar opiniones sobre cuestiones actuales de interés para la comunidad de la aviación internacional y sobre el fortalecimiento de la asistencia que prestan a sus organizaciones y Estados:

2. *La Asamblea:*

1. *Alienta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que establezcan puestos de asesores jurídicos internos especializados en sus administraciones de la aviación civil;

2. *Alienta* a los Estados miembros a que utilicen los seminarios teóricos y prácticos de la OACI, el curso de derecho aéreo internacional y otros eventos similares para la capacitación y el perfeccionamiento continuos de sus asesores jurídicos, y a que consideren la posibilidad de organizar ocasionalmente tales eventos en sus Estados y regiones;

3. *Invita* a los Estados miembros a que apoyen la iniciativa del Foro de asesores jurídicos de la aviación civil y a que consideren la posibilidad de acoger nuevas ediciones del Foro, así como a que fomenten y faciliten la participación de sus asesores jurídicos en el Foro y la presentación de contribuciones por parte de estos;

4. *Pide* al Secretario General que brinde asistencia a los Estados miembros en la consecución y el mantenimiento de la debida competencia de sus asesores jurídicos de aviación civil, en particular mediante la elaboración de un marco de competencias para consolidar su función; y

5. *Insta* a los Estados miembros a que apoyen la labor de la OACI en la esfera jurídica fomentando la participación activa de sus asesores jurídicos en la labor del Comité Jurídico, los subcomités y equipos especiales, los grupos de expertos, los grupos de trabajo y demás órganos similares creados para examinar cuestiones de Derecho Aeronáutico y proponer soluciones jurídicas.

Resolución A41-5: 75° aniversario del Comité Jurídico de la OACI

Considerando que en 2022 se cumplen 75 años del establecimiento del Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por la Asamblea de la OACI durante su primer período de sesiones en 1947;

Recordando que el Comité Jurídico de la OACI se creó sobre la base del Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (CITEJA);

Tomando nota de que, desde su creación, el Comité Jurídico de la OACI ha redactado proyectos de instrumentos que culminaron con la adopción de 24 tratados de derecho aeronáutico internacional en materia de responsabilidad de los transportistas aéreos y las aeronaves, financiación de aeronaves y seguridad operacional y seguridad de la aviación;

Tomando nota asimismo de que el Comité Jurídico participó en la preparación de estudios sobre cuestiones específicas relativas al derecho aeronáutico internacional, así como en la elaboración de textos de orientación que ayudan a los Estados miembros de la OACI y a las organizaciones internacionales a aplicar los tratados de derecho aeronáutico y las normas y métodos recomendados (SARPS);

Reconociendo la importante contribución del Comité Jurídico de la OACI al desarrollo y la codificación del derecho aeronáutico internacional, con la sólida asistencia de la Secretaría de la OACI y en particular de su Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (LEB); *Reconociendo* además que los beneficios de la unificación de las normas internacionales que contienen los tratados de derecho aeronáutico internacional únicamente pueden expandirse y potenciarse con una participación universal en dichos tratados; y

Decidida a que el Comité Jurídico de la OACI siga desempeñando un papel importante a la hora de dar respuesta a los problemas que interesan a la comunidad del derecho aeronáutico internacional;

La Asamblea, con motivo del 75º aniversario de la creación del Comité Jurídico de la OACI:

1. *Rinde* homenaje al liderazgo y la visión del CITEJA, que redactó la primera serie de tratados de derecho aeronáutico internacional;
2. *Destaca* el papel esencial que ha desempeñado el Comité Jurídico de la OACI en el desarrollo y la codificación del derecho aeronáutico internacional desde su creación en 1947;
3. *Reconoce* las numerosas contribuciones al trabajo del Comité Jurídico, tanto de representantes de Estados miembros de la OACI que han ejercido las presidencias y vicepresidencias del cuerpo como de quienes han actuado en sus subcomités y grupos de trabajo y en los grupos de estudio y grupos de trabajo de la Secretaría ejerciendo sus presidencias, vicepresidencias, relatorías o en calidad de personas miembros, así como de representantes de las organizaciones internacionales observadoras acreditadas por el Comité Jurídico y la función de apoyo de la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores;
4. *Reitera* la necesidad de que el Comité Jurídico de la OACI siga desempeñando un papel de liderazgo para estudiar las cuestiones nuevas y emergentes que afectan al derecho aeronáutico y promover el desarrollo y la codificación del derecho aeronáutico internacional, reforzando así el marco jurídico que rige la aviación civil internacional;
5. *Insta* a todos los Estados miembros de la OACI a fomentar la participación universal en los tratados de derecho aeronáutico internacional y el cumplimiento efectivo de sus disposiciones con miras a consolidar el estado de derecho; y
6. *Invita* a todas las partes interesadas, incluidos los Estados miembros y las organizaciones pertinentes de la comunidad de la aviación civil mundial, a seguir colaborando a través del Comité Jurídico de la OACI para contribuir al desarrollo y la codificación del derecho aeronáutico internacional en beneficio de todas las naciones y pueblos del mundo.

Resolución A41-6: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea

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

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

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

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

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

Tomando nota de la aprobación acordada por el Consejo de la edición 2023-2025 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y de la séptima edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP);

La Asamblea:

1. *Respalda* la edición 2023-2025 del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y la séptima edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP) para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la evolución del sistema de navegación aérea, respectivamente;
2. *Resuelve* que la OACI implante y mantenga vigentes el GASP y el GANP en respaldo de los Objetivos estratégicos pertinentes de la Organización y, a su vez, garantice la estabilidad necesaria;
3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación, colaboración y coordinación con todos los interesados;
4. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales, garantizándose así la coherencia, la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional;
5. *Insta* a los Estados miembros a idear soluciones sostenibles a fin de ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y de navegación aérea, objetivo que puede lograrse compartiendo los recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales y los conocimientos especializados de otros Estados;
6. *Insta* a los Estados miembros a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias de seguridad operacional y navegación aérea, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), a través del GASP, el GANP y el proceso de planificación regional de la OACI;
7. *Insta* a los Estados miembros, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del GASP y el GANP, así como de los planes regionales y nacionales, evitando la duplicación de esfuerzos;
8. *Exhorta* a los Estados e invita a los demás interesados a cooperar en la formulación y ejecución de planes regionales, subregionales y nacionales que se basen en el marco de los planes GASP y GANP;
9. *Encarga* al Secretario General que promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva el GASP y el GANP; y
10. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A40-1 relativa a la planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea.

APÉNDICE A

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

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

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

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

Tomando nota de que un sistema de aviación sostenible y resiliente contribuye al desarrollo económico de los Estados y sus industrias;

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

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

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

Tomando nota de la intención de utilizar un enfoque basado en los riesgos para gestionar la seguridad operacional en el GASP para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten;

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

Tomando nota de la necesidad de asistir a los Estados miembros en la creación de sistemas de vigilancia de la seguridad operacional para adoptar un enfoque de gestión de la seguridad operacional bajo su programa estatal de seguridad operacional (SSP);

La Asamblea:

1. *Destaca* la necesidad de seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación reduciendo el número de accidentes y de víctimas mortales conexas en las operaciones de transporte aéreo, incluidas las operaciones de aeronaves regionales, en todo el mundo;
2. *Destaca* que los limitados recursos de la comunidad de la aviación internacional deberían ser utilizados en forma estratégica para apoyar a los Estados y las regiones procurando la asistencia para facilitar la implementación del programa estatal de seguridad operacional (SSP), lo que incluye el fortalecimiento de la vigilancia de la seguridad operacional;
3. *Insta* a los Estados miembros ejecutar planes nacionales de seguridad operacional de la aviación acordes con el GASP para reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan;
4. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y las organizaciones internacionales pertinentes a trabajar con todas las partes interesadas para ejecutar planes regionales de seguridad operacional de la aviación acordes con el GASP a fin de reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan;
5. *Insta* a los Estados a ejercer plenamente su función de vigilancia de los explotadores nacionales en cabal cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) correspondientes y cerciorarse de que todos y cada uno de los explotadores extranjeros que realicen vuelos que ingresen a su territorio sean objeto de vigilancia adecuada por sus respectivos Estados, y a adoptar las medidas que correspondan cuando sean necesarias para preservar la seguridad operacional; y

6. *Alienta* a la OACI a que continúe desarrollando textos de orientación y herramientas para apoyar la elaboración y ejecución de planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación.

APÉNDICE B

Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)

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

Habiendo adoptado la Resolución A41-10, que contiene la declaración consolidada de las políticas permanentes y prácticas conexas de la OACI relativas específicamente a la navegación aérea;

Reconociendo la importancia del GANP como estrategia operacional y como parte del conjunto de medidas para alcanzar las metas mundiales a las que aspira la OACI en materia de reducción de las emisiones de CO₂; y

Reconociendo que muchos Estados y regiones están desarrollando nuevos planes de navegación aérea para su propia modernización y transformación de la navegación aérea;

Reconociendo que el intercambio de mejores prácticas, la experiencia adquirida y el aporte de textos de orientación puede apoyar a los Estados en la introducción de mejoras operacionales de manera rentable por medio de la adopción de sistemas avanzados sin pasar por pasos intermedios;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que utilice la orientación del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) para elaborar y establecer las prioridades del programa de trabajo técnico de la OACI en la esfera de la navegación aérea;
2. *Insta* al Consejo a proporcionar a los Estados una hoja de ruta de normalización y evolución, como se anuncia en el GANP, como base para el programa de trabajo de la OACI;
3. *Exhorta* a los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y la industria aeronáutica a valerse de la orientación que brinda el GANP en sus actividades de planificación y ejecución, estableciendo prioridades, metas e indicadores consecuentes con los objetivos armonizados a escala mundial en función de las necesidades operacionales;
4. *Exhorta* a los Estados a tener en cuenta las directrices del GANP para la implementación de mejoras operacionales como parte de su estrategia nacional para reducir el impacto ambiental de la aviación internacional, incluidas las emisiones de CO₂;
5. *Exhorta* a los Estados, los PIRG y la industria de la aviación a dar información oportuna a la OACI, y mutuamente, sobre el grado de ejecución del GANP, comunicando además la experiencia adquirida en la aplicación de las mejoras operacionales indicadas en el marco ASBU;
6. *Invita* a los PIRG a utilizar las herramientas normalizadas de la OACI u otras herramientas regionales adecuadas para seguir el avance de la implantación de los sistemas de navegación aérea y, en colaboración con la OACI, analizar su implantación;
7. *Encarga* al Consejo que publique los resultados de los análisis en los informes de actuación regional que incluyan, como mínimo, las prioridades clave en materia de ejecución y los beneficios ambientales acumulados asociados a la implementación de las mejoras operacionales indicadas en el marco ASBU;

8. *Insta* a los Estados que están elaborando nuevos planes de navegación aérea para su propia modernización de la navegación aérea a que se coordinen con la OACI y alineen sus planes a fin de asegurar su compatibilidad y armonización a escalas regional y mundial e interoperabilidad;
9. *Encarga* al Consejo que continúe desarrollando el GANP para mantenerlo actualizado con la evolución de las tecnologías emergentes y los requisitos operacionales; y
10. *Invita* a la OACI a avanzar en la elaboración de textos de orientación relacionados con el Plan Nacional de Navegación Aérea en las próximas revisiones del GANP y a recopilar y compartir las mejores prácticas, la experiencia adquirida y los resultados de referencia relacionados con la aplicación de mejoras operacionales.

Resolución A41-7: Apoyo a la política de la OACI en asuntos sobre espectro de radiofrecuencia

Considerando que la OACI es la agencia especializada de las Naciones Unidas responsable de la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional;

Considerando que la OACI adopta las normas y prácticas recomendadas internacionales (SARP) para los sistemas de comunicaciones aeronáuticas y asistentes de radionavegación;

Considerando que la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) es la agencia especializada de las Naciones Unidas que regula el uso del espectro de radiofrecuencia;

Considerando que la posición de la OACI, aprobada por el Consejo, para las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones (CMR) de la UIT es producto de la coordinación de los requisitos de la aviación internacional para el espectro de radiofrecuencia;

Considerando que la aviación necesita una estrategia integral sobre el espectro de radiofrecuencia para respaldar la disponibilidad puntual y la protección apropiada del espectro adecuado;

Considerando que es necesario un entorno sostenible para que el crecimiento y desarrollo tecnológico respalden la seguridad y la eficiencia operativa de los sistemas aeronáuticos actuales y futuros, y permitan la transición entre las tecnologías presentes y futuras;

Reconociendo que el desarrollo y la implementación de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tráfico aéreo (CNS/ATM) y la seguridad de la aviación civil internacional podría verse afectada gravemente a menos que se cumplan los requisitos de asignación del espectro para una adecuada seguridad aeronáutica y la protección continua de dichas asignaciones;

Reconociendo que los problemas del espectro sin resolver en relación con los servicios de seguridad aeronáutica han provocado cancelaciones de vuelos, degradación de los servicios de gestión del tráfico aéreo e interrupciones de las operaciones de vuelo;

Reconociendo que es necesario gestionar las frecuencias y aplicar las mejores prácticas para garantizar un uso óptimo del espectro de frecuencia asignado a la aviación;

Reconociendo que se necesita el apoyo de las administraciones de los estados miembros de la UIT para garantizar que la CMR respalde la posición de la OACI y se atiendan los requisitos de la aviación;

Considerando la urgente necesidad de reforzar dicho apoyo debido a las mayores demandas de espectro y la agresiva competencia de los servicios de telecomunicaciones comerciales;

Considerando el mayor nivel de actividades en preparación de la CMR de la UIT debido a la creciente demanda de ancho de banda de todos los usuarios del espectro de radiofrecuencia (RF), así como la importancia cada vez mayor del desarrollo de posturas regionales por parte de los organismos de telecomunicaciones regionales, como APT, ASMG, ATU, CEPT, CITELE y RCC4; y

Considerando las recomendaciones 7/3 y 7/6 de la Reunión departamental especial de comunicaciones/operaciones (1995) (SP COM/OPS/95), la Recomendación 5/2 de la 11ª Conferencia de aeronavegación (2003), la Recomendación 1/12 de la 12ª Conferencia de aeronavegación (2012) y la Recomendación 5/5 de la Conferencia de Alto Nivel sobre la Covid-19 de la OACI (2021);

La Asamblea:

1. *Insta* a los estados miembros, las organizaciones internacionales y otras partes interesadas de la aviación civil a apoyar firmemente la estrategia de la OACI sobre el espectro de frecuencias, así como la postura de la OACI en las CMR y en otras actividades regionales e internacionales realizadas en preparación de las CMR, incluido mediante lo siguiente:

- a) colaborar para lograr sistemas con un espectro de frecuencias aeronáuticas que sea eficiente, así como una gestión de las frecuencias aeronáuticas que se ajuste a las “mejores prácticas” que existen actualmente;
- b) respaldar las actividades de la OACI en relación con la política y la estrategia sobre el espectro de frecuencias aeronáuticas a través de las reuniones de grupos de expertos y de planificación regionales relevantes;
- c) comprometerse a integrar plenamente los intereses de la aviación en el desarrollo de las posturas presentadas a los foros de telecomunicaciones regionales que participan en la preparación de propuestas conjuntas a la CMR;
- d) incluir en sus propuestas a la CMR, en la medida de lo posible, material coherente con la postura de la OACI;
- e) apoyar la postura de la OACI y las declaraciones de políticas de la OACI en las CMR de la UIT, según lo aprobado por el Consejo e incluido en el *Manual sobre Requerimientos del Espectro de Radiofrecuencia para la Aviación Civil* (Doc 9718);
- f) comprometerse a facilitar que los expertos en aviación civil participen plenamente tanto en el desarrollo de las posturas regionales y estatales como en la promoción de los intereses de la aviación en la UIT, y
- g) garantizar, en la medida de lo posible, que sus delegaciones en las conferencias regionales, grupos de estudio de la UIT y las WRC incluyan expertos de las autoridades de aviación civil y otras partes interesadas de la aviación civil que estén totalmente preparados para representar los intereses de la aviación;

2. *Insta* a los estados miembros a considerar prioritaria la seguridad del público y la aviación al decidir cómo implementar servicios nuevos o adicionales, y a consultar con los reguladores de seguridad de la aviación, expertos en la materia y usuarios del espacio aéreo para que aporten todas las consideraciones necesarias y establezcan las medidas necesarias para garantizar que los actuales sistemas y servicios de aviación no estén expuestos a interferencias perjudiciales;

3. *Solicita* que el Secretario General llame la atención de la UIT sobre la importancia de una adecuada asignación del espectro de radiofrecuencias y protección de la seguridad aeronáutica;

4. *Indica* al Consejo y al Secretario general que, de forma prioritaria y según el presupuesto adoptado por la Asamblea, garantice la disponibilidad de los recursos necesarios para respaldar el desarrollo y la implementación de una estrategia integral sobre el espectro de frecuencias de la aviación, así como una mayor participación de la OACI en las actividades regionales e internacionales de gestión del espectro; y
5. *Declara* que esta resolución reemplaza a la Resolución A38-6.

Resolución A41-8: Declaración consolidada 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 consolidar 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 consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas CNS/ATM, según están formuladas al clausurarse el 41º 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 consolidada 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 A35-15.

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, 6/13 y 7/3 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* a los Estados y organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) a establecer un marco de planificación conjunta y cooperación a nivel subregional para el desarrollo conjunto de sistemas CNS/ATM;
3. *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;
4. *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;
5. *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;
6. *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;
7. *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
8. *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.

APÉNDICE C

Resiliencia de los sistemas y servicios CNS/ATM de la OACI

Considerando que los sistemas CNS/ATM están evolucionando al igual que las amenazas y vulnerabilidades asociadas a las CNS;

Considerando que los sucesos de interferencias en los sistemas CNS basados en satélites y en el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), en particular, han aumentado significativamente;

Considerando que la resiliencia de las CNS a la interferencia debe abordarse a nivel mundial con un enfoque holístico que garantice una evolución eficiente y coordinada entre la arquitectura de la infraestructura, mejores capacidades tecnológicas, procedimientos operacionales civiles y militares, autoridades de reglamentación de radiocomunicaciones y coordinación cívico-militar;

Reconociendo que la resiliencia a la interferencia debe incrementarse maximizando la integración de toda la infraestructura terrestre, la infraestructura espacial y los componentes de a bordo pertinentes de manera cooperativa y complementaria para que sea lo más sólida posible ante casos de trastornos del servicio basado en satélites o en entornos en donde se presentan señales falsas o engañosas;

Reconociendo que la infraestructura tanto a bordo de la aeronave como en tierra que complementa los sistemas CNS basados en satélites tiene que adaptarse para incluir, cuando corresponda, la detección y mitigación de interferencias, y funciones de notificación para facilitar la resolución de anomalías de funcionamiento que se presenten operacionalmente;

Estimando que, combinadas con el marco jurídico apropiado, tales capacidades y medidas permitirán a las autoridades competentes responder ante interferencias perjudiciales causadas por la operación ilegal de transmisores y evitar la proliferación y el uso de tales transmisores ilegales y el uso indebido de equipos de prueba y de mantenimiento;

Estimando que, con la coordinación apropiada y aplicando las mejores prácticas, las autoridades militares y de Estado pueden llevar a cabo pruebas relacionadas con el GNSS y otras intervenciones que utilizan equipo de radio, de ser necesario, y sin afectar indebidamente a la aviación civil;

Estimando que la coordinación cívico-militar debería facilitar el intercambio de información pertinente con los usuarios del espacio aéreo, en especial durante vuelos cerca de una zona de conflicto; y

Reconociendo que la pérdida de la conciencia situacional de la tripulación por causas maliciosas se clasifica como amenaza de ciberseguridad que no puede tolerarse en la aviación civil; y que enviar intencionalmente señales engañosas para sustituir la señal genuina es una amenaza para la seguridad operacional de vuelo mucho más grave que la pérdida de esta señal.

La Asamblea:

1. *Alienta* a los Estados a que hagan la transición hacia sistemas CNS seguros, optimizados, basados en la integración complementaria de capacidades apropiadas e independientes de la aeronave, infraestructura satelital y basada en tierra que maximice la resiliencia y la resistencia a cualquier tipo de interferencia;
2. *Alienta* a los organismos normativos y a la industria a desarrollar capacidades apropiadas de detección, mitigación y notificación de interferencias a bordo de la aeronave, componentes del sistema CNS satelitales y basados en tierra, con el fin de aumentar la resiliencia de las CNS, garantizar la continuidad de las operaciones y prevenir cualquier efecto en cascada por el uso de datos de posición, velocidad o tiempo comprometidos;
3. *Alienta* a los Estados a asegurarse de que se disponga de suficientes capacidades terrenales de CNS para garantizar operaciones seguras y complementar los datos de posición, velocidad y tiempo a nivel de aeronave con información de vigilancia independiente;
4. *Invita* a la OACI a formular principios de alto nivel sobre la forma de integrar los sistemas y capacidades de CNS en tierra, espaciales y de a bordo para obtener servicios de determinación de la posición y temporización más resilientes;
5. *Insta a* los Estados a aplicar las medidas necesarias para evitar la comercialización/proliferación y el uso de transmisores ilegales tales como inhibidores de frecuencias, así como el uso indebido de equipo de prueba o mantenimiento que pueda tener un impacto en los sistemas CNS;
6. *Insta a* los Estados a garantizar una estrecha colaboración entre las distintas autoridades de aviación, autoridades militares, proveedores de servicios y autoridades de reglamentación de radiocomunicaciones y de gestión del espectro de frecuencias a fin de establecer las medidas especiales que se requieran para que el espectro utilizado por todos los sistemas CNS y el GNSS, en particular, esté libre de interferencias perjudiciales;
7. *Insta a* los Estados a que se abstengan de toda forma de inhibición o suplantación de señales que afecte a la aviación civil;

8. *Insta a* los Estados a notificar y coordinar en la mayor medida posible de antemano con el proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP) responsable del espacio aéreo afectado en el caso de que se realicen operaciones o entrenamientos militares u otro tipo de operaciones de seguridad o defensa autorizadas por el Estado que puedan causar cualquier forma de inhibición o suplantación de señales que afecten a la aviación civil; y

9. *Insta a* los Estados y a los explotadores a que, al evaluar los riesgos de interferencia asociados a las zonas de conflicto, consideren que el uso de sistemas CNS basados en satélites puede verse afectado más allá de esas zonas.

Resolución A41-9: Nuevos participantes

Considerando que el preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional estipula que quienes lo suscriben han “convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”;

Considerando que el Anexo 11 al Convenio dispone que los Estados miembros definan aquellas partes de espacio aéreo sobre sus territorios en las que se proveerán los servicios de tránsito aéreo y que, en adelante, dispongan el establecimiento y provisión de esos servicios;

Reconociendo que, para los fines de esta Resolución, el término “nuevos participantes” designa las operaciones aeroespaciales de mayor altitud (HAO) y las operaciones de gestión del tránsito de sistemas de aeronaves no tripuladas (UTM);

Reconociendo que existe una necesidad creciente de facilitar, mediante un marco mundial armonizado, las operaciones de los nuevos participantes y que existe una gran disparidad de capacidades de actuación entre los distintos tipos de vehículos que integrarían este nuevo grupo de usuarios del espacio aéreo;

Recordando la resolución A40-26 relativa al Transporte Comercial Espacial (CST);

Reconociendo la probabilidad de que las disposiciones de la OACI deban modificarse o ampliarse para garantizar la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia de las operaciones de los nuevos participantes y la integración de esas operaciones en el marco existente de gestión del tránsito aéreo;

Reconociendo que se han hecho importantes avances respecto a la facilitación de las operaciones de los nuevos participantes mediante iniciativas regionales y estatales; y

Recordando que el Concepto operacional de ATM mundial de la OACI establece que todo el espacio aéreo debería ser un recurso utilizable, que toda restricción de uso de un volumen en particular de espacio aéreo debería considerarse transitoria, y que todo el espacio aéreo debería gestionarse con flexibilidad;

La Asamblea:

1. *Encarga* a la OACI que examine las normas y métodos recomendados (SARPS) en materia de reglamento del aire, servicios de tránsito aéreo, certificación, otorgamiento de licencias, responsabilidades y medio ambiente, entre otros, con miras a enmendarlos o ampliarlos según sea necesario, y que elabore conceptos y orientación específicos con el propósito de facilitar las operaciones de nuevos participantes mediante un marco mundial armonizado, teniendo en cuenta los marcos y las prácticas regionales;

2. *Pide* a los Estados miembros que organicen sus reglamentos y procedimientos que rigen las operaciones de los nuevos participantes y el uso compartido de determinadas instalaciones y servicios entre todos los usuarios del espacio aéreo, a fin de facilitar la integración de estas operaciones sin menoscabo de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, teniendo debidamente en cuenta las implicaciones ambientales y, cuando sea necesario, garantizando que estas operaciones nuevas cumplan las disposiciones del Anexo 2 — *Reglamento del aire*;

3. *Pide* a los Estados miembros que se aseguren de que el uso compartido por parte de todos los usuarios del espacio aéreo y de ciertas instalaciones y servicios no afecte de manera desproporcionada la regularidad, protección medioambiental y eficiencia de las operaciones civiles y militares;
4. *Reconoce* la función de la OACI como foro internacional para facilitar una mayor cooperación, colaboración e intercambio de mejores prácticas, como apoyo a las iniciativas regionales, y para emprender las actividades de seguimiento necesarias sobre la base de esas iniciativas promoviendo un mayor diálogo entre los Estados, los nuevos participantes, las actuales partes interesadas y la comunidad espacial; y
5. *Declara* que esta resolución sustituye la resolución A40-7.

Resolución A41-10: Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea

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

Considerando que la Asamblea adoptó, mediante la resolución A40-4, apéndices A a O inclusive, una declaración de los criterios permanentes y las prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea existentes al concluir el 40º período de sesiones de la Asamblea;

Considerando que la Asamblea ha examinado las propuestas formuladas por el Consejo para la enmienda de la declaración de criterios permanentes y prácticas correspondientes que figura en la resolución A40-4, apéndices A a O inclusive, y ha enmendado la declaración para reflejar las decisiones tomadas durante el 41º período de sesiones;

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

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

La Asamblea:

1. *Resuelve que:*
 - a) los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI en materia de navegación aérea existentes al concluir el 41º 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. *Pide* al Consejo que mantenga en examen la Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea y que notifique a la Asamblea cuando se requieran cambios en la misma; y
3. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A40-4 con sus apéndices, y a la resolución A15-9.

APÉNDICE A

Reuniones de navegación aérea de alcance mundial

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

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

La Asamblea resuelve que:

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

Prácticas correspondientes

1. Antes de decidir que se dé traslado de un asunto a una reunión de carácter mundial, el Consejo debería estudiar si mediante un intercambio de correspondencia con los Estados o utilizando medios tales como grupos de expertos o grupos de estudio de navegación aérea podría resolverse el problema o facilitarse su solución en una reunión ulterior.
2. El orden del día debería ser suficientemente explícito para definir la labor que deba llevarse a cabo e indicar la clase de conocimientos especializados que se necesitarán en la reunión. En las reuniones cuyo orden del día incluya más de una especialidad técnica, el tipo de conocimientos especializados que en ellas se necesite debería reducirse al mínimo compatible con la eficiencia.
3. Con objeto de facilitar la participación de todos los Estados miembros, el Consejo debería disponer el programa de reuniones de tal manera que los funcionarios técnicos enviados por los Estados puedan llevar a cabo eficazmente su labor en el menor tiempo posible.
4. La duración prevista de una reunión debería ser adecuada para despachar el orden del día, estudiar el proyecto de informe en los idiomas de trabajo de la reunión y aprobar el informe final. Al finalizar la reunión, la Secretaría debería hacer las pequeñas enmiendas de redacción que sean necesarias y corregir los errores tipográficos del informe.

5. El orden del día aprobado y la documentación principal para la reunión deberían despacharse, normalmente por correo aéreo, por lo menos 10 meses antes de la fecha de su inauguración en el caso del orden del día, y tres meses antes en el caso de la documentación principal; la demás documentación pertinente debería despacharse tan pronto como sea posible.

APÉNDICE B

Grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación (ANC)

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

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

La Asamblea resuelve que:

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

Práctica correspondiente

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

APÉNDICE C

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

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

APÉNDICE D

Personal de aviación cualificado y competente

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

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

4. los Estados miembros se ayuden entre sí para optimizar el acceso a las actividades de aprendizaje de sus profesionales de la aviación.

Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería ayudar a los Estados miembros a armonizar los niveles de competencia de los profesionales de la aviación. Estas iniciativas deberían basarse en lo siguiente:

- a) análisis de datos para determinar las prioridades y las necesidades;
- b) las necesidades de capacitación identificadas para la aplicación de las disposiciones de la OACI; y
- c) un enfoque basado en las competencias.

APÉNDICE E

Formulación y ejecución de planes regionales y procedimientos suplementarios regionales

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

1. los planes regionales se revisarán cuando sea evidente que ya no responden a los requisitos existentes y previstos de la aviación civil internacional;

2. cuando lo permita la naturaleza de una modificación requerida, la correspondiente enmienda del plan regional se llevará a cabo mediante un intercambio de correspondencia entre la OACI, los Estados miembros y las organizaciones internacionales pertinentes; y

3. cuando las propuestas de enmienda correspondan a servicios e instalaciones suministrados por los Estados y tales propuestas de enmienda:

- a) no representen cambios en los requisitos establecidos por el Consejo en los planes regionales;
- b) no sean incompatibles con los criterios establecidos por la OACI; y
- c) no afecten a cuestiones que no puedan resolverse en el ámbito regional;

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

4. las Reuniones regionales de navegación aérea (RAN), si bien son instrumentos importantes en la determinación de las instalaciones y servicios, se celebrarán sólo para tratar asuntos que no puedan tratarse adecuadamente por medio de los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG);
5. en los programas de ejecución de los Estados miembros se dará prioridad a la provisión y funcionamiento continuo de aquellas instalaciones y servicios cuya falta podía tener un efecto adverso en las operaciones aéreas internacionales;
6. la determinación y la investigación de medidas por parte de la OACI, sobre las deficiencias importantes en la ejecución de los planes regionales, se llevarán a cabo en el mínimo plazo posible; y
7. los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), aplicando un enfoque de gestión de proyectos, identificarán los problemas y deficiencias en los planes regionales y en la ejecución de los mismos, así como las medidas correctivas sugeridas.

Prácticas correspondientes

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

APÉNDICE F

Reuniones regionales de navegación aérea (RAN)

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

1. las reuniones RAN se celebrarán sólo para abordar asuntos que no puedan tratarse adecuadamente a través de los PIRG;

2. la convocatoria y orden del día de dichas reuniones se determinarán teniendo en cuenta los casos concretos de deficiencias conocidas o previstas de los planes correspondientes a las regiones respectivas;
3. para cada una de dichas reuniones se decidirá el área geográfica que haya de examinarse teniéndose en cuenta las operaciones actuales y previstas de transporte aéreo internacional y de la aviación general internacional, las esferas técnicas que hayan de ser tratadas, y los idiomas que hayan de utilizarse;
4. cada una de dichas reuniones se organizará de modo que se examine de la mejor manera posible el orden del día establecido y se garantice una coordinación eficaz entre sus componentes; y
5. se convocarán reuniones de carácter limitado desde el punto de vista técnico o geográfico cuando deban tratarse asuntos específicos, especialmente aquellos que requieran una solución urgente, o cuando su convocatoria reduzca la necesidad de celebrar reuniones regionales de carácter general.

Prácticas correspondientes

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

APÉNDICE G

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

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

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

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

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

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

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

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

Prácticas correspondientes

1. Los Estados miembros deberían tratar de delimitar en la forma más eficiente y económica posible los espacios aéreos ATS, la ubicación óptima de los puntos de transferencia de responsabilidad y los procedimientos más eficientes de coordinación, en colaboración con otros Estados interesados y con la OACI.
2. Los Estados miembros deberían considerar, según convenga, el establecimiento conjunto de un proveedor único de servicios de tránsito aéreo que asuma la responsabilidad de prestar los servicios de tránsito aéreo dentro de los espacios aéreos ATS que se extiendan más allá de los territorios de dos o más Estados o sobre alta mar.

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

APÉNDICE H

Prestación de los servicios de búsqueda y salvamento

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

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

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

1. las regiones de búsqueda y salvamento, ya sea sobre los territorios de los Estados o, de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea, sobre un área más extensa que el espacio aéreo soberano de un Estado o sobre alta mar, se delimitarán basándose en consideraciones de carácter técnico y operacional, incluso en la conveniencia de que coincidan las regiones de información de vuelo, las regiones de búsqueda y salvamento y, por lo que respecta a las áreas sobre alta mar, las regiones de búsqueda y salvamento marítimas, a fin de garantizar la seguridad operacional y asegurar el más alto grado de eficacia con el menor costo;
2. los Estados asegurarán la cooperación más estrecha posible entre los servicios de búsqueda y salvamento marítimos y aeronáuticos que presten servicio en una misma área y, cuando sea práctico, establecerán centros conjuntos de coordinación de salvamento a fin de coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento aeronáuticas y marítimas;
3. si fuese necesario que algunas de las regiones de búsqueda y salvamento se extendiesen sobre los territorios o partes de los territorios de dos o más Estados, los Estados interesados concertarán acuerdos al respecto;

4. el Estado proveedor, al facilitar los servicios de búsqueda y salvamento sobre el territorio del Estado delegante, lo hará de conformidad con las necesidades de este último, el cual establecerá y mantendrá en funcionamiento las instalaciones y servicios que, de común acuerdo, se haya considerado necesario que utilice el Estado proveedor;

5. toda delegación de responsabilidad por parte de un Estado en otro o toda asignación de responsabilidad en lo tocante a alta mar, estará limitada a funciones de orden técnico y operacional relativas al suministro de los servicios de búsqueda y salvamento en el área de que se trate;

6. la solución de las deficiencias en el suministro de servicios eficientes de búsqueda y salvamento, incluso en alta mar, debería procurarse mediante negociaciones con los Estados que estén en condiciones de prestar asistencia operacional o financiera en las operaciones de búsqueda y salvamento, a fin de concertar acuerdos a tal efecto;

y *declara*, además, que:

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

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

Prácticas correspondientes

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

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

APÉNDICE I

Coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar

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

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

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

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

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

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

Considerando que la aplicación de una separación vertical mínima reducida (RVSM) aporta muchas ventajas, entre otras, una mayor capacidad de espacio aéreo, un ahorro de costos y una reducción del impacto ambiental, que se basa en estrictos requisitos de capacidad de mantenimiento de la altitud de las aeronaves, que puede afectarse incluso por pequeñas modificaciones de la célula;

La Asamblea resuelve que:

1. la utilización conjunta del espacio aéreo y de ciertas instalaciones y servicios por la aviación civil y militar se dispondrá de tal forma que permita lograr la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar;
2. los reglamentos y procedimientos establecidos por los Estados miembros para regir las operaciones de sus aeronaves de Estado sobre alta mar garantizarán que dichas operaciones no pongan en peligro la seguridad operacional, regularidad y eficiencia del tránsito aéreo civil internacional y, en la medida de lo posible, se observará el reglamento del aire del Anexo 2;
3. el Secretario General proporcionará asesoramiento y orientación sobre las mejores prácticas en la coordinación y cooperación cívico-militar;
4. los Estados miembros podrán incluir, cuando corresponda, a representantes de las autoridades militares en sus delegaciones a las reuniones de la OACI; y
5. la OACI constituye un foro internacional que contribuye a facilitar mayor cooperación y colaboración cívico-militar y la divulgación de las mejores prácticas, y a realizar las actividades de seguimiento necesarias aprovechando el éxito del Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar (2009) con el apoyo de partes civiles y militares.

Prácticas correspondientes

1. Los Estados miembros deberían iniciar o mejorar la coordinación y cooperación entre sus servicios de tránsito aéreo civil y militar, con objeto de cumplir con los principios enunciados en la cláusula dispositiva 1 anterior.
2. Al establecer los reglamentos y procedimientos mencionados en la cláusula dispositiva 2, el Estado interesado debería coordinar el asunto con todos los Estados sobre los cuales recaiga la responsabilidad de proveer los servicios de tránsito aéreo sobre la parte de alta mar comprendida en el área de que se trate.
3. Los Estados miembros deberían revisar las prácticas existentes para asegurarse de que la aprobación de la operación de aeronaves de Estado en espacio aéreo en donde se aplica la separación vertical mínima reducida (RVSM) se realice, ya sea en cumplimiento de los requisitos de capacidad de mantenimiento de la altitud asociados, o de una manera equivalente, y tenga en cuenta cualquier modificación ulterior de la célula. Además, en la mayor medida

posible, los Estados miembros deberían facilitar la participación de aeronaves de Estado apropiadas en programas técnicos de monitoreo de altitud para garantizar el cumplimiento continuo de tales requisitos, a fin de aplicar la política mencionada en las cláusulas dispositivas 1 y 2 que anteceden.

4. El Consejo debería cerciorarse de que el asunto relativo a la coordinación y cooperación cívico-militar en la utilización del espacio aéreo se incluya, de ser necesario, en el orden del día de las reuniones departamentales y regionales, conforme a las cláusulas dispositivas 3, 4 y 5 que anteceden.

APÉNDICE J

Provisión de aeródromos adecuados

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

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

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

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

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

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

Considerando que la certificación de aeródromos es un medio esencial para garantizar la seguridad operacional y aumentar la eficiencia de los aeródromos, y que los resultados de las auditorías del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) indican que el grado de implantación de la certificación de aeródromos, incluidos los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), aún no es óptima;

La Asamblea resuelve que:

1. la OACI continuará estudiando los requisitos técnicos referentes a aeródromos;
2. los futuros tipos de aeronaves deberán diseñarse de modo que puedan operar eficientemente y causando la mínima perturbación ambiental en los aeródromos utilizados por las actuales aeronaves;
3. los Estados deberían tomar las medidas necesarias, incluida la asignación de recursos adecuados, para mejorar el grado de implantación de la certificación de aeródromos, comprendidos los SMS en los aeródromos; y
4. los Estados deberían prestar mayor atención a la gestión de las operaciones de aeródromo otorgando alta prioridad a la seguridad operacional en las pistas.

Prácticas correspondientes

1. Teniendo en cuenta los resultados del estudio continuo mencionado en la Cláusula dispositiva 1 anterior, el Consejo, considerando la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional y eficiencia, debería:
 - a) preparar más textos de orientación sobre los futuros adelantos;
 - b) elaborar procedimientos para la gestión de las operaciones de aeródromo; y
 - c) mantener a los Estados miembros informados de cuantas novedades ocurran.
2. El Consejo debería continuar señalando a la atención de los fabricantes y explotadores de aeronaves el criterio expresado en la Cláusula dispositiva 2.

APÉNDICE K

Condiciones adecuadas de empleo del personal aeronáutico terrestre

Considerando que las condiciones de empleo que no guardan relación con los conocimientos y tareas que incumben al personal aeronáutico terrestre constituyen uno de los motivos principales que dificultan la contratación de personal capacitado y la posibilidad de retenerlo una vez finalizado su período de formación; y

Considerando que esta dificultad obstaculiza la ejecución satisfactoria de los planes regionales, de los SARPS y de los PANS;

La Asamblea resuelve que los Estados deberían adoptar las medidas necesarias para asegurarse de que las condiciones de empleo del personal aeronáutico terrestre guarden la debida relación con la capacitación exigida y las tareas que debe desempeñar dicho personal.

APÉNDICE L

Participación de los Estados en la labor técnica de la OACI

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

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

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

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

Prácticas correspondientes

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

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

APÉNDICE M

Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

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

Prácticas correspondientes

1. Debería procurarse que los miembros de la Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales hagan visitas frecuentes de una duración adecuada, siempre que sea necesario o los Estados miembros las soliciten, para ayudarles a resolver problemas relativos a la ejecución.
2. Debería recurrirse, en la mayor medida posible, a la asignación temporal de personal especializado de una Oficina regional a otra y de la Sede a las Oficinas regionales, cuando sea necesario reforzar temporalmente el personal de dichas oficinas.

3. Los miembros de la Secretaría técnica de la Sede y de las Oficinas regionales deberían mantenerse al día en sus respectivas especialidades, por ejemplo, asistiendo a determinadas reuniones técnicas, visitando centros de investigación y desarrollo y presenciando aplicaciones de prueba y evaluaciones de nuevos equipos y técnicas. Sin embargo, tales visitas no deberían tener prioridad con respecto al desempeño de las funciones primordiales de la Secretaría, que son las de servir a la OACI y a sus distintos órganos deliberantes. Además, los viajes con motivo de tales visitas deberían combinarse, dentro de lo posible, con los necesarios para el desempeño de otras funciones de la OACI.

APÉNDICE N

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

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

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

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

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

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

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

La Asamblea resuelve recomendar a los Estados miembros que cooperen en la investigación de accidentes de aviación, especialmente accidentes en los que la investigación requiere expertos e instalaciones altamente especializados, y que para este fin los Estados miembros y las organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO), en la medida de lo posible, entre otras cosas:

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

Prácticas correspondientes

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

2. Debería alentarse a los Estados miembros a facilitar la participación de investigadores de las autoridades de investigación de accidentes, como observadores, en investigaciones en otros Estados para fines de instrucción y visitas de orientación.
3. Se alienta a los Estados miembros y a las RAIO a evaluar sus necesidades y capacidades en materia de investigación y prevención de accidentes de aviación, con miras a elaborar planes para cursos básicos de investigación y prevención de accidentes. Debería explorarse ampliamente el uso de los centros de instrucción regionales para tales cursos, así como la incorporación del método TRAINAIR PLUS que permite la instrucción internacionalmente normalizada y basada en competencias.
4. Se alienta a los Estados miembros a que consulten el modelo de Memorando de acuerdo (MOU) preparado por la OACI en 2007 para los Estados, a fin de fomentar la cooperación durante la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación. El modelo de MOU está disponible en el sitio web público de la OACI.
5. Se alienta a los Estados miembros a tener en cuenta el *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes* (Doc 9946) de la OACI en el que se proporciona orientación sobre la forma de establecer y gestionar un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes dentro de una región o subregión.

APÉNDICE O

Actuación humana

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

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

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

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

La Asamblea resuelve que:

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

Resolución A41-11: Declaración sobre la facilitación del transporte aéreo, en la que se afirma el compromiso mundial para permitir que la aviación se recupere de manera segura y eficiente de la pandemia de COVID-19, y para que la aviación sea más resiliente en el futuro

Considerando que la facilitación es la gestión eficiente de los procesos de control fronterizo para agilizar el despacho de aeronaves, público pasajero/tripulación, equipaje y carga;

Considerando que la aplicación de las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 9 — *Facilitación* es esencial para facilitar el despacho de aeronaves, personas pasajeras y su equipaje, carga y correo, y enfrentar los desafíos que se plantean en los controles fronterizos y procesos de aeropuertos para mantener la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo;

Reconociendo la importancia de un marco eficaz de respuesta ante futuras crisis relacionadas con la salud pública que se nutra de las orientaciones, mejores prácticas y enfoques de gestión integrada de riesgos pertinentes y de las lecciones extraídas de la pandemia de COVID-19 a fin de permitir que la comunidad de la aviación internacional responda con rapidez ante las crisis relacionadas con la salud pública, y de generar resiliencia ante brotes similares en el futuro;

Reconociendo además la necesidad del reconocimiento mutuo de las constancias sanitarias entre los Estados cuando se utilicen en los viajes transfronterizos; y las soluciones interoperables a largo plazo que usan documentos de viaje y credenciales sanitarias digitales;

Reconociendo las dificultades a que se enfrentan los Estados y la industria del transporte aéreo en general para que las operaciones sigan siendo seguras y eficaces en respuesta a la pandemia de COVID-19, y para proteger la salud y la seguridad operacional del público viajero y del personal de la aviación ante los efectos persistentes de la COVID-19, entre ellos una coordinación y colaboración insuficientes entre las autoridades de aviación civil, las entidades sanitarias, otras autoridades gubernamentales y la industria en la aplicación de las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*; y

Recordando la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), celebrada del 12 al 22 de octubre de 2021, y los resultados del Componente de Facilitación que hizo suyos la Plenaria Ministerial.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que consideren la armonización de las diversas medidas para permitir el reconocimiento mutuo y la confianza de la información compartida sobre el estado de COVID-19 de las personas que viajan entre los Estados, teniendo en cuenta las normas de protección de datos que se aplican en los Estados;
2. *Insta* a los Estados miembros a que comuniquen oportunamente al público viajero y a todas las partes interesadas de la comunidad de la aviación los requisitos sanitarios de entrada y evaluar regularmente la posibilidad de amenazas graves a la salud pública para activar prontamente sus medidas de contingencia;
3. *Pide* a los Estados miembros que se esfuercen por integrar la verificación de las constancias sanitarias digitales y no digitales requeridas para el cruce fronterizo a fin de facilitar la validación en sus sistemas de inspección de las credenciales sanitarias en uso, en la medida de lo posible, observando que en algunos Estados la verificación de las constancias sanitarias no siempre se lleva a cabo en los puntos de control fronterizos;
4. *Insta* a los Estados miembros a que adopten una política de reconocimiento recíproco de las constancias sanitarias y un marco reglamentario adecuado que considere todos los requisitos de protección y privacidad de los datos que han de utilizarse en las constancias sanitarias para viajar e incorpore las debidas salvaguardias;
5. *Pide* a los Estados miembros que promuevan la interoperabilidad mundial de todas las medidas de despacho de pasajeras y pasajeros, trátense de procesos manuales o automatizados o alguna combinación de ambos;

6. *Pide* a los Estados miembros que favorezcan la elaboración y aplicación de tecnologías sin contacto innovadoras y equipos tecnológicos que, al tiempo que facilitan los viajes aéreos, pueden mitigar la propagación de enfermedades transmisibles;
7. *Pide* a los Estados miembros que favorezcan los certificados de vacunación de acuerdo con las recomendaciones de la OMS y que los certificados de vacunación que se expidan en formato digital sean interoperables, teniendo en cuenta las especificaciones del informe técnico de la OACI sobre el sello digital visible para soportes sin límites de espacio (VDS-NC) y otros formatos interoperables de organismos intergubernamentales regionales o mundiales u organizaciones con reconocimiento internacional;
8. *Pide* a aquellos Estados miembros que soliciten documentación sanitaria o datos de contacto que consideren la conveniencia de crear plataformas sanitarias digitales, teniendo en cuenta opciones no digitales, donde el público pasajero pueda ingresar todos los datos pertinentes y solicitar la notificación de la aprobación del viaje a los Estados de destino y de tránsito;
9. *Insta* a los Estados miembros a que lleven a cabo evaluaciones completas de los riesgos tomando en cuenta sus factores contextuales, la tolerancia al riesgo y la aplicación práctica en la aviación de las disposiciones del Anexo 9 relacionadas con la salud pública;
10. *Insta* a los Estados miembros a implementar la comunicación, coordinación y colaboración multisectorial entre todas las partes interesadas, incluida la industria, para la elaboración de un plan nacional de la aviación en preparación para brotes de enfermedades transmisibles que representen un riesgo de salud pública, y velar por la coordinación y armonización entre los diferentes actores estatales responsables de la gestión de las emergencias sanitarias;
11. *Insta* a los Estados miembros a velar por la coordinación entre la aviación civil y las autoridades sanitarias para una aplicación sin fisuras de las disposiciones sanitarias pertinentes del Anexo 9 — *Facilitación*, teniendo en cuenta un enfoque de múltiples capas en función del riesgo al establecer las medidas sanitarias;
12. *Pide* a la OACI que colabore con las organizaciones internacionales pertinentes y la industria para formular un marco de respuesta para futuras crisis sanitarias que se base en las recomendaciones y la orientación del Equipo Especial del Consejo para la Recuperación de la Aviación (CART), la orientación del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA), las mejores prácticas de la industria, los enfoques integrados de gestión del riesgo, y las respuestas y enseñanzas extraídas por los Estados de su experiencia con la COVID-19 para que la comunidad internacional de la aviación puede responder ágilmente a otras crisis sanitarias;
13. *Pide* a la OACI que siga trabajando en soluciones interoperables de largo aliento que aprovechen los documentos de viaje y las credenciales sanitarias digitales que han establecido los Estados, teniendo en cuenta las soluciones existentes y las limitaciones generales; y
14. *Pide* a la OACI que mantenga la vigilancia y colabore con las partes interesadas pertinentes a fin de elaborar otras orientaciones que faciliten la implementación de las disposiciones sanitarias del Anexo 9 — *Facilitación*.

Resolución A41-12: Preservación de la salud y mantenimiento de un transporte aéreo internacional seguro durante emergencias de salud pública que afecte los viajes aéreos

Considerando que en el 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, tífus (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 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 la Asamblea General de las Naciones Unidas hizo suya la Declaración de Sendái y el Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 adoptado por la Tercera Conferencia Mundial de las Naciones Unidas sobre la Reducción del Riesgo de Desastres;

Considerando que en el Artículo 14 1) del Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud se estipula que “La OMS cooperará y coordinará sus actividades con otras organizaciones intergubernamentales u órganos internacionales competentes, según proceda, en la aplicación del presente Reglamento, inclusive a través de la conclusión de acuerdos u otras disposiciones similares”;

Considerando que en la resolución A37-13 de la OACI se estipula 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”;

Considerando que en la resolución A39-24 de la OACI se estipula que “todos los Estados pueden beneficiarse al integrar las estrategias de reducción del riesgo de desastres en sus planes estratégicos para el sector del transporte aéreo”, encarga a la OACI que “establezca una política de respuesta ante crisis, así como una estrategia de reducción del riesgo ante desastres en la aviación” y que “vele por que la OACI participe en los mecanismos adecuados, cuando corresponda y siempre que concuerde con sus objetivos estratégicos, que se hayan instaurado en apoyo de la aplicación intersectorial del Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 y el Plan de Acción de las Naciones Unidas sobre la Reducción del Riesgo de Desastres para la Resiliencia”;

Considerando que en la resolución A40-14 de la OACI se estipula que “en distintos encuentros y conferencias internacionales se ha observado la necesidad de que los distintos sectores compartan información y colaboren para prevenir y gestionar las emergencias de salud pública”;

Considerando que en el Anexo 1 — *Licencias al personal*, Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Anexo 9 — *Facilitación*, Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo* y Anexo 14 — *Aeródromos*, Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos* al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, Anexo 18 - *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, Anexo 19 - *Gestión de la seguridad operacional* y en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (Doc 4444) figuran varias normas y métodos recomendados y procedimientos relativos a las medidas sanitarias que deben tomar los Estados contratantes para gestionar la certificación médica de titulares de licencias de aviación, proteger la salud y la integridad física del personal de la aviación y del público pasajero, apoyar al personal de la aviación en el desempeño de sus funciones, y contribuir a una operación continua, segura y ordenada de los servicios aéreos mundiales durante emergencias de salud pública”;

Considerando que el programa del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA), los Programas Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFP) y los Comités Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFC) son mecanismos apropiados para mejorar la comunicación y la cooperación y armonizar los planes de preparación y respuesta de salud pública;

Considerando que el nuevo Capítulo 10 del Anexo 9, titulado “Disposiciones relacionadas con la salud” se basa en la experiencia adquirida a partir de la pandemia de COVID-19, con el objeto de preservar la salud y mantener un transporte aéreo internacional seguro durante emergencias de salud pública que afecten los viajes aéreos;

Considerando que en el Simposio mundial del CAPSCA de la OACI, celebrado del 29 al 31 de marzo de 2022, se apoyó firmemente la consideración de propuestas para fortalecer al CAPSCA y construir resiliencia en la aviación en relación con futuras emergencias de salud pública;

Considerando que en el Simposio mundial del CAPSCA de la OACI se reconoció la necesidad de auditar la aplicación por parte de los Estados de las disposiciones del Capítulo 10, “Disposiciones relacionadas con la salud”, del Anexo 9 a fin de identificar la asistencia que se habrá de brindar a los Estados; y

Considerando que el Grupo de estudio sobre disposiciones médicas (MPSG) de la OACI y otros grupos de trabajo de la OACI son los órganos apropiados para desarrollar un Plan de Gestión de la Salud en la Aviación y *Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) – Salud* para complementar los SARPS de la OACI, con el apoyo de una plataforma digitalizada de intercambio de información.

La Asamblea:

1. *Encarga* a la OACI que refuerce su capacidad de gestión de las crisis, en particular estableciendo un mecanismo y marco de respuesta ante crisis basado en la experiencia adquirida durante la crisis de la COVID-19;
2. *Encarga* a la OACI que estudie formas de formalizar el marco del CASPCA;
3. *Encarga* a la OACI que siga cooperando con la OMS y otras organizaciones relevantes estableciendo acuerdos de colaboración formalizados para fortalecer el CAPSCA y las actividades de facilitación relacionadas con la salud pública;
4. *Encarga* a la OACI que siga colaborando con la OMS y otros grupos de salud pública, con organizaciones de medicina aeronáutica y otras organizaciones médicas especializadas relevantes, con grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), así como trabajando con la Comisión de Aeronavegación, con grupos expertos en la materia del sector de la aviación, entre ellos el Grupo Experto en Instrucción y Licencias al Personal y el Grupo Experto en Gestión de la Seguridad Operacional a fin de permitir el intercambio de información y recursos con miras a una armonización mundial relacionada con la prevención y gestión de emergencias de salud pública;
5. *Aprueba* la elaboración de un Plan de Gestión de la Salud en la Aviación por el CAPSCA, bajo la dirección del MPSG, que apoye los esfuerzos de implementación de una gestión integral de la salud en la aviación consolidando las diversas referencias a los SARPS médicos y de salud que figuran en los Anexos del Convenio en un repositorio integral para la gestión de la salud en la aviación con el fin de:
 - a) gestionar la certificación médica de titulares de licencias de aviación;
 - b) proteger la salud y la integridad física del personal de la aviación y del público pasajero;
 - c) diseñar marcos de auditoría y mecanismos de asistencia para la creación de capacidad apropiados para la implementación de SARPS relacionados con la salud; y
 - d) contribuir a una operación continua, segura y ordenada de los servicios aéreos mundiales durante sucesos de salud pública que afecten al transporte aéreo (entre ellos, enfermedades transmisibles);
6. *Encarga* a la OACI que le preste la debida consideración a la elaboración de unos *Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) – Salud* para seguir apoyando a los Estados en la implementación de los SARPS de la OACI relacionados con la salud;

7. *Insta* a los Estados contratantes a que garanticen que los sectores médicos, de salud pública y de la aviación colaboren para desarrollar un plan nacional de preparación para la aviación que aborde emergencias de salud pública de importancia internacional (PHEIC) y/u otras emergencias de salud pública, según proceda, integrado al plan nacional de preparación general y en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres;
8. *Insta* a los Estados contratantes a que velen por que el plan nacional de preparación para la aviación cumpla los SARPS de la OACI, los PANS y el Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud y esté basado en principios científicos y en las directrices de la OACI y la Organización Mundial de la Salud;
9. *Insta* a los Estados contratantes a que establezcan los requisitos para la participación de partes interesadas, como expertos/as en medicina aeronáutica, explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea y otras personas, según proceda, en el desarrollo de los planes relacionados con la salud en la aviación que resulten pertinentes;
10. *Insta* a los Estados contratantes a que participen en el programa del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) a fin de fortalecer el programa y garantizar que se cumplan sus objetivos;
11. *Insta* a los Estados contratantes a que apoyen las actividades de grupos expertos en la materia (p. ej., el MSPSG y el Grupo Experto sobre Facilitación (FALP)) para proteger la salud y la integridad física del personal de la aviación y del público pasajero durante emergencias de salud pública que puedan afectar la salud o poner en riesgo los viajes aéreos seguros; y
12. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A37-13.

Resolución A41-13: Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación

Por cuanto el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* señala que uno de los fines y objetivos de la OACI es fomentar la organización y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

Por cuanto la Asamblea General de las Naciones Unidas hizo suya la Declaración de Sendai y el Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 que fue adoptado por la tercera Conferencia mundial de las Naciones Unidas sobre la reducción del riesgo de desastres;

Consciente de que los desastres naturales dañan la infraestructura social y económica de todos los países y que sus consecuencias en el largo plazo son especialmente graves para los países en desarrollo al dificultar que se desarrollen en forma sostenible;

Consciente de que la responsabilidad de prevenir y reducir el riesgo de desastres corresponde en primer lugar a los Estados, y que la Organización debería seguir la orientación del Estado o los Estados afectados y actuar en concierto con ellos en todas las acciones de respuesta que emprenda;

Reconociendo que el Anexo 1 — *Licencias al personal*, el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, el Anexo 9 — *Facilitación*, el Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, el Anexo 14 — *Aeródromos* y el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* establecen para los Estados las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a la planificación y respuesta ante situaciones de emergencia y los trámites de control fronterizo para los vuelos de socorro tras un desastre natural o provocado por el hombre;

Reconociendo que la reducción del riesgo de desastres constituye una función importante del Sistema de las Naciones Unidas que merece una atención sostenida, y subrayando la necesidad de que la comunidad internacional demuestre la sólida convicción política que hace falta para usar el conocimiento científico y técnico con el fin de reducir la vulnerabilidad a los desastres naturales y los peligros ambientales teniendo en cuenta las necesidades que son propias de los países en desarrollo;

Reconociendo que todos los Estados tienen una necesidad vital de contar con infraestructura de aviación capaz de resistir a los desastres para fomentar el desarrollo socioeconómico y para que sirva en situaciones de necesidad en la distribución oportuna y eficiente de la ayuda;

Reconociendo que todos los Estados pueden beneficiarse al integrar las estrategias de reducción del riesgo de desastres en sus planes estratégicos para el sector del transporte aéreo; y

Reconociendo que es necesario coordinar al nivel más adecuado la respuesta política y operacional ante los desastres naturales o de origen humano que alcancen una escala regional o mundial; y

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a reconocer la importante función de la aviación en el contexto de las acciones nacionales de reducción del riesgo de desastres, incluyendo los planes estratégicos para el sector del transporte aéreo;
2. *Insta* a los Estados a tener en cuenta las prioridades en la reducción del riesgo de desastres que se enuncian en el Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 al elaborar sus planes estatales de respuesta ante emergencias y en los requisitos que deben reunir los planes de respuesta ante emergencias de los proveedores de servicios para la aviación;
3. *Encarga* al Consejo que defina una política de respuesta ante situaciones de crisis y una estrategia de reducción del riesgo de desastres en la aviación, que institucionalicen y orienten el enfoque estratégico y las respuestas tácticas de la Organización frente a crisis específicas de la aviación que puedan afectar a la seguridad operacional o a la continuidad de la aviación civil internacional;
4. *Encarga* al Consejo que asista a los Estados en el despliegue de estrategias de reducción del riesgo de desastres en la aviación, dando prioridad a los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID);
5. *Instruye* al Secretario General para que establezca una red de estructuras de coordinación de crisis de la OACI y los correspondientes mecanismos de coordinación y arreglos entre la OACI, las regiones, los Estados y la industria, que apoyen la respuesta y la asistencia política y operacional coordinadas en caso de crisis al nivel más adecuado;
6. *Instruye* al Secretario General para que continúe trabajando en colaboración dentro del Sistema de las Naciones Unidas para que todos los Estados afectados por desastres con pérdidas que amenacen la salud humana y el desarrollo reciban asistencia oportuna, coordinada y de calidad; y
7. *Instruye* al Secretario General a que vele por que la OACI participe en los mecanismos adecuados, cuando corresponda y siempre que concuerde con sus objetivos estratégicos, que se hayan instaurado en apoyo de la aplicación intersectorial del Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 y el Plan de acción de las Naciones Unidas sobre la reducción del riesgo de desastres para la resiliencia.

Resolución A41-14: Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares

Habiendo considerado que, a pesar de ser el transporte aéreo internacional el medio de transporte más seguro, no se puede garantizar la total eliminación de accidentes graves;

Considerando que las acciones del Estado del suceso deberían ocuparse de las necesidades más críticas de las personas afectadas por un accidente de aviación civil y recordando la inclusión, en 2005, de disposiciones en el Anexo 9 para permitir la entrada rápida en el Estado en el que se produce el accidente a los familiares de las víctimas de accidentes aéreos;

Considerando que la política de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) debería ser asegurarse de que la Organización y sus Estados miembros consideren y tengan en cuenta el bienestar mental, físico y espiritual de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares;

Considerando que es esencial que la OACI y sus Estados miembros reconozcan la importancia de notificar oportunamente a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil; de recuperar rápidamente e identificar con precisión a las víctimas; de devolver los efectos personales de las víctimas y de transmitir información exacta a sus familiares;

Reconociendo la función de los gobiernos cuyos ciudadanos resulten víctimas de accidentes de aviación civil para notificar y asistir a los familiares de las víctimas;

Recordando el Artículo 28 del Convenio de Montreal de 1999 y la Resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal, que disponen proceder sin demora a efectuar pagos adelantados a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares y reconociendo que la falta de ratificación universal del Convenio de Montreal dificulta que haya regímenes de indemnización mejorados y normalizados;

Recordando la adopción de la Enmienda 29 del Anexo 9 — *Facilitación* de la OACI por medio de la cual el método recomendado 8.46 se elevó a la norma 8.47, obligando así a los Estados a establecer leyes, reglamentos y/o políticas para apoyar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares;

Reconociendo la aprobación por el Consejo de la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998) en marzo de 2013 y la publicación del *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9973) en diciembre de 2013;

Reconociendo que un examen de la lista de verificación (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) indicó que existe un bajo grado de implementación de las normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con el Anexo 9;

Considerando que es indispensable que se preste apoyo a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil, dondequiera que ocurra el accidente, y que la experiencia adquirida por los proveedores de asistencia, incluidos los procedimientos y políticas eficaces, se transmita rápidamente a otros Estados miembros y a la OACI para mejorar las actividades de los Estados en materia de asistencia a los familiares;

Considerando que la armonización de las reglamentaciones para atender a las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares es también un deber humanitario y una función facultativa del Consejo de la OACI contemplada en el Artículo 55 c) del Convenio de Chicago;

Considerando que los Estados deberían ofrecer una solución homogénea para el tratamiento de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares;

Reconociendo que el transportista aéreo implicado en un accidente de aviación civil suele ser el más indicado para prestar asistencia a los familiares inmediatamente después del accidente;

Reconociendo la importancia de la decisión del Consejo de designar oficialmente el 20 de febrero como día internacional de conmemoración de las víctimas de accidentes aéreos y de sus familiares, recordando a las víctimas y expresando solidaridad a sus familiares, así como seguir trabajando para mejorar la seguridad operacional de la aviación y prevenir que ocurran ese tipo de tragedias en el futuro;

Reconociendo los resultados del Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares (AAAVF 2021) de la OACI, incluidas las 30 recomendaciones que figuran en el informe del simposio;

Recordando las iniciativas útiles llevadas a cabo por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVA AF);

Tomando nota de que los familiares de las víctimas de un accidente de aviación civil, independientemente del lugar donde se produzca el accidente o de la nacionalidad de las víctimas, manifiestan determinadas necesidades y emociones humanas básicas; y

Reconociendo que la atención del público seguirá concentrándose en las investigaciones de los Estados, así como en los aspectos de interés humano de los accidentes de aviación civil;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a reafirmar su compromiso de prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares;
2. *Insta* a los Estados miembros a sancionar legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, como se dispone en la norma 8.47 del Anexo 9 de la OACI, y en cumplimiento del Artículo 28 del Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999 y la Resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal;
3. *Alienta* a los Estados que ya cuenten con legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares a que reexaminen estos documentos, según sea necesario, considerando la orientación del Doc 9973 y la Política de la OACI contenida en el Doc 9998;
4. *Insta* a los Estados miembros a informar periódicamente a la OACI, mediante la lista de verificación del cumplimiento (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), sobre el grado de aplicación de las disposiciones del Anexo 9 que se vinculan con los planes de asistencia a las víctimas;
5. *Insta* a los Estados miembros a reconocer el 20 de febrero como día internacional de conmemoración de las víctimas de accidentes aéreos y de sus familiares y a llevar a cabo conmemoraciones nacionales relevantes para sus ciudadanos afectados por las tragedias de la aviación civil;
6. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a ratificar y aplicar el Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999 (Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional);
7. *Acoge con satisfacción* las recomendaciones del Simposio y encarga al Consejo que incorpore al Plan de Actividades del próximo trienio las recomendaciones del Simposio que requieran nuevas consultas con grupos expertos y, en particular, que apoye las necesidades de creación de capacidad de los Estados miembros;
8. *Encarga* al Consejo que apoye a la Secretaría en el seguimiento activo y oportuno de los grupos de trabajo pertinentes de la OACI en relación con las 30 recomendaciones dimanantes del simposio, según sea necesario;
9. *Encarga* al Consejo que, al analizar el grado de aplicación de los planes de asistencia a los familiares, considere más a fondo la elaboración de normas y métodos recomendados para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares; y
10. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A39-27.

Resolución A41-15: Accesibilidad en la aviación civil internacional

Considerando que las personas con discapacidad y movilidad reducida constituyen un gran porcentaje, que va en aumento, de la población mundial;

Considerando que la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas y su Protocolo Facultativo promueven, protegen y aseguran el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, incluidas la libertad de desplazamiento y la libertad de elección;

Recordando la Estrategia para la Inclusión de la Discapacidad, que constituye la base de un progreso sostenible y transformador hacia la inclusión de la discapacidad en todos los pilares de la labor de las Naciones Unidas;

Recordando que en la resolución A/RES/76/154 adoptada en 2021, la Asamblea General reconoció que es importante que las personas con discapacidad tengan acceso, en todos los aspectos de la vida, y que es necesario detectar y eliminar los prejuicios, la discriminación, los obstáculos y las barreras que limitan el acceso de dichas personas al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones;

Observando con preocupación que, pese a esos instrumentos y obligaciones, las personas con discapacidad y movilidad reducida siguen enfrentando barreras en su participación como miembros de la sociedad en igualdad de condiciones, entre ellas, barreras para el libre desplazamiento;

Reconociendo que la comunidad de la aviación necesita dar cabida a la demanda de la creciente cantidad de personas con discapacidades visibles e invisibles, así como personas con movilidad reducida y de edad avanzada;

Reconociendo la importancia de que el gobierno y la industria trabajen en conjunto para apoyar las necesidades de viajar de las personas con discapacidad y movilidad reducida y priorizar, a su vez, la seguridad operacional en todas las circunstancias;

Afirmando que la diversidad y la inclusión social son conceptos fundamentales para el crecimiento sostenible de la aviación civil internacional;

Reconociendo el carácter esencial de los servicios de transporte aéreo y la necesidad de ofrecer igualdad de acceso a esos servicios para todo el público pasajero;

Reconociendo también que la digitalización y la innovación están creando nuevas oportunidades y nuevos desafíos para las personas con discapacidad, con movilidad reducida y de edad avanzada;

Reiterando las normas y métodos recomendados pertinentes contenidos en el Anexo 9 — Facilitación, así como los procedimientos y principios que figuran en el Doc 9984 – Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la dignidad y la no discriminación son derechos universales que se aplican a todas las personas, incluidas las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida que viajan por vía aérea;
2. *Pide* al Consejo que:
 - a) vele por que la OACI ejerza un liderazgo continuo en materia de sostenibilidad, incluidos los imperativos de sostenibilidad social de inclusión y accesibilidad;
 - b) elabore una estrategia y un programa de trabajo efectivos sobre accesibilidad para el público pasajero con discapacidades y movilidad reducida para lograr, en cooperación con todas las partes interesadas, un sistema de transporte aéreo que sea inclusivo para las personas con discapacidad;
 - c) vele por que los SARPS del Anexo 9 — Facilitación reconozcan el carácter esencial de los servicios accesibles para las personas con discapacidad y movilidad reducida;
3. *Insta* a los Estados miembros a que prioricen la inclusión y accesibilidad de los servicios de transporte aéreo para las personas con discapacidad y movilidad reducida;

4. *Alienta* a todos los Estados miembros a que procuren lograr la uniformidad de sus reglamentos, normas y procedimientos de accesibilidad del transporte aéreo, en la mayor medida posible y en estrecha colaboración con los grupos de personas con discapacidad y otras partes interesadas pertinentes;
5. *Alienta* a los Estados miembros a que garanticen que el sector del transporte coordine su enfoque con la industria y la sociedad civil para prestar servicios integrales accesibles a las personas con discapacidad y movilidad reducida, trabajando en estrecha colaboración con los grupos de personas con discapacidad y otras partes interesadas pertinentes; y
6. *Alienta* a los Estados miembros a que apoyen las actividades de la OACI con recursos, tanto financieros como en especie, para garantizar una implementación satisfactoria de las medidas acordadas en respaldo del transporte aéreo de personas con discapacidad y movilidad reducida.

Resolución A41-16: Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación — Lucha contra la trata de personas

Considerando que el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, adoptado en noviembre de 2000 por la Asamblea General de las Naciones Unidas y vigente a partir del 28 de enero de 2004, establece un marco internacional y ha sido ratificado por la mayoría de los países;

Considerando que la Circular 352 conjunta de la OACI y la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos sobre Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas publicada en mayo de 2018 subraya el importante papel que cumple la aviación internacional en la lucha contra la trata de personas;

Considerando que brindar instrucción al personal de atención al público y al resto del personal de aviación para que puedan detectar y dar respuesta a sospechas de trata de personas puede ayudar a detener ese delito;

Considerando que el método recomendado 8.49 en el Anexo 9 alienta a los Estados contratantes a tomar medidas para garantizar que existan procedimientos para combatir la trata de personas, entre ellos sistemas de denuncia claros y puntos de contacto con las autoridades competentes pertinentes para los explotadores de aeropuertos y aeronaves;

Considerando que el método recomendado 8.50 en el Anexo 9 alienta a los Estados contratantes a que tomen medidas para garantizar que el personal de los explotadores de aeropuertos y aeronaves que tenga contacto directo con los pasajeros reciba instrucción para concientizarlos sobre la trata de personas; y

Considerando que realizar campañas de concientización dirigidas al personal de aviación y a los pasajeros puede ayudar a mejorar el reconocimiento y la denuncia de sospechas de trata de personas; y

Considerando que la OACI debería fomentar la elaboración de directrices claras en materia de trata de personas para su implementación por cada Estado, incluidos modelos de protocolos de denuncia y respuestas por parte de las autoridades de imposición de la ley desde un enfoque centrado en la víctima y basado en el trauma;

Considerando que el Doc 10171, *A Comprehensive Strategy for Combatting Human Trafficking in the Aviation Sector (Estrategia integral de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación)*, aprobado por el FALP en julio de 2021 y por el Comité de Transporte Aéreo (ATC) en septiembre de 2021, fortalece las políticas y los marcos de procedimientos nacionales de lucha contra la trata y brinda orientación y recomendaciones a los Estados, las autoridades y organizaciones de aviación civil, los explotadores de aeronaves y aeropuertos para fundamentar el desarrollo de sus estrategias integrales de lucha contra la trata en consonancia con la resolución A41-17 de la Asamblea de la OACI, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*;

Considerando que la adopción de una estrategia integral que comprenda leyes, liderazgo, políticas, protocolos de notificación y mecanismos de respuesta, asociaciones, instrucción, sensibilización del público, recopilación de datos, intercambio de información, incluidas las recomendaciones y perspectivas de sobrevivientes de la trata, y apoyo a víctimas y sobrevivientes puede ayudar a las autoridades y organizaciones de la aviación civil, explotadores de aeronaves y aeropuertos a detener este delito;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a considerar la adopción y pronta implementación de la Enmienda 29 de los métodos recomendados, 8.49 y 8.50 del Anexo 9;
2. *Exhorta* a los Estados miembros a dar debida consideración a la Circular 352 — *Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas*, en el marco de la implementación por su parte de las disposiciones pertinentes del Anexo 9;
3. *Solicita* que el Consejo se cerciore de que el texto de orientación pertinente relacionado con la lucha contra la trata de personas esté actualizado y dé respuesta a las necesidades de los Estados miembros; y
4. *Pide* a los Estados miembros que presten la debida atención al Doc 10171, *A Comprehensive Strategy for Combatting Human Trafficking in the Aviation Sector*, al implementar las disposiciones pertinentes del Anexo 9.

Resolución A41-17: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la 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 miembros 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 la aplicación de las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 9 es esencial para facilitar el despacho de aeronaves, pasajeras y pasajeros y su equipaje, carga y correo, y enfrentar los desafíos que se plantean en los controles fronterizos y procesos de aeropuertos para mantener la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo;

Reconociendo que las restricciones y las medidas sanitarias motivadas por la pandemia de COVID-19 han tenido serias repercusiones en la industria de la aviación y que la OACI y los Estados miembros deben tener en cuenta estas repercusiones cuando tomen decisiones sobre la facilitación del transporte aéreo;

Reafirmando los compromisos contraídos en la Declaración Ministerial de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), entre otros, la necesidad de mantener el flujo seguro, protegido y ordenado del tráfico aéreo y el estado de preparación operacional de la aviación, velar por la resiliencia duradera de la aviación internacional e incorporar las enseñanzas extraídas de esta pandemia y otras del pasado;

Recordando las conclusiones y recomendaciones del Componente de Seguridad Operacional de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021) de octubre de 2021;

Considerando que es imprescindible que los Estados miembros continúen persiguiendo el objetivo de máxima eficiencia y protección de las operaciones de pasajeras y pasajeros y carga; y

Considerando que en las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas se resalta la importancia continua del trabajo de la OACI sobre la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje en la lucha contra el terrorismo.

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución, enunciados más adelante, constituyen la declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación a la clausura del 41º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

Apéndice B — Medidas nacionales e internacionales para garantizar la seguridad e integridad de la identificación de los viajeros y los controles fronterizos

Apéndice C — Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación

Apéndice D — Sistemas de intercambio de datos sobre las pasajeras y los pasajeros

2. *Pide* al Consejo que examine regularmente la declaración consolidada relativa a la facilitación e informe a la Asamblea como corresponda cuando sea necesario introducir cambios en la declaración; y

3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A40-16: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación.

APÉNDICE A

Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

Considerando que la *Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad* y su Protocolo facultativo, que habían sido adoptados en diciembre de 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, entraron en vigor el 3 de mayo de 2008;

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 agilizan el despacho de las pasajeras y 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 inmigración y de otras autoridades de control fronterizo;

Considerando que la elaboración de una serie de señales normalizadas para orientar al público viajero y a otros usuarios que utilizan las terminales de los aeropuertos ha demostrado ser efectiva y ventajosa;

Considerando que hacer que el transporte aéreo sea universalmente accesible es un factor clave en aras de la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU;

Considerando que los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) refuerzan el proceso de gestión del control fronterizo y aumentan la seguridad de la aviación al mejorar la integridad de los documentos que verifican la identidad del público viajero y las tripulaciones;

Considerando que dichos MRTD también permiten una cooperación de alto nivel entre los Estados para reforzar la resistencia contra el fraude en los pasaportes, tales como la falsificación o reproducción ilícita de pasaportes, el uso de pasaportes válidos por personas impostoras, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos por medios ilícitos;

Considerando que el uso de esos MRTD y otras herramientas de información sobre el público viajero también pueden servir para propósitos de seguridad de la aviación, reforzando los procesos de gestión del control fronterizo y mejorando la integridad de los documentos, añadiendo un importante estrato en el sistema de la aviación civil internacional para detectar terroristas y prevenir actos de interferencia ilícita mucho antes de realizar el proceso de embarque de la aeronave;

Considerando que el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, en 2013, resolvió que se debería alentar a los Estados miembros a usar el Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) desarrollado para responder a la necesidad de contar con un medio más eficiente para notificar y examinar diferencias respecto a las normas y métodos recomendados (SARPS) y para reemplazar el mecanismo existente basado en documentación impresa;

Consciente de los componentes del Anexo 9 — *Facilitación* que promueven los objetivos, tanto de la gestión fronteriza como de seguridad de la aviación, que se auditan en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) de la OACI;

Reconociendo la importancia de la Facilitación y la necesidad de recursos humanos y financieros adecuados para apoyar las actividades del programa de facilitación y asistir a los Estados miembros en la implementación de las normas y métodos recomendados en el Anexo 9 — *Facilitación*; y

Recordando el Comunicado de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación, celebrada en Montreal el 29 y 30 de noviembre de 2018, y las conclusiones y recomendaciones de la conferencia relativas a la gestión del control fronterizo.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que, con especial atención, intensifiquen sus esfuerzos por aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9;
2. *Pide* a los Estados miembros que implementen, en la medida de lo posible, medidas de colaboración armonizadas mundial y regionalmente y aceptadas mutuamente, que tengan en cuenta las distintas circunstancias y políticas nacionales, sin que generen cargas económicas indebidas ni menoscaben la seguridad operacional y la facilitación de la aviación civil, para facilitar la recuperación y el desarrollo sostenible de los viajes internacionales del público pasajero;
3. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta el *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (Doc 9984) al cumplir las disposiciones pertinentes del Anexo 9;
4. *Pide* al Secretario General que elabore un programa de trabajo sobre accesibilidad para el público pasajero con discapacidades para lograr un sistema de transporte aéreo que sea inclusivo para las personas con discapacidad;
5. *Pide* al Consejo que se asegure de que el Anexo 9 — *Facilitación*, esté al día y satisfaga los requisitos actuales de los Estados miembros y las obligaciones que les corresponden en virtud de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas respecto a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje, las obligaciones que les corresponden en virtud del Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud (OMS), la gestión y las respuestas ante emergencias sanitarias, además de los requisitos de los Estados miembros relativos a la administración de la carga y del público pasajero; y los avances tecnológicos asociados a dicha administración;
6. *Pide* al Secretario General que se asegure de que los textos de orientación pertinentes estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados miembros;
7. *Pide* al Consejo que se asegure de que las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relativas a la gestión del control fronterizo, y del Anexo 17 — *Seguridad*, sean compatibles y se complementen;
8. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta los textos de orientación existentes y las mejores prácticas en materia de señalización y carteles, incluido el Doc 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, en la medida en que continúe siendo aplicable;

9. *Insta* a los Estados miembros a que aseguren que todas las entidades o departamentos que intervienen en la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 — *Facilitación*, tales como la Autoridad de aviación civil, las autoridades de inmigración, aduanas, sanitarias, de cuarentena, de emisión de documentos de viaje, de control del tránsito aéreo, del orden público, postales, policiales fronterizas y de asuntos exteriores, tengan acceso adecuado al Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), a fin de que la lista de verificación del cumplimiento del Anexo 9 se complete debidamente;

10. *Insta* al Consejo a que se asegure de que la OACI y sus Estados miembros sigan considerando los programas de facilitación como un asunto de máxima prioridad y que debe proporcionar recursos apropiados al respecto;

11. *Insta* a todos los Estados miembros a continuar apoyando financieramente las actividades de facilitación de la Organización con contribuciones voluntarias de recursos humanos y financieros, adicionales a lo presupuestado en el programa regular; y

12. *Reconociendo* el liderazgo de la OACI en el área de las actividades de facilitación, pide al Consejo y al Secretario General que aseguren la sostenibilidad a largo plazo de los programas de facilitación de la Organización, adoptando medidas para incorporar los requisitos financieros en el Presupuesto del Programa Regular y asegurando que haya disponibilidad de los recursos humanos adecuados lo antes posible, y en la medida de lo posible.

APÉNDICE B

Medidas nacionales e internacionales para garantizar la integridad de la identificación del público viajero y los controles fronterizos y reforzar la seguridad

Considerando que los Estados miembros reconocen la importancia que tiene la gestión de la identificación de los viajeros y el control fronterizo para el Objetivo estratégico de la OACI de seguridad y facilitación;

Considerando que los Estados miembros reconocen que la capacidad de identificar de manera única a las personas exige un enfoque holístico y coordinado que concatene los siguientes cinco elementos interdependientes de gestión de la identificación de los viajeros y el control fronterizo para formar un marco congruente:

- a) documentos, herramientas y procesos fundamentales que se requieren para garantizar una prueba de identidad;
- b) el diseño y fabricación de documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) normalizados, especialmente de pasaportes electrónicos, que cumplen las especificaciones de la OACI definidas en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*;
- c) procesos y protocolos para que las autoridades competentes expidan documentos a titulares autorizados, y controles para combatir el robo, la falsificación y la pérdida;
- d) sistemas y herramientas de inspección para la lectura y verificación eficientes y seguras de MRTD en las fronteras, incluido el uso del Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI; y
- e) aplicaciones interoperables que permiten establecer de manera oportuna, segura y fiable la correlación de los MRTD y sus titulares con los datos disponibles y pertinentes, durante las operaciones de inspección.

Considerando que los Estados miembros necesitan contar con la capacidad de identificar de manera única a las personas, así como con las herramientas y mecanismos disponibles para establecer y confirmar la identidad del público viajero;

Considerando que la Estrategia del Programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP) define el marco mundial para derivar beneficios óptimos de los documentos de viaje y los controles fronterizos combinando los elementos de gestión de la identificación de las pasajeras y los pasajeros;

Considerando que con la Resolución 70/1 adoptada el 25 de septiembre de 2015 los Estados miembros de las Naciones Unidas han resuelto adoptar la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible que incluye un conjunto de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) con 169 metas, y que la meta 16.9 es ofrecer identidad jurídica a todas las personas, incluyendo la inscripción del nacimiento para el año 2030;

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en las resoluciones 1373 (2001), 2178 (2014), 2396 (2017) y 2482 (2019) decidió que todos los Estados miembros impedirán la circulación de terroristas o de grupos de terroristas imponiendo controles eficaces de fronteras y controles en la expedición de documentos de identidad y de viaje, adoptando medidas para evitar la falsificación, la alteración ilegal y la utilización fraudulenta de documentos de identidad y de viaje;

Considerando que la veracidad y validez de los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) depende de la facilidad de lectura y la protección de estos documentos, las seguridades físicas que contribuyen a ello y las seguridades electrónicas que las garantizan;

Considerando que la limitación del número de posibles estados civiles para una persona depende de la documentación que se utilice para comprobar la identidad, confirmar la ciudadanía o nacionalidad y determinar el derecho del solicitante del pasaporte (es decir, los documentos generadores);

Considerando que el pasaporte es el documento de viaje oficial principal que denota la identidad y ciudadanía de una persona y tiene la función de informar al Estado de tránsito o de destino que el/la titular puede regresar al Estado que expidió el pasaporte;

Considerando que la confianza internacional en la integridad de los pasaportes es esencial para el funcionamiento del sistema de viajes internacionales;

Considerando que está aumentando en todo el mundo el uso de pasaportes en blanco robados para intentar ingresar a un país con una identidad falsa;

Considerando que la pronta notificación a la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL) de información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos o revocados expedidos por un Estado para incluirla en la base de datos sobre documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) es una obligación en virtud del Anexo 9 — *Facilitación*;

Considerando que la seguridad de la identificación del público viajero y de los controles fronterizos depende de un sistema de gestión de la identificación sólido y de la integridad del proceso de expedición de documentos de viaje;

Considerando que es necesaria la cooperación de alto nivel entre los Estados miembros para reforzar la resistencia al fraude con pasaportes, incluyendo la falsificación o imitación fraudulenta de pasaportes, el uso de pasaportes válidos por personas impostoras, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos de forma fraudulenta;

Considerando que los Estados miembros de las Naciones Unidas han resuelto, en virtud de la Estrategia global contra el terrorismo adoptada el 8 de septiembre de 2006, intensificar las actividades y la cooperación en todos los niveles, según proceda, para mejorar la seguridad de la fabricación y expedición de documentos de identidad y de viaje y prevenir y detectar su alteración o uso fraudulento;

Considerando que se necesita una cooperación mejor y más intensa entre los Estados miembros para combatir e impedir el fraude en la identificación y los documentos de viaje;

Considerando que los documentos de viaje de la Convención (CTD) son documentos de viaje que los Estados Parte en la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951 (“la Convención de 1951”) y la Convención sobre el Estatuto de los Apátridas de 1954 (“la Convención de 1954”) deben expedir a las personas refugiadas o personas apátridas que se encuentren legalmente en su territorio (véase el Artículo 28 de las dos Convenciones) y que, por lo tanto, constituyen documentos de viaje previstos en dos tratados internacionales para personas que gozan de un estatuto reconocido internacionalmente;

Considerando que la OACI ha establecido el Directorio de claves públicas (PKD) para asistir en la autenticación de los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD) que incluyen los pasaportes electrónicos, reforzando así la seguridad de los mismos y la integridad de los controles fronterizos;

Considerando que los Estados miembros piden el apoyo de los Programas de la OACI para obtener asistencia técnica y crear capacidades para reforzar su gestión de la identificación del público viajero y control fronterizo; y

Considerando que la cooperación en materia de trata de personas entre Estados miembros y con las distintas instancias nacionales, regionales e internacionales y otras partes interesadas en esta área ha tenido efectos positivos en los procedimientos para combatir la trata de personas.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que, a través de su gestión de los documentos de viaje y control fronterizo, identifiquen de manera única a las personas para maximizar los beneficios en materia de facilitación y seguridad de la aviación, así como para impedir actos de interferencia ilícita y otras amenazas para la aviación civil;
2. *Insta* a los Estados miembros a implantar herramientas y procesos rigurosos para salvaguardar la seguridad y la integridad de los documentos generadores, particularmente aplicando principios de prueba de identidad tales como comprobar que la identidad existe y la persona está viva, que la persona solicitante corresponde a la identidad y es única en el sistema, con pruebas fiables de la “huella social” de la persona solicitante, y verificar el registro del organismo o cotejar el registro con uno o más datos biométricos;
3. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para desarrollar e implantar un sistema sólido de gestión de la identificación y para salvaguardar la seguridad e integridad del proceso de expedición de documentos de viaje;
4. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para establecer e implantar un sólido sistema de verificación de la integridad de los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos, en particular mediante la autenticación de sus firmas electrónicas y la verificación de su validez;
5. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que mantenga y actualice la hoja de ruta para la implementación de la Estrategia ICAO TRIP para asistir a los Estados miembros a fin de que identifiquen de manera única a las personas y mejoren la seguridad e integridad de sus documentos de viaje y controles fronterizos;
6. *Pide* a los Estados miembros que intensifiquen sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de la identificación del público viajero y los controles fronterizos y se asistan mutuamente al respecto;
7. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las especificaciones del Doc 9303;
8. *Recuerda* a los Estados miembros que se aseguren de que los pasaportes que no sean de lectura mecánica se retiren de circulación;
9. *Insta* a los Estados miembros que han decidido emitir MRTD electrónicos a hacerlo de conformidad con las especificaciones del Doc 9303;

10. *Insta* a los Estados miembros a que se aseguren de que los documentos de viaje que expidan a personas refugiadas y personas apátridas (“documentos de viaje de la Convención” o CTD) sean de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones del Doc 9303;
11. *Recuerda* a los Estados miembros que establezcan controles a fin de protegerse contra el robo de documentos de viaje en blanco y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos;
12. *Insta* a los Estados miembros que necesiten asistencia respecto a la creación de sistemas eficaces y eficientes de identificación del público viajero y de control fronterizo a que se pongan en contacto con la OACI sin demora;
13. *Pide* al Consejo que se asegure de que las especificaciones y los textos de orientación que figuran en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica* se mantengan actualizados a la luz de los avances tecnológicos;
14. *Insta* a los Estados miembros a que refuercen sus procesos de gestión del control fronterizo, tal como ha dispuesto por su parte el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en sus resoluciones, aplicando las correspondientes normas del Anexo 9 — *Facilitación*;
15. *Exhorta* a los Estados miembros a implementar soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho, como el uso de puertas con sistemas de control fronterizo automatizado (ABC), conjuntamente con el PKD de la OACI para la autenticación de los MRTD electrónicos;
16. *Pide* al Secretario General que siga evaluando soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho;
17. *Pide* al Consejo que continúe la labor de fortalecer aún más la integridad de la identificación del público viajero y la gestión del control fronterizo y la seguridad, y la elaboración de textos de orientación, a fin de asistir a los Estados miembros a lograr esos objetivos;
18. *Insta* al Consejo a explorar las formas de intensificar la asistencia y el apoyo en creación de capacidades para los Estados miembros en las áreas de identificación del público viajero y control fronterizo, incluida una función de liderazgo proactivo de la OACI en la comunidad internacional para facilitar y coordinar dicha asistencia;
19. *Insta* a todos los Estados miembros a que se incorporen al PKD de la OACI, transfieran la información pertinente de su propio Estado al PKD y a que utilicen la información disponible de todos los Estados en dicho directorio para autenticar los eMRTD en los puntos de control fronterizo;
20. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que proporcionen prontamente a la INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos y revocados para que se incorporen a la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
21. *Exhorta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que, en los puntos de control fronterizo de entrada y de salida, cotejen los documentos de viaje de personas que realizan viajes internacionales contra la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
22. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan mecanismos eficientes y eficaces para ingresar datos y hacer cotejos en la base de datos SLTD;
23. *Insta* a los Estados miembros a establecer entre todos los interesados un sistema eficiente de intercambio de información y colaboración para prevenir la trata de personas; y
24. *Pide* al Secretario General que continúe con la elaboración de textos de orientación pertinentes para combatir la trata de personas, para de esa forma ayudar a los Estados miembros a llevar a la práctica las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* referidas a la trata de personas.

APÉNDICE C

Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación

Considerando que es preciso que los Estados miembros sigan adoptando medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de los trámites de despacho;

Considerando que la creación y el funcionamiento activo de los programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo son un medio probado para efectuar las mejoras necesarias;

Considerando que la cooperación en cuestiones de facilitación entre los Estados miembros y con las diversas partes nacionales, regionales e internacionales, y la industria, interesadas en cuestiones de facilitación ha beneficiado a todos los interesados;

Considerando que dicha cooperación ha pasado a ser vital a la luz de la proliferación de sistemas no uniformes de intercambio de datos sobre el público pasajero que afectan a la viabilidad de la industria del transporte aéreo y que las autoridades de control fronterizo solicitan cada vez más el intercambio de datos sobre el público pasajero;

Considerando que ha aumentado en los últimos años la amenaza de propagación a escala mundial de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo;

Considerando que el Anexo 9 contiene un marco para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, en particular, la norma 8.47 según la cual los Estados tienen la obligación de establecer leyes, reglamentos y/o políticas para apoyar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, y el método recomendado para los explotadores de aeronaves y aeropuertos para la elaboración de planes a fin de que ofrezcan asistencia oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares; y

Considerando que la cooperación en materia de fauna y flora silvestres entre los Estados miembros y con las distintas partes nacionales, regionales e internacionales, y con otras partes involucradas en este ámbito ha traído beneficios a los procedimientos de lucha contra el tráfico de fauna y flora silvestres.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a establecer y utilizar programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo y a adoptar políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;
2. *Insta* a los Estados miembros a participar en programas regionales y subregionales de facilitación del transporte aéreo de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;
3. *Insta* a los Estados miembros a tomar las medidas necesarias para garantizar el desarrollo de un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo y el establecimiento de comités de facilitación del transporte aéreo u otros medios apropiados, para:
 - a) asegurar que se lleve a cabo una implementación oportuna y efectiva de las normas y métodos recomendados contenidos en el Anexo 9 — *Facilitación*;
 - b) llevar periódicamente a la atención de todos los departamentos interesados de su gobierno la necesidad de:
 - i. hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9;

- ii. hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación;
 - iii. promover una cultura de la facilitación;
 - iv. coordinar entre todos los organismos y departamentos del Estado, incluidas las autoridades de salud pública y las partes interesadas pertinentes, mediante el establecimiento de los Comités Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NAFTC).
- c) tomar la iniciativa en toda medida ulterior que sea necesaria; y
- d) asegurar que se haya establecido la coordinación apropiada para implementar efectivamente la Estrategia TRIP de la OACI.
4. *Insta* a los Estados miembros a que estimulen a sus programas y comités nacionales de facilitación y a otros programas y comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;
5. *Insta* a los Estados miembros vecinos y contiguos a que se consulten entre sí respecto a los problemas comunes que puedan tener en materia de facilitación, cuando se estime que dichas consultas pueden conducir a una solución uniforme de tales problemas;
6. *Insta* a los Estados miembros, explotadores de aeronaves y explotadores de aeropuertos a seguir colaborando intensamente en:
- a) la identificación y solución de los problemas de facilitación; y
 - b) la elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal, la propagación de enfermedades transmisibles y otras amenazas a los intereses nacionales;
7. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves y aeropuertos y a sus asociaciones a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de carga en las terminales internacionales;
8. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen las disposiciones del Anexo 9 para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares y, en particular, a que se aseguren de que los explotadores de aeronaves y aeropuertos elaboren planes adecuados para prestar asistencia de manera oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, reconociendo que los planes de los explotadores de aeropuertos pueden ser parte de los planes de emergencia de aeródromos dispuestos en el Anexo 14;
9. *Insta* a los Estados y a los explotadores de aeronaves y aeropuertos a que, en colaboración con los organismos internacionales interesados, hagan todo lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando la seguridad de la cadena internacional de suministro;
10. *Pide* a los Estados miembros que consideren la identificación y designación de una autoridad pertinente o un mecanismo de coordinación importante de facilitación para asegurar la disponibilidad de mecanismos de financiación sostenible y la dotación de los recursos humanos correspondientes para apoyar la implementación de las disposiciones relativas a la facilitación del Anexo 9 y actividades conexas;
11. *Pide* a los Estados miembros que ratifiquen y apliquen el Protocolo de Montreal de 2014 y consideren las recomendaciones contenidas en el *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117) de la OACI;

12. *Pide* a los Estados miembros que velen por que se preste asistencia a las personas con discapacidad que viajan por vía aérea y, en particular, adopten medidas dirigidas a mitigar las barreras que limitan la capacidad de las personas mayores y las personas con discapacidad en épocas en las que los procesos no son los habituales, como durante una pandemia;

13. *Insta* a los Estados miembros a que se aseguren de que las instalaciones y los servicios de los aeropuertos están adaptados a las necesidades de las personas con discapacidad, y que en ellos se disponga de sistemas de elevación o cualquier otro dispositivo adecuado, los puntos designados de embarque y desembarque de personas con discapacidad en la terminal se encuentren lo más cerca posible de las entradas o salidas principales del edificio y se suministren espacios de estacionamiento adecuados que sean accesibles para personas con restricciones de movilidad, incluso en caso de emergencia de salud pública;

14. *Insta* a los Estados miembros a que se cercioren de que se ofrecen servicios aeroportuarios que atienden a las necesidades de las personas con discapacidad, incluidos los destinados a prestar información relacionada con los servicios de vuelo a las personas con deficiencia auditiva o visual;

15. *Insta* a los Estados miembros a que inicien el diálogo y la cooperación entre los órganos nacionales, regionales e internacionales encargados del control fronterizo y la seguridad respecto a sus obligaciones en virtud del Anexo 9 — Facilitación y las correspondientes resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas;

16. *Pide* al Secretario General que disponga que la OACI siga adelante con la labor relativa a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje en la lucha contra el terrorismo y profundice la cooperación y colaboración con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas, como la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) y la Oficina contra la Droga y el Delito (UNODC) de las Naciones Unidas; y

17. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan un sistema eficaz de intercambio de información y colaboración entre todas las partes involucradas para la prevención del tráfico de fauna y flora silvestres.

APÉNDICE D

Sistemas de intercambio de datos sobre las pasajeras y los pasajeros

Considerando que es preciso que los Estados miembros sigan adoptando medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de los trámites de despacho;

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la Resolución 2396 (2017), acogiendo con beneplácito la decisión de la OACI de establecer una norma en virtud del Anexo 9 — *Facilitación*, relativa al uso de sistemas de información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros (API) por sus Estados miembros, y reconociendo que muchos Estados miembros de la OACI aún no han aplicado esa norma, decidió, en el párrafo 11, que, de conformidad con el párrafo 9 de la resolución 2178 (2014) y la norma de la OACI, sus Estados miembros deben establecer sistemas API y exigir a las líneas aéreas que operan en sus territorios que proporcionen API a las autoridades nacionales competentes;

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, también en la Resolución 2396, en el párrafo 12 decidió que los Estados miembros, de conformidad con las normas y métodos recomendados, deben desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del registro de nombres de las pasajeras y los pasajeros (PNR) y asegurar que todas sus autoridades competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos, y exhortó a los Estados miembros, las Naciones Unidas y otras entidades internacionales, regionales y subregionales a que proporcionen asistencia técnica, recursos y fomento de la capacidad a los Estados miembros a fin de poner en marcha esas capacidades y, según proceda, alentó a los Estados miembros a que compartan los datos PNR con los Estados miembros competentes o interesados para detectar combatientes terroristas extranjeros que regresen a sus países de origen o de nacionalidad o que viajan o se trasladan a un tercer país, con especial atención a todas las personas designadas por el Comité, establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011), y 2253 (2015);

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la Resolución 2482 (2019), pidió a los Estados miembros que cumplieran las obligaciones de reunir y analizar la API y, en cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del PNR y de asegurarse de que las autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, lo que ayudará a los funcionarios de seguridad a detectar conexiones entre las personas vinculadas a la delincuencia organizada, ya sea nacional o transnacional, y los terroristas, para impedir los viajes de terroristas y perseguir el terrorismo y la delincuencia organizada, ya sea nacional o transnacional, incluso mediante programas de creación de capacidad; y

Considerando que el uso de datos API y PNR, como se menciona en la Estrategia TRIP de la OACI, también puede servir para fines de seguridad de la aviación, añadiendo un importante estrato en el sistema de la aviación civil internacional para detectar terroristas y prevenir actos de interferencia ilícita mucho antes de proceder con el embarque en las aeronaves;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves que presten servicios de transporte aéreo internacional a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos proporcionando información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros a fin de alcanzar niveles óptimos de eficiencia en el despacho del tráfico de público pasajero en los aeropuertos internacionales;
2. *Insta* a los Estados miembros, respecto al uso de los sistemas de intercambio electrónico de datos sobre las pasajeras y los pasajeros, a asegurarse de que los requisitos de los datos sobre el público pasajero se ajusten a las normas internacionales adoptadas para este fin por las organizaciones internacionales y los organismos correspondientes de las Naciones Unidas y a garantizar la seguridad, el tratamiento correcto y la protección de esos datos, respetando plenamente los derechos humanos;
3. *Pide* a los Estados miembros que apliquen la instalación de ventanilla única de ingreso de datos sobre la/el pasajera/o que permite a las partes que intervienen en el transporte aéreo del público viajero por vía aérea presentar información normalizada sobre las pasajeras y los pasajeros (es decir, API, iAPI y/o PNR) por medio de un único punto de ingreso de datos, a fin de cumplir todos los requisitos reglamentarios para la entrada y salida del público pasajero que puedan imponer los distintos organismos del Estado contratante;
4. *Insta* a los Estados miembros a prestar ayuda a los demás Estados miembros y compartir mejores prácticas, en cuanto corresponda, para el establecimiento de los sistemas de intercambio de datos sobre las pasajeras y los pasajeros;
5. *Pide* a los Estados miembros que consideren establecer respuestas de verificación previa al viaje para los explotadores de aeronaves relacionadas con los requisitos de inmigración, seguridad y salud pública;
6. *Exhorta* a los Estados miembros a apoyar la labor de la OACI en la elaboración de textos de orientación adecuados y la aplicación de las disposiciones del Anexo 9 relativas a los PNR; y
7. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho, que desarrollen la capacidad de recopilar, procesar y analizar los datos de PNR y que se aseguren de que sus autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos.

Resolución A41-18: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación

Considerando que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación, a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados;

Considerando que en la resolución A40-11 la Asamblea decidió adoptar en cada período de sesiones una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación; y

Considerando que la Asamblea ha examinado las propuestas del Consejo para enmendar la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación contenida en la resolución A40-11, apéndices A a G inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 41º período de sesiones;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación, según están formulados al clausurarse el 41º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* pedir al Consejo que presente para su consideración en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación; y
3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A40-11.

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 el carácter evolutivo de la amenaza de actos terroristas, incluyendo la amenaza que plantean los artefactos explosivos ocultos, los ataques a la parte pública, las amenazas tierra-aire, incluidos los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), otros ataques a distancia, las amenazas químicas, los ataques con sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), la explotación del sistema de carga aérea con fines terroristas, el uso de aeronaves como armas, los ciberataques y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, incluyendo particularmente la amenaza interna, que perjudica seriamente la seguridad, eficacia y regularidad de la aviación civil internacional, poniendo en peligro la vida de las personas que se encuentran a bordo y en tierra y menoscabando 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 que las resoluciones A27-12 y A29-16 continúan siendo vigentes;

Reconociendo que la explotación del sector de la aviación para una diversidad de actividades delictivas, como el transporte ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea, y la trata de seres humanos, fauna y flora silvestres, y otros bienes ilícitos, puede revelar o exacerbar vulnerabilidades que podrían explotar quienes desean perpetrar actos de interferencia ilícita;

Recordando la resolución A40-12 sobre la Declaración relativa a la seguridad de la aviación;

Recordando los Comunicados conjuntos emitidos por las Conferencias conjuntas de la OACI y la OMA sobre el mejoramiento de la seguridad y la facilitación de la carga aérea, celebradas en Singapur en julio de 2012, en Manama (Bahrein), en abril de 2014 y en Kuala Lumpur (Malasia) en julio de 2016;

Consciente de las resoluciones 2178 (2014), 2309 (2016), 2341 (2016), 2395 (2017), 2396 (2017), 2482 (2019) y 2617 (2021) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (UNSCR) sobre amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas;

Consciente de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo (2006) como instrumento mundial destinado a potenciar los esfuerzos nacionales, regionales e internacionales de lucha contra el terrorismo;

Consciente de los esfuerzos de la OACI y sus Estados miembros por implementar la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo para intensificar los esfuerzos internacionales, regionales y nacionales de lucha contra el terrorismo, entre ellos la adopción de medidas prácticas para fortalecer la capacidad de los Estados miembros de lucha contra las amenazas terroristas y reforzar la coordinación de las actividades de lucha contra el terrorismo realizadas por el sistema de las Naciones Unidas;

Reconociendo que las consultas mundiales e iniciativas de divulgación a escala mundial con los Estados miembros para elaborar y refinar los elementos del Plan Global para la Seguridad de la aviación (GASeP) llevaron a la adopción del Plan por parte del Consejo en noviembre de 2017;

Reconociendo los mayores esfuerzos que necesitan desplegar los Estados miembros para conseguir los objetivos ambiciosos mundiales del GASeP establecidos para 2023 y 2030, con el apoyo colectivo de otros Estados miembros, la OACI, organizaciones regionales, la industria y todas las demás partes interesadas;

Reconociendo la importancia de que tanto la OACI como los Estados miembros pongan en práctica y fomenten prácticas mundiales de seguridad adecuadas, centradas en los riesgos y proporcionales a la amenaza;

Reconociendo la permanente necesidad de promover la concienciación sobre la seguridad en la aviación y una cultura sólida y efectiva de la seguridad en la aviación, por parte de los Estados miembros, la industria y otras partes interesadas;

Consciente de las hojas de ruta regionales adoptadas en las Conferencias regionales sobre seguridad de la aviación celebradas en Egipto, Panamá, Portugal y Tailandia entre 2017 y 2018;

Recordando el Comunicado de la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en Montreal en noviembre de 2018 y las conclusiones y recomendaciones de la Conferencia;

Recordando la importancia de que los Estados miembros tengan una visión integradora de la seguridad de la aviación y otras disciplinas de la aviación, que mantengan una coordinación eficaz entre los diferentes organismos para garantizar que se tenga en cuenta toda la información pertinente y que se evalúen las consecuencias de toda medida tomada en el marco de las actividades de la aviación civil, particularmente en el ámbito de la seguridad operacional;

Reconociendo que las restricciones y medidas sanitarias motivadas por la pandemia de COVID-19 han tenido un serio impacto en la industria de la aviación y que la OACI y los Estados miembros deben tener en cuenta este impacto cuando tomen decisiones sobre las políticas y medidas relativas a la seguridad de la aviación; y

Reafirmando los compromisos contraídos en la Declaración ministerial de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), entre otros la necesidad de mantener el flujo seguro, protegido y ordenado del tráfico aéreo y el estado de preparación operacional de la aviación, velar por la resiliencia duradera de la aviación internacional e incorporar las enseñanzas extraídas de esta pandemia y otras del pasado.

La Asamblea:

1. *Condena enérgicamente* todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, dondequiera que se cometa, por quienquiera que sea y cualquiera que sea el motivo por el que lo ejecute;
2. *Toma nota con repudio* de todos los actos y tentativas de actos de interferencia ilícita cuyo objetivo es la destrucción de aeronaves civiles en vuelo y de aeropuertos civiles, las amenazas tierra-aire, los ataques con UAS y otros ataques a distancia, y el 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;
3. *Reafirma* que la OACI y sus Estados miembros deben seguir considerando la seguridad de la aviación como un asunto de máxima prioridad y que deberían proporcionar recursos apropiados al respecto;
4. *Exhorta* a todos los Estados miembros a confirmar su apoyo decidido a los principios establecidos por la OACI aplicando las medidas de seguridad más efectivas exigidas y recomendadas en el Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las disposiciones relativas a la seguridad del Anexo 9 — *Facilitación*, individualmente y en mutua colaboración, para prevenir los actos de interferencia ilícita y castigar a los perpetradores y planificadores de tales actos, así como a sus patrocinadores y a quienes financian a los conspiradores para cometerlos;
5. *Reafirma* la responsabilidad de la OACI para facilitar la resolución sistemática y constante de los problemas que puedan surgir entre Estados miembros en asuntos referentes a la explotación segura y ordenada de la aviación civil internacional en todo el mundo;
6. *Encarga* al Consejo que, como prioridad urgente, continúe su labor en relación con las medidas para la prevención de los actos de interferencia ilícita, y asegure que esta tarea se lleve a cabo con el más alto grado de eficiencia y capacidad de reacción;
7. *Exhorta* a la OACI y sus Estados miembros a que implementen las resoluciones 2178, 2309, 2341, 2395, 2396 y 2482 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de acuerdo con sus respectivas competencias y a que demuestren colectivamente el liderazgo mundial de la OACI para proteger la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;
8. *Reconociendo* la función de liderazgo de la OACI en materia de seguridad de la aviación, solicita al Secretario General que dé mayor prominencia a la seguridad de la aviación dentro de la OACI y sus oficinas regionales y garantice la sostenibilidad a largo plazo del programa de seguridad de la aviación de la Organización en el contexto del presupuesto del Programa regular;
9. *Insta* a todos los Estados miembros a continuar apoyando financieramente las actividades de seguridad de la aviación de la Organización adicionales a aquellas presupuestadas en el marco del Programa Regular con contribuciones voluntarias en forma de recursos humanos y financieros;
10. *Encarga* al Consejo que se asegure de que el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación examina periódicamente el GASeP para que mantenga su relevancia, sus prioridades aborden las amenazas nuevas y existentes, y siga siendo una herramienta útil para apoyar los esfuerzos de los Estados miembros destinados a lograr la plena aplicación del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*;
11. *Encarga* al Consejo que considere las lecciones aprendidas de la implementación del GASeP, incluidos los cambios que han ocurrido en la industria de la aviación como consecuencia de la pandemia de COVID-19, al introducir mejoras en el Plan, asegurándose de que contenga metas y objetivos claros y colectivos en materia de seguridad de la aviación, y un mecanismo de seguimiento de los progresos que utilice los procesos y herramientas existentes para asistir a la OACI, los Estados miembros y las partes interesadas en garantizar el mejoramiento continuo de la seguridad de la aviación;

12. *Encarga* al Secretario General que siga reexaminando y mejorando holísticamente los planes y programas de seguridad de la aviación de la OACI, utilizando mecanismos de consulta a los Estados miembros y la industria, a fin de cerciorarse de que los planes y programas sigan cumpliendo los fines previstos y adaptándose a los problemas nuevos y emergentes de la seguridad de la aviación, y que a la vez considere enfoques innovadores para mejorar aún más su eficacia. Los resultados de los exámenes y las recomendaciones deberían ponerse en conocimiento del Consejo periódicamente;

13. *Insta* a todos los Estados miembros a participar activamente en iniciativas mundiales y regionales dirigidas a lograr los fines, objetivos, metas y prioridades nacionales y regionales del GAsEP, teniendo en cuenta los objetivos ambiciosos mundiales del GAsEP fijados para 2023 y 2030; y

14. *Insta* a todos los Estados miembros, la industria y otras partes interesadas a seguir tomando medidas prácticas para la mejora de la cultura de la seguridad de la aviación con el fin de apoyar la implementación efectiva de las medidas de seguridad y promover la concienciación sobre la seguridad de la aviación y el comportamiento óptimo en este ámbito de todas las entidades y personas.

APÉNDICE B

Instrumentos de derecho aeronáutico internacional, promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados para la represión de actos de interferencia ilícita en la aviación civil

a) *Instrumentos de derecho aeronáutico internacional*

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), por el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991), por el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010), por el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010), por el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Montreal, 2014) y por acuerdos bilaterales para la represión de tales actos;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros 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) y el *Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988*, en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991), en el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010), en el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010), y en el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Montreal, 2014)¹,

¹ Las listas de los Estados Parte en instrumentos jurídicos de seguridad de la aviación figuran en www.icao.int bajo “ICAO Treaty Collection” (Colección de Tratados de la OACI).

2. *Exhorta* a los Estados miembros que aún no sean partes en los instrumentos de derecho internacional antes mencionados a que pongan en práctica los principios de dichos instrumentos incluso antes de que los ratifiquen, acepten, aprueben o se adhieran a los mismos, y exhorta a los Estados miembros fabricantes de explosivos plásticos a proceder a la marcación de tales explosivos lo antes posible; y

3. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que continúe recordando a los Estados miembros la importancia de que pasen a ser partes en los Convenios de Tokio, La Haya, Montreal y Beijing, en el *Protocolo complementario del Convenio de Montreal* de 1988, en el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* de 2010, en el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* de 2014 y en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, y que preste asistencia a los Estados miembros que encuentren alguna dificultad en el proceso de adhesión a dichos instrumentos.

b) *Promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados*

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 miembros de leyes penales nacionales que prevean penas severas para tales actos;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a que presten especial atención a la adopción de medidas adecuadas contra las personas que cometan, planifiquen, patrocinen, financien o faciliten actos de interferencia ilícita en la aviación civil y, en especial, a incluir en sus legislaciones normas que prevean el castigo severo de tales personas; y

2. *Exhorta* a los Estados miembros a que adopten medidas adecuadas relativas al enjuiciamiento o a la extradición de las personas que cometan actos de interferencia ilícita en la aviación civil, adoptando a tal efecto las disposiciones legales o tratados correspondientes y concertando acuerdos apropiados que dispongan 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 los Estados miembros ejerzan una vigilancia constante y desarrollen y apliquen medidas para mitigar las amenazas, incluidas las del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9 — *Facilitación*;

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 de bodega, carga, correo, paquetes de mensajería y encomiendas por expreso, y para proteger a la aviación civil contra los ciberataques y las amenazas a las áreas de la parte pública de los aeropuertos, así como contra los ataques llevados a cabo o facilitados internamente;

Considerando que las amenazas a los sistemas de carga aérea y correo en su conjunto exigen un enfoque global en la elaboración y aplicación de requisitos de seguridad y mejores prácticas, incluida la cooperación continua con organizaciones internacionales competentes como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Unión Postal Universal (UPU) y la Organización Marítima Internacional (OMI);

Considerando que la obligación de asegurarse de que los organismos gubernamentales, las autoridades aeroportuarias, los explotadores de aeronaves y otras entidades apliquen medidas de seguridad incumbe a los Estados miembros;

Considerando que la puesta en práctica efectiva 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;

Considerando que es necesario emplear un conjunto extenso de estrategias y herramientas de gestión de riesgos para armonizar las medidas de seguridad con los riesgos de seguridad a fin de garantizar la eficacia y sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación, teniendo en cuenta todo efecto no intencionado en la seguridad operacional de la aviación civil;

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

Considerando que, debido a la pandemia de COVID-19, quizás haya habido casos en los que se haya tenido que autorizar la suspensión temporal de algunos requisitos de seguridad;

Reconociendo la importancia de evaluar y abordar con detenimiento los riesgos vinculados a la reanudación de las operaciones aeronáuticas, con particular atención a los riesgos derivados del impacto de la pandemia sobre el personal;

Considerando que la pandemia de COVID-19 requiere que se dé respuesta a las amenazas y riesgos teniendo en cuenta los nuevos riesgos sanitarios y garantizando a la vez un equilibrio con la facilitación y la sostenibilidad;

Considerando que la integración de una sólida cultura de seguridad en todo el personal de todos los niveles, tengan o no funciones de seguridad, y en todo el sector de la aviación, es imprescindible para el desarrollo y la sostenibilidad de condiciones efectivas de seguridad; y

Considerando que la tecnología, la innovación en los procesos y la instrucción adecuada son necesarias para lograr medidas de seguridad de la aviación y facilitación eficaces y eficientes, y para definir el futuro de los regímenes de inspección de seguridad;

La Asamblea:

1. *Insta* al Consejo a que continúe asignando máxima prioridad a la adopción de medidas centradas en el riesgo que sean efectivas, con base empírica y operacionalmente viables para prevenir los 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, que tenga en cuenta la naturaleza innovadora y evolutiva de dicha amenaza y que mantenga actualizadas las disposiciones del Anexo 17 al Convenio de Chicago desde el punto de vista de la amenaza y los riesgos;
2. *Insta* a todos los Estados miembros a que, de manera individual y en colaboración con otros Estados miembros, adopten todas las medidas posibles para la prevención de actos de interferencia ilícita, en particular, aquellas exigidas o recomendadas por el Anexo 17 y las recomendadas por el Consejo;
3. *Reitera* la responsabilidad de todos los Estados miembros respecto de implantar medidas eficaces de seguridad de la aviación dentro de sus territorios, teniendo en cuenta la evolución de las amenazas;
4. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen de manera plena y sostenida las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación a fin de intensificar 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 rectifiquen con carácter urgente toda laguna o deficiencia, 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 aviación* (Doc 8973 — Distribución limitada) de la OACI y otros textos de orientación relacionados con la seguridad de la aviación disponibles en el sitio web de acceso restringido de la OACI;

5. *Alienta* a los Estados miembros a que concedan gran importancia a las normas recientemente adoptadas para responder a la amenaza interna y garanticen su implementación efectiva en sus jurisdicciones respectivas, y a que sigan adaptando y adoptando medidas frente a esta amenaza;
6. *Alienta* a los Estados miembros a que promuevan la seguridad de la aviación como componente fundamental de las prioridades, planificación y operaciones sociales y económicas nacionales;
7. *Alienta* a los Estados miembros a que colaboren en asociación con la industria para elaborar medidas eficaces de seguridad de la aviación y tecnologías, técnicas y procesos innovadores, realizar pruebas operacionales de los mismos y aplicarlos;
8. *Alienta* a los Estados miembros y a la industria a que coordinen sus esfuerzos para hacer evolucionar la inspección de la seguridad de la aviación a fin de que sea más expeditiva a la hora de responder a nuevas amenazas, así como más fluida y centrada en las personas pasajeras, a la vez que se garantiza el cumplimiento constante de los objetivos del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*;
9. *Alienta* a los Estados miembros y a todas las entidades de la aviación a fomentar una cultura de la seguridad sólida y eficaz en la aviación; incluido el desarrollo de programas de sensibilización sobre la seguridad de la aviación y campañas entre el personal de la aviación y el público en general que hagan hincapié en que la seguridad es responsabilidad de todo el mundo;
10. *Insta* a los Estados miembros a mantener una fuerza laboral competente, motivada y debidamente capacitada y a tomar medidas que garanticen y mantengan las competencias del personal que existían antes de la pandemia de COVID-19;
11. *Alienta* a los Estados miembros a que ejerzan una vigilancia efectiva, que incluya el uso de técnicas a distancia cuando las restricciones u otras circunstancias no permitan las actividades de observación *in situ*, de todos los aspectos de su régimen de seguridad de la aviación para cerciorarse de que las medidas de seguridad se apliquen de forma eficaz y sostenible.
12. *Alienta* a los Estados miembros, de conformidad con sus leyes, reglamentos y programas nacionales de seguridad de la aviación, y en concordancia con los SARPS aplicables, a promover la aplicación de medidas de seguridad de la aviación de manera práctica para:
 - a) ampliar los mecanismos de cooperación existentes entre los Estados miembros y la industria, según sea apropiado, con el fin de intercambiar información y detectar prontamente las amenazas para la seguridad de las operaciones de la aviación civil;
 - b) compartir conocimientos especializados, las mejores prácticas e información relativa a medidas de seguridad preventivas, incluyendo técnicas de registro e inspección, detección de explosivos, detección de conductas en la seguridad de aeropuertos, inspección y validación de credenciales del personal de aeropuertos, desarrollo de recursos humanos e investigación y desarrollo de tecnologías pertinentes;
 - c) utilizar tecnología moderna para detectar artículos y materiales prohibidos e impedir su transporte a bordo, respetando al mismo tiempo la privacidad y la seguridad de las personas;
 - d) definir medidas de seguridad de la aviación adecuadas que se centren en los riesgos y tengan una base empírica, y sean proporcionales a la amenaza, eficaces, eficientes, de niveles múltiples, operacionalmente viables, económica y operacionalmente sostenibles y en las que se tenga en cuenta el impacto en el público pasajero, la tripulación y en el comercio legítimo;

- e) intensificar los esfuerzos para contar con un sistema seguro de carga aérea y correo mediante:
 - i. la elaboración de un marco de seguridad de la carga aérea sólido, sostenible y resiliente;
 - ii. la aplicación efectiva y sostenible de normas de seguridad sólidas;
 - iii. la adopción de un enfoque de cadena de suministro global para la seguridad de la carga aérea y el correo, cuando corresponda;
 - iv. el establecimiento y reforzamiento de la supervisión y del control de calidad de la seguridad de la carga aérea y el correo;
 - v. la participación en iniciativas de cooperación bilateral y multilateral para coordinar las actividades que se requieren para armonizar y reforzar la seguridad de la carga aérea y el correo y garantizar la seguridad de la cadena de suministro mundial de la carga aérea;
 - vi. el intercambio de las mejores prácticas y experiencias adquiridas con otros Estados miembros para mejorar el nivel general de seguridad de la carga aérea y el correo; y
 - vii. el fortalecimiento de las iniciativas destinadas a intensificar la creación de capacidad y la innovación en el área de seguridad de la carga aérea y el correo;
- f) considerar el posible uso indebido de los UAS y aplicar medidas de seguridad a fin de prevenir su uso en actos de interferencia ilícita;
- g) garantizar que se lleven a cabo continuamente evaluaciones de amenazas y riesgos para la seguridad de la aviación civil dentro de sus respectivos territorios y del espacio aéreo situado sobre ellos, y se utilicen esas evaluaciones para fundamentar debidamente la elaboración de contramedidas y ajustar la fijación de políticas de seguridad de la aviación y proporcionar oportunamente información a las partes interesadas pertinentes respecto de todos los posibles riesgos para la aviación civil;
- h) atender el riesgo de ataques en las partes públicas, incluidos los edificios terminales, trabajando con todas las partes interesadas para:
 - i. mantener un equilibrio apropiado entre las necesidades de contar con medidas eficaces y sostenibles de seguridad de la aviación y la facilitación de los pasajeros;
 - ii. implantar un conjunto de medidas basadas en riesgos que sean flexibles y prácticas, con responsabilidades claramente definidas entre los actores pertinentes;
 - iii. evitar, dentro de lo posible, la creación de vulnerabilidades generadas por las áreas de gran concentración de personas en el interior o cerca de la terminal; y
 - iv. mantener una cultura de vigilancia, disuasión, prevención, respuesta y resiliencia constantes de manera coordinada frente a la evolución de las amenazas;
- i) garantizar la protección de la aviación civil contra los ciberataques y las ciberamenazas;
- j) hacer frente al riesgo interno planteado por la explotación del personal y su acceso privilegiado a zonas seguras e información delicada de seguridad, tomando en consideración el impacto de la pandemia de COVID-19 y la posibilidad de que la pandemia haya creado vulnerabilidades nuevas o exacerbado las existentes.

13. *Exhorta* a los Estados miembros, con el debido respeto a su soberanía, a minimizar la perturbación de los viajes aéreos como resultado de la confusión o interpretación no uniforme de normas, mediante la cooperación y coordinación de medidas destinadas a lograr la aplicación uniforme, eficiente y eficaz de los SARPS y textos de orientación y la divulgación de información clara, oportuna y de fácil acceso para el público viajero;

14. *Exhorta* a los Estados miembros a que, al solicitar a otro Estado la aplicación de medidas de seguridad de la aviación para proteger a las aeronaves que vuelan hacia su territorio, tomen plenamente en cuenta las medidas de seguridad de la aviación ya implantadas en el Estado que es objeto de la solicitud y, cuando sea apropiado, reconozcan que dichas medidas son equivalentes para reducir la duplicación;

15. *Pide a la OACI que:*

- a) asegure que las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y del Anexo 9 — *Facilitación* sean compatibles y se complementen;
- b) continúe promoviendo el desarrollo de procesos y conceptos de seguridad de la aviación eficaces e innovadores, mediante eventos regionales y subregionales que creen conciencia sobre la seguridad de la aviación, a solicitud de los Estados miembros interesados, así como a través de la cooperación con las partes interesadas de la industria y fabricantes de equipo para crear la próxima generación de procesos de inspección de pasajeros y carga;
- c) continúe apoyando la labor del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación a la hora de hacer frente a las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil, y elaborando las medidas preventivas adecuadas basadas en los riesgos y con base empírica;
- d) promueva el desarrollo de procesos de reconocimiento mutuo con el propósito de asistir a los Estados miembros en el logro de arreglos de beneficio mutuo, incluyendo los relativos a un control de seguridad único, que les permitan reconocer la equivalencia de sus medidas de seguridad de la aviación cuando con ellas se logren los mismos resultados, en cumplimiento de los requisitos del Anexo 17, y cuando estén basadas en un proceso de validación integral y continuo convenido y en un intercambio constante de información eficiente con respecto a sus respectivos sistemas de seguridad de la aviación; y
- e) continúe ocupándose de otras amenazas y riesgos, incluidas las ciberamenazas a la seguridad de la aviación, así como de los riesgos para la parte pública de los aeropuertos y la seguridad en la gestión del tránsito aéreo, en consulta con el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación y el Grupo Experto en Ciberseguridad; y

16. *Encarga al Secretario General que actualice y enmiende a intervalos apropiados el Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973) de la OACI y elabore nuevos textos de orientación destinados a ayudar a los Estados miembros a responder a las amenazas nuevas y existentes para la aviación y a aplicar las especificaciones y procedimientos relativos a la seguridad de la aviación civil;*

17. *Encarga al Secretario General que garantice el examen y la actualización periódicos de la Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación (Doc 10108 de distribución limitada) de la OACI, que ofrece una metodología de evaluación de riesgos para la seguridad de la aviación que los Estados miembros pueden utilizar para seguir desarrollando sus propias evaluaciones de los riesgos a escala nacional, e incluyan evaluaciones basadas en los riesgos en consonancia con el Doc 10108, en toda recomendación relativa a la adopción de medidas de seguridad de la aviación nuevas o modificadas contenidas en el Anexo 17 o en todo otro documento de la OACI;*

18. *Encarga al Consejo que dé instrucciones al Secretario General y al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que garanticen el empleo de las áreas de especialización apropiadas en la evaluación de los riesgos que enfrenta la seguridad de la aviación y en la elaboración de SARPS, especificaciones, textos de orientación y otros recursos que permitan abordar cuestiones sobre seguridad de la aviación, que incluyan la coordinación con otros grupos de expertos;*

19. *Encarga al Consejo que evalúe continuamente las atribuciones del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación y establezca procedimientos de gobernanza a fin de asegurarse de que el Grupo no tenga limitaciones para estudiar todas las cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación; y*

20. *Encarga al Secretario General que siga velando por que la seguridad de la aviación esté convenientemente considerada como un elemento central y un componente funcional de la Secretaría de la OACI, en proporción a su importancia crítica para el avance, la sostenibilidad y el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional.*

APÉNDICE D

Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación de la OACI

Considerando que el Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USAP) de la OACI ha cumplido con éxito el mandato de la resolución A40-11, apéndice D;

Considerando que uno de los objetivos primordiales de la Organización continúa siendo el de garantizar la protección de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que los Estados miembros están comprometidos a cumplir las normas del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las normas del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación;

Considerando que la creación de un sistema efectivo de vigilancia de la seguridad de la aviación en los Estados miembros apoya la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) internacionales de seguridad de la aviación y contribuye al logro de este objetivo;

Recordando que la responsabilidad final de garantizar la seguridad de la aviación civil recae en los Estados miembros;

Considerando que el CMA-USAP ha demostrado ser de vital utilidad en la detección de problemas de seguridad de la aviación y la formulación de recomendaciones para su solución, y que el Programa sigue contando con el apoyo de los Estados miembros y sirve como catalizador de sus esfuerzos permanentes por cumplir con las obligaciones internacionales que tienen en el ámbito de la seguridad de la aviación;

Considerando que los resultados de las auditorías del CMA-USAP constituyen una importante aportación para comprender la situación de la seguridad de la aviación a nivel mundial, regional y nacional y en cada Estado miembro, y que los datos compilados por el CMA-USAP pueden usarse también para evaluar si los Estados miembros están alcanzando las metas ambiciosas que figuran en el GASeP;

Reconociendo que la implementación efectiva de los planes de medidas correctivas de los Estados para abordar las deficiencias detectadas mediante las auditorías CMA-USAP es parte integrante y crucial del proceso de observación para lograr el objetivo global de mejorar la seguridad de la aviación mundial;

Reconociendo la importancia de contar con un nivel limitado de divulgación con respecto a los resultados de las auditorías de seguridad de la aviación de la OACI, equilibrando la necesidad de que los Estados miembros conozcan los problemas de seguridad de la aviación sin resolver con la necesidad de mantener la información delicada sobre seguridad de la aviación fuera del dominio público;

Considerando la aprobación del Consejo de un mecanismo para abordar las preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC) de manera oportuna;

Reconociendo la importancia de una estrategia coordinada para facilitar la asistencia a los Estados miembros mediante la Junta de Examen de la Observación y la Asistencia de la Secretaría;

Reconociendo que la continuación del CMA-USAP y la evolución continua de este programa es esencial para crear confianza mutua en el nivel de seguridad de la aviación entre los Estados miembros y alentar la aplicación adecuada de las normas relacionadas con la seguridad;

Reconociendo que el impacto de la pandemia de COVID-19 y las limitaciones de recursos han limitado la frecuencia con la que pueden realizarse las auditorías;

Recordando que el 40º período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que informara acerca de la implantación general del CMA-USAP;

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que el CMA-USAP es fundamental para mejorar la seguridad de la aviación mundial mediante auditorías y el seguimiento continuo del desempeño de los Estados miembros en materia de seguridad de la aviación;
2. *Pide* al Secretario General que se cerciore de que el CMA-USAP sigue evaluando y midiendo la implementación efectiva y sostenible de las normas del Anexo 17, incluidos los enfoques de su cumplimiento basados en el riesgo, según proceda, y las normas del Anexo 9 relacionadas con la seguridad, que el orden de prioridad de las auditorías se determina en función del riesgo y que el CMA-USAP permite resolver las deficiencias graves en forma oportuna;
3. *Expresa* su agradecimiento a los Estados miembros por su cooperación en el proceso de auditoría del CMA-USAP y por ofrecer personas expertas en seguridad que obtengan la certificación de auditores del CMA-USAP y presten servicios de corto plazo para la realización de auditorías del CMA-USAP, así como personas expertas a largo plazo para que se desempeñen como jefes y jefas de los equipos de auditoría del CMA-USAP;
4. *Pide* al Consejo que garantice la continuación del CMA-USAP y su dotación de suficientes recursos y supervise sus actividades cuando observa la capacidad de los Estados miembros de establecer y mantener sistemas de seguridad de la aviación sostenibles, en cumplimiento de las normas de la OACI relacionadas con la seguridad de la aviación, y la ejecución de los planes de medidas correctivas para subsanar oportunamente las deficiencias detectadas durante las auditorías del CMA-USAP;
5. *Toma nota* de la labor realizada por la Secretaría de la OACI en consulta con los Estados miembros para examinar el alcance y la metodología del CMA-USAP e insta a la Secretaría a que siga mejorando la efectividad del programa, en consulta con el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre el CMA-USAP;
6. *Hace suyo* el criterio de un nivel limitado de divulgación respecto de los resultados de las auditorías correspondientes al CMA-USAP, incluida la pronta notificación de la existencia de preocupaciones significativas de seguridad de la aviación;
7. *Insta* a todos los Estados miembros a brindar pleno apoyo a la OACI:
 - a) firmando el Memorando de acuerdo relativo al CMA-USAP;
 - b) preparando y presentando a la OACI toda la documentación necesaria de acuerdo con los plazos establecidos antes de las actividades del CMA-USAP programadas por la OACI;
 - c) facilitando la labor de los equipos del CMA-USAP durante la realización de las actividades del CMA-USAP;
 - d) preparando y presentando un plan de medidas correctivas apropiadas para subsanar las deficiencias detectadas durante las actividades del CMA-USAP; y
 - e) implementar esas medidas correctivas dentro de los plazos acordados entre los Estados miembros y la OACI.
8. *Pide* al Secretario General que garantice la sostenibilidad financiera a largo plazo del CMA-USAP disponiendo que se incorporen los requisitos financieros para la dotación de personal y sus actividades en el Presupuesto del Programa regular a la brevedad; y

9. *Pide* que el Consejo presente un informe de situación al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la ejecución del CMA-USAP.

APÉNDICE E

El Programa de Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC) de la OACI

Considerando que la aplicación de medidas técnicas para prevenir los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional exige recursos financieros e instrucción del personal; y

Considerando que, a pesar de la asistencia proporcionada, algunos países, especialmente los países en desarrollo carecen de capacidad de vigilancia de la seguridad de la aviación y siguen experimentando dificultades para aplicar plenamente las medidas preventivas, debido a la insuficiencia de los recursos financieros, técnicos y materiales;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que utilice la influencia de la Organización para promover esfuerzos en todo el mundo por parte de los Estados miembros y otras entidades de la aviación para proporcionar de manera eficaz la asistencia técnica y el apoyo a los Estados miembros alentando actividades coordinadas, específicas y prioritarias de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación internacional;
2. *Insta* a los Estados miembros a que contribuyan voluntariamente con recursos financieros y en especie a fin de aumentar el alcance y el impacto de las actividades de mejoramiento de la seguridad de la aviación de la OACI;
3. *Encarga* al Secretario General que garantice que las contribuciones recibidas para las actividades de apoyo a la implantación y desarrollo de la seguridad de la aviación se destinen exclusivamente a esas actividades;
4. *Insta* a los Estados miembros que puedan hacerlo a que asistan en proporcionar actividades de creación de capacidades específicas y eficaces en la esfera de la seguridad de la aviación. Esas actividades deberían incluir instrucción, asistencia técnica y apoyo a la implantación y desarrollo, transferencia de tecnología y el suministro de otros recursos necesarios cuando se necesiten, para que todos los Estados puedan lograr un régimen perfeccionado y eficaz de seguridad de la aviación;
5. *Invita* a los Estados miembros a valerse de la capacidad que tiene la OACI para proporcionar, facilitar o coordinar asistencia correctiva a corto plazo y asistencia a más largo plazo para subsanar las deficiencias en su aplicación de los SARPS del Anexo 17, y de la capacidad de la OACI para aprovechar al máximo los resultados de las auditorías USAP para definir y canalizar las actividades de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación a fin de beneficiar a los Estados miembros que las requieran;
6. *Invita* a los Estados miembros a que consideren solicitar asistencia de otras organizaciones internacionales y regionales para satisfacer sus requisitos en materia de asistencia técnica dimanantes de la necesidad de proteger la aviación civil internacional;
7. *Insta* a los Estados miembros y organizaciones a compartir con la OACI la información sobre sus programas y actividades de asistencia, a fin de promover la utilización eficiente y eficaz de los recursos;
8. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que facilite la coordinación de los programas y actividades de asistencia en la medida de lo posible, entre otras cosas mediante la recopilación de toda información disponible relacionada con tales iniciativas;

9. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que vigile y evalúe la calidad y eficacia de los proyectos de asistencia de la OACI y brinde informes regulares sobre el uso de los recursos monetarios y en especie y sobre el efecto observable de tales contribuciones;
10. *Insta* a los Estados miembros y a las partes interesadas a asociarse para la organización y el desarrollo de actividades de creación de capacidad y a documentar los compromisos contraídos por cada una de las partes;
11. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que actualice y mejore el Programa OACI de Instrucción en Seguridad de la Aviación, los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) y los seminarios prácticos de seguridad de la aviación y fomente otros métodos de instrucción en seguridad de la aviación, por ejemplo, la capacitación por computadora y el uso de métodos de aprendizaje combinados;
12. *Insta* a los Estados miembros a que contribuyan a las actividades del Programa OACI de Instrucción en Seguridad de la Aviación;
13. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que supervise, desarrolle, promueva, apoye, mantenga y reevalúe periódicamente la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI a fin de garantizar que se cumplan los requisitos de instrucción y se alcancen los niveles de instrucción y cooperación adecuados; y
14. *Insta* a los Estados miembros a utilizar los ASTC de la OACI para la instrucción en seguridad de la aviación.

APÉNDICE F

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 miembros en virtud de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional 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 multilateral y bilateral entre los Estados miembros;

Considerando que los acuerdos multilaterales y bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo representan la principal base jurídica para el transporte comercial internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo;

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

Considerando que el centrarse en resultados de seguridad, el reconocimiento mutuo de la equivalencia y el control de seguridad único, y el respeto del espíritu de cooperación definido en los acuerdos bilaterales o multilaterales de servicios aéreos constituyen principios de política cuya aplicación puede contribuir significativamente a la sostenibilidad de la seguridad de la aviación;

La Asamblea:

1. *Reconoce* que solo se logrará erradicar las amenazas a la aviación civil mediante la actuación concertada de todos los interesados y una estrecha relación de trabajo entre las dependencias y órganos nacionales de reglamentación de la seguridad de la aviación de todos los Estados miembros;
2. *Insta* a todos los Estados miembros a que inserten en sus acuerdos multilaterales y 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 el acuerdo modelo adoptado por el Consejo el 30 de junio de 1989;

3. *Insta* a todos los Estados miembros a adoptar los principios clave siguientes como base para la cooperación internacional en el área de seguridad de la aviación y para garantizar una cooperación efectiva en seguridad de la aviación entre los Estados miembros, la OACI y otras organizaciones internacionales pertinentes:

- a) respeto del espíritu de cooperación definido en los acuerdos bilaterales o multilaterales de servicios aéreos;
- b) reconocimiento de medidas de seguridad equivalentes; y
- c) concentración en resultados de seguridad;

4. *Insta* a todos los Estados miembros que aún no formen parte de la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI a incorporarse a la misma, dado que ha sido establecida para permitir la comunicación de toda amenaza inminente a las operaciones de transporte aéreo civil, proporcionando de este modo una red de contactos internacionales de seguridad de la aviación dentro de cada Estado e intensificando su coordinación y cooperación para garantizar el intercambio de las mejores prácticas por conducto de la AVSECPaedia;

5. *Insta* a la OACI a que promueva iniciativas que permitan establecer plataformas tecnológicas para intercambiar información sobre la seguridad de la aviación entre los Estados miembros;

6. *Pide* que la OACI continúe:

- a) alentando a los Estados miembros a informar sobre su experiencia en materia de cooperación para la prevención de los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional;
- b) analizando las diferentes circunstancias y tendencias en la prevención de las amenazas a la aviación civil internacional en distintas regiones del mundo; y
- c) formulando recomendaciones para fortalecer las medidas encaminadas a disuadir y prevenir dichos actos de interferencia ilícita;

7. *Encarga* al Consejo que actúe con la urgencia y celeridad necesarias para tratar las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil, procurando mitigar toda perturbación innecesaria de los viajes aéreos como resultado de la confusión o la aplicación o interpretación no uniforme de las medidas requeridas, facilitando una respuesta común y coherente por parte de los Estados miembros y alentándolos a proporcionar comunicaciones claras al público viajero.

APÉNDICE G

Cooperación internacional y regional en materia de seguridad de la aviación

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

Reconociendo la puesta en marcha del Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista de las Naciones Unidas con el fin de reforzar el enfoque común de las Naciones Unidas para apoyar a los Estados miembros en la aplicación de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo y las resoluciones y mandatos pertinentes de las Naciones Unidas.

La Asamblea:

1. *Invita* a la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), al Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), a la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC/INTERPOL), a la Organización

Marítima Internacional (OMI), a la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), a la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas, a la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas, a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), a la Unión Postal Universal (UPU), a la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a la Unión Africana (UA), a la Unión Europea (UE), a la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), a la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), 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), al Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), al Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), a Global Express Association (GEA), a la Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados (FIATA), a la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA) y a otros interesados 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 continúe cooperando con el Comité contra el Terrorismo (CCT) de las Naciones Unidas en relación con esferas de la seguridad de la aviación y la gestión fronteriza, el esfuerzo mundial para combatir el terrorismo, y que pida al Secretario General que recurra al personal especializado de la Organización para asistir a la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas en la realización de visitas a los países para evaluar los esfuerzos de lucha contra el terrorismo de los Estados miembros, incluidos los progresos realizados, las deficiencias pendientes y las esferas prioritarias para las necesidades de asistencia técnica, así como para determinar las tendencias y dificultades relacionadas con el terrorismo y las mejores prácticas empleadas en la aplicación de las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad; y

3. *Encarga* al Secretario General que recurra al personal especializado de la Organización en el ámbito de la seguridad de la aviación y la gestión fronteriza para apoyar la labor del marco del Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista de las Naciones Unidas con el fin de reforzar el enfoque común de las Naciones Unidas para prevenir y combatir el terrorismo, y asistir a la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas en sus iniciativas para proporcionar asistencia técnica y apoyo en la creación de capacidad a los Estados miembros, velando a la vez porque las actividades de asistencia estén coordinadas para evitar la duplicación de esfuerzos y garantizar un uso eficaz de los recursos.

Resolución A41-19: Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil

Considerando que el sistema de aviación mundial es un sistema altamente complejo e integrado que comprende sistemas que son críticos para la seguridad y protección de las operaciones de aviación civil;

Observando que el sector de la aviación depende cada vez más de la confiabilidad, integridad y disponibilidad de sistemas, datos e información;

Consciente de que las ciberamenazas a la aviación civil evolucionan rápida y continuamente, que la aviación sigue siendo un objetivo para los delincuentes, tanto en el ámbito cibernético como en el físico, y que las ciberamenazas pueden mutar hasta llegar a afectar sistemas críticos de la aviación civil en todo el mundo;

Reconociendo que no todos los sucesos de ciberseguridad que afectan a la seguridad operacional de la aviación civil se relacionan con actos ilícitos y/o intencionales;

Reconociendo la naturaleza polifacética y multidisciplinaria de los problemas de ciberseguridad y sus soluciones, y observando que los riesgos cibernéticos pueden afectar simultáneamente una amplia gama de áreas de la aviación y propagarse con rapidez;

Reafirmando las obligaciones estipuladas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) de velar por la seguridad operacional, la seguridad y la continuación de la aviación civil;

Considerando que el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing) mejorarían el marco jurídico mundial para tipificar los ciberataques contra la aviación civil internacional como delitos, por lo que la ratificación de ambos instrumentos por los Estados garantizaría la disuasión y el castigo de dichos ataques en cualquier parte del mundo donde se produzcan;

Reafirmando la importancia y urgencia de abordar la ciberseguridad y la ciberresiliencia de los sistemas de la aviación civil, los datos e información críticos frente a las ciberamenazas y peligros, entre ellos las interfaces comunes entre la aviación civil y la militar;

Considerando la necesidad de trabajar en colaboración para crear un marco mundial eficaz y coordinado que permita abordar la ciberseguridad de la aviación y apoyar la ciberseguridad y la ciberresiliencia del sistema de aviación mundial ante las ciberamenazas que atenten contra la seguridad operacional y/o seguridad de la aviación civil;

Reconociendo la labor y el liderazgo de la OACI en los ámbitos de ciberseguridad y ciberresiliencia de la aviación, a lo largo de las distintas disciplinas de la aviación;

Reconociendo que es necesario armonizar la ciberseguridad en la aviación a nivel mundial, regional y nacional con miras a asegurar la coherencia y plena interoperabilidad de las medidas de protección y los sistemas de gestión de riesgos;

Reconociendo la importancia de establecer un plan claro de gobernanza y rendición de cuentas a nivel nacional para la ciberseguridad de la aviación civil, incluida la designación de una autoridad nacional competente encargada de la seguridad de la aviación en coordinación con las autoridades y organismos nacionales interesados; y

Destacando el valor de las importantes iniciativas, planes de acción, publicaciones y demás medios concebidos para abordar los problemas de ciberseguridad en colaboración y de forma holística.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a adoptar y ratificar el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing) como instrumentos para hacer frente a los ciberataques contra la aviación civil;
2. *Exhorta* a los Estados y las partes interesadas de la industria a adoptar las medidas siguientes para abordar las ciberamenazas a la aviación civil:
 - a) implantar la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación de la OACI, y utilizar el Plan de Acción de Ciberseguridad de la OACI como herramienta para apoyar la implementación de la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación;
 - b) designar la autoridad competente en materia de ciberseguridad de la aviación y definir la interacción entre dicha autoridad y los organismos nacionales interesados;
 - c) definir las responsabilidades de los organismos nacionales y las partes interesadas de la industria con respecto a la ciberseguridad en la aviación civil;
 - d) elaborar e implementar un marco sólido de gestión de riesgos de ciberseguridad que se base en prácticas pertinentes de gestión de riesgos de seguridad de la aviación y seguridad operacional, y adoptar un enfoque basado en los riesgos para proteger los sistemas, información y datos críticos de la aviación civil de las ciberamenazas;

- e) establecer políticas e instrumentos y destinar recursos para garantizar que los sistemas de aviación críticos tengan una arquitectura diseñada para ser segura; que los sistemas estén protegidos y sean resilientes; que los datos estén seguros y disponibles cuando estén almacenados y mientras sean transferidos; que tengan métodos de vigilancia, detección y notificación de incidentes; que se elaboren y se pongan en práctica planes de recuperación de incidentes; y que se lleven a cabo análisis forenses de los ciberincidentes;
 - f) fomentar la coordinación entre gobierno e industria con respecto a las estrategias, políticas y planes de ciberseguridad de la aviación, así como el intercambio de información para ayudar a identificar las vulnerabilidades críticas que sea necesario resolver;
 - g) fomentar la cooperación civil/militar en lo que respecta a la identificación, protección y vigilancia de las vulnerabilidades y los flujos de datos comunes en las interfaces entre los sistemas de aviación civil y militar, y colaborar en la respuesta a las ciberamenazas comunes y en la recuperación de los ciberincidentes;
 - h) formar y participar en asociaciones y mecanismos entre gobierno e industria, a nivel nacional e internacional, para compartir sistemáticamente la información sobre ciberamenazas, incidentes, tendencias y acciones de mitigación;
 - i) diseñar y aplicar una sólida cultura de ciberseguridad en todo el sector de la aviación civil;
 - j) alentar a los Estados a que sigan aportando su contribución a la OACI en la elaboración y aplicación de normas, estrategias y mejores prácticas internacionales para hacer que progresen la ciberseguridad y la ciberresiliencia de la aviación; y
 - k) colaborar continuamente en el desarrollo del marco de ciberseguridad de la OACI adoptando un enfoque horizontal, intersectorial y funcional que integre la seguridad operacional de la aviación, la seguridad de la aviación, la facilitación, la navegación aérea, las comunicaciones, la vigilancia, la gestión del tránsito aéreo, las operaciones de aeronaves, la aeronavegabilidad y demás disciplinas pertinentes.
3. *Encarga a la OACI que:*
- a) siga promoviendo la adopción y ratificación universal del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional (Convenio de Beijing) y el Protocolo Complementario del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves (Protocolo de Beijing); y
 - b) continúe asegurándose de que los asuntos de ciberseguridad y ciberresiliencia se examinen y coordinen de forma transversal por medio el nuevo mecanismo de la OACI que trata el tema de la ciberseguridad.

Resolución A41-20: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local

Considerando que en la resolución A40-17 la Asamblea resolvió seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente;

Considerando que la resolución A40-17 consiste en un texto de introducción y varios apéndices relativos a asuntos específicos pero interrelacionados; y

Considerando la necesidad de reflejar la evolución posterior al 40º período de sesiones de la Asamblea en materia de ruido y emisiones de los motores de las aeronaves;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución enunciados más adelante, junto con las resoluciones A41-21: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Cambio climático* y A41-22: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)* constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente, a la clausura del 41º 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 medioambiente

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 de la aviación en la calidad del aire local

2. *Pide* al Consejo que presente en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente para examinarlas; y

3. *Declara* que la presente resolución junto con las resoluciones A41-21: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Cambio climático* y A41-22: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)* sustituyen a las resoluciones A40-17, A40-18 y A40-19.

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 medioambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas amplias que incluyan los avances tecnológicos, procedimientos de gestión del tránsito aéreo y operacionales más eficientes, el reciclaje de aeronaves, la utilización de fuentes de energía limpia, renovable y sostenible, la utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos, participación de la comunidad y medidas basadas en el mercado;

Considerando que todos los Estados miembros de la OACI acordaron seguir tratando todos los asuntos de la aviación relacionados con el medioambiente y mantener, también, la iniciativa de elaborar orientación sobre políticas en torno a estos asuntos y no dejar dicha iniciativa a otras organizaciones;

Considerando que otras organizaciones internacionales están destacando la importancia de contar con políticas ambientales que abarquen al transporte aéreo;

Considerando que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el futuro crecimiento y desarrollo de la economía, el comercio, el intercambio cultural y el entendimiento entre los pueblos y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medioambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;

Reconociendo que la labor de la Organización relacionada con el medioambiente contribuye a 14 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas;

Considerando que para que la OACI y sus Estados miembros elaboren criterios es indispensable contar con la mejor y más fiable información disponible sobre los efectos de la aviación en el medioambiente;

Reconociendo que se ha logrado un progreso considerable respecto a las repercusiones de la aviación en el medioambiente y que las aeronaves producidas actualmente son 80 % más eficientes en su consumo de combustible y 75 % más silenciosas que las de los años sesenta;

Reconociendo que se están desarrollando nuevas tecnologías y fuentes de energía innovadoras para la aviación a un ritmo acelerado, y que se requerirá mucho trabajo de la OACI para mantenerse a la par con la certificación ambiental oportuna de tales nuevas tecnologías;

Considerando que siempre que se reconozca la existencia de interdependencias de los efectos ambientales de la aviación, como el ruido y las emisiones de los motores, dichas interdependencias deben tenerse en cuenta al definir las políticas de control en la fuente y de mitigación a nivel operacional;

Considerando que la gestión y el diseño del espacio aéreo pueden estar presentes al considerarse las repercusiones de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial y que es necesario que los Estados aborden, en forma individual o colectiva a escala regional, las cuestiones económicas e institucionales afines;

Considerando que la cooperación con otras organizaciones internacionales es importante para avanzar en el conocimiento de los impactos de la aviación en el medioambiente y a fin de definir criterios apropiados para tratar estos impactos;

Reconociendo la importancia de un sistema de transporte aéreo resiliente que pueda adaptar su infraestructura y operaciones a un clima en evolución;

Reconociendo la importancia de la investigación y el desarrollo en el campo de la eficiencia energética para la aviación que permita que las operaciones del transporte aéreo internacional tengan un menor impacto en el medioambiente, tanto respecto a la calidad del aire local como al clima mundial; y

Tomando nota de la importancia de contar con información actualizada sobre las repercusiones presentes y futuras del ruido y de las emisiones de las aeronaves, como se indica en las tendencias ambientales mundiales de la OACI, para respaldar la toma de decisiones en cuestiones ambientales;

La Asamblea:

1. *Declara* que la OACI, como principal organismo de las Naciones Unidas (ONU) en asuntos relacionados con la aviación civil internacional, es consciente de los efectos ambientales adversos que pueden relacionarse con la

actividad de la aviación civil, de los que seguirá ocupándose, y reconoce su responsabilidad y la de sus Estados miembros de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medioambiente. En el desempeño de sus responsabilidades, la OACI y sus Estados miembros procurarán:

- a) limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por el ruido considerable de las aeronaves;
 - b) limitar o reducir el impacto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local;
 - c) limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial; y
 - d) garantizar la futura resiliencia del transporte aéreo adaptando su infraestructura y operaciones a las consecuencias del cambio climático.
2. *Destaca* la importancia de que la OACI siga desempeñando una función de liderazgo en todos los aspectos de la aviación civil internacional relacionados con el medioambiente y pide al Consejo que siga tomando la iniciativa en la elaboración de orientación en materia de políticas sobre dichos aspectos, iniciativa con la que se reconoce la gravedad de los desafíos que enfrenta el sector;
 3. *Pide* al Consejo que siga evaluando regularmente las repercusiones presentes y futuras del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de las aeronaves y que continúe elaborando instrumentos para este fin;
 4. *Pide* al Consejo que siga vigilando de cerca las tecnologías innovadoras y las nuevas fuentes de energía para la aviación, en preparación para la certificación ambiental oportuna de tales tecnologías, incluido el proceso de evaluación de la OACI;
 5. *Celebra* el lanzamiento de las herramientas de la OACI de seguimiento de las innovaciones, que pueden generar reducciones de las emisiones de CO₂ en el sector, y *pide* al Consejo que haga un seguimiento de las herramientas y las mantenga al día, según corresponda;
 6. *Pide* al Consejo que mantenga y actualice el conocimiento sobre las interdependencias y las ventajas y desventajas que se asocian a las medidas destinadas a atenuar las repercusiones de la aviación en el medioambiente para optimizar la toma de decisiones;
 7. *Pide* al Consejo que establezca un conjunto de indicadores ambientales relacionados con la aviación, que los Estados podrían usar para evaluar la eficacia de las operaciones de aviación y de las normas, políticas y medidas para atenuar el impacto ambiental de la aviación;
 8. *Pide* al Consejo que difunda información sobre los efectos y tendencias actuales y futuros del ruido de las aeronaves, el consumo de combustible de aviación, el rendimiento del combustible en el sistema de aviación y las emisiones de materia particulada (PM) y óxidos de nitrógeno (NOx) de los motores de las aeronaves, reflejando la labor de la Organización, los planes de acción presentados por los Estados, el plan mundial de navegación aérea de la OACI, los normas y métodos recomendados de la OACI y las políticas y textos de orientación de la OACI relativos al medioambiente, utilizando medios adecuados tales como informes periódicos y seminarios prácticos, así como mediante la coordinación con las Oficinas regionales de la OACI;
 9. *Invita* a los Estados a que sigan apoyando diligentemente las actividades de la OACI relativas al medioambiente e insta a los Estados miembros a que respalden las actividades no previstas en el presupuesto mediante un nivel razonable de contribuciones voluntarias;
 10. *Invita* a los Estados y a las organizaciones internacionales a que proporcionen la información y los datos científicos necesarios para permitir que la OACI realice su labor en este campo;

11. *Celebra* el establecimiento de la Coalición Mundial para la Aviación Sostenible de la OACI como foro de partes interesadas para facilitar la elaboración de nuevas ideas y acelerar la puesta en práctica de soluciones innovadoras para el medioambiente, y *pide* al Consejo que aliente a más partes interesadas a sumarse a la Coalición;
12. *Alienta* al Consejo a que siga cooperando estrechamente con las organizaciones internacionales y otros órganos de las Naciones Unidas para comprender los impactos de la aviación en el medioambiente y para establecer políticas que se ocupen de éstos; y
13. *Insta* a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas con respecto al medioambiente que puedan afectar negativamente al desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional.

APÉNDICE B

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

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, aunque la comunidad científica está mejorando su comprensión de las incertidumbres relacionadas con las consecuencias ambientales de las emisiones de aeronave tanto a nivel local como mundial, estas consecuencias continúan siendo causa de preocupación y requieren medidas apropiadas;

Reconociendo que existen interdependencias relacionadas con la tecnología, el diseño y las operaciones de aeronaves que han de tenerse en cuenta cuando se abordan las inquietudes relacionadas con el ruido, la calidad del aire local y el cambio climático;

Considerando que el Consejo ha constituido un Comité sobre la Protección del Medioambiente 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;

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen I — *Ruido de las aeronaves*, que contiene normas de homologación acústica para las aeronaves subsónicas (excepto las de aviones para despegue y aterrizaje cortos/despegue y aterrizaje verticales) y ha comunicado esta medida a los Estados miembros;

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 motores de aeronave y ha comunicado esta medida a los Estados miembros;

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen III — *Emisiones de CO₂ de los aviones*, que contiene normas para la certificación de emisiones de CO₂ para los aviones, y ha comunicado esta medida a los Estados miembros;

Reconociendo que la norma de certificación de las emisiones de materia particulada no volátil (nvPM) y la norma de certificación de las emisiones de CO₂ son una comparación técnica de las tecnologías de la aviación diseñada para uso en los procedimientos de certificación de las emisiones de nvPM y de certificación de las emisiones de CO₂, respectivamente, y que no se las concibió para que sirvan de base para restricciones operacionales o gravámenes por emisiones;

Considerando que se han elaborado, enmendado y publicado orientaciones de política de la OACI para abordar las inquietudes ambientales relacionadas con el ruido y las emisiones de motores;

Reconociendo el trabajo realizado por el CAEP en su primer examen integrado a cargo de especialistas independientes de tecnologías de aeronaves y motores, y la formulación de metas tecnológicas a mediano (2027) y largo (2037) plazos en términos de ruido, consumo de combustible y emisiones;

Reconociendo la necesidad de actualizar oportunamente y elaborar normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación de la OACI relativos al medioambiente para las nuevas tecnologías de aeronave avanzada, según corresponda; y

Reconociendo que se están desarrollando a un ritmo acelerado nuevas tecnologías y fuentes de energía innovadoras para la aviación, incluyendo aeronaves híbridas, eléctricas y de hidrógeno;

La Asamblea:

1. *Acoge con satisfacción* los continuos beneficios de la norma más estricta respecto al ruido de las aeronaves que figura en el Anexo 16, Volumen I, capítulo 14 que se empezó a aplicar el 31 de diciembre de 2017 y el 31 de diciembre de 2020 a las aeronaves con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a 55 toneladas;
2. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo, en marzo de 2014, de la nueva norma relativa al ruido que se empezó a aplicar el 1 de enero de 2018 o después de esa fecha a los rotores basculantes;
3. *Acoge con satisfacción* los beneficios de la norma de la OACI relativa a las emisiones de CO₂ de los aviones que se aplicará a partir del 1 de enero de 2020 o después de esa fecha a los nuevos tipos de avión, excepto los nuevos tipos de avión que tengan una MTOM inferior o igual a 60 toneladas y una capacidad máxima de 19 asientos para los cuales la fecha de aplicación sería el 1 de enero de 2023 o posterior;
4. *Acoge con satisfacción* los beneficios de la norma de la OACI sobre emisiones de CO₂ de los aviones, que se aplicará, a partir del 1 de enero de 2023, a los aviones en producción con una fecha de cese de la producción del 1 de enero de 2028;
5. *Acoge con satisfacción* los beneficios de la norma inicial de emisiones de nvPM en masa para todas las aeronaves de turbofán y de reacción con empuje nominal superior a 26,7 kN para las cuales la fecha de fabricación de cada motor sea el 1 de enero de 2020;
6. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo, en marzo de 2020, de la nueva norma relativa a las emisiones en masa y número de materia particulada no volátil (nvPM) que es aplicable a los diseños de motores de aeronave nuevos y en producción con empuje nominal superior a 26,7 kN a partir de enero de 2023;
7. *Insta* a los Estados a que reconozcan que las normas de certificación de las emisiones de nvPM y de CO₂ no se concibieron para que sirvan de base para restricciones operacionales o gravámenes por emisiones;
8. *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 medioambiente;
9. *Pide* al Consejo que siga de cerca las tecnologías innovadoras y las nuevas fuentes de energía para la aviación, en preparación para la certificación ambiental oportuna de tales tecnologías;
10. *Pide* al Consejo que se asegure de que el CAEP prosiga rápidamente su programa de trabajo en materia de ruido y de emisiones con el fin de poder elaborar soluciones apropiadas lo antes posible, y que se le proporcionen los recursos necesarios para hacerlo;
11. *Insta* a los Estados miembros de las regiones del mundo actualmente poco representadas en el CAEP a que participen en las actividades del Comité;

12. *Pide* al Consejo que proporcione a los Estados y organizaciones internacionales toda la información sobre medidas disponibles para reducir la repercusión de las operaciones de la aviación en el medioambiente de modo que sea posible actuar aplicando las medidas apropiadas;
13. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen, cuando corresponda, las disposiciones de la OACI preparadas con arreglo a la cláusula dispositiva 8 de este apéndice; y
14. *Pide* al Consejo que continúe la preparación de escenarios y siga empleándolos para evaluar la repercusión futura de las emisiones de la aviación en el medioambiente y que coopere con otras organizaciones internacionales a este respecto.

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, incluidos los reglamentos sobre el medioambiente;

Considerando que una elaboración no coordinada de políticas y programas nacionales y regionales para mitigar 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 medioambiente, y que procura activamente llevar adelante el concepto de un “enfoque equilibrado” para la reducción del ruido de las aeronaves y la orientación a los Estados para su aplicación;

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 aplicables para reducirlo considerando cuatro elementos principales, a saber, 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 las aeronaves constituye un medio fundamental para que la OACI y sus Estados miembros elaboren políticas;

Considerando que la aplicación del enfoque equilibrado y las decisiones relativas a sus elementos incumben a los Estados miembros y que, en definitiva, es responsabilidad de los Estados elaborar soluciones apropiadas para los problemas del ruido en sus aeropuertos, tomando en cuenta las normas y políticas de la OACI;

Considerando que la Circular 351 de la OACI, *Participación de la comunidad en la gestión ambiental en la aviación*, destaca la participación de la comunidad como un componente esencial de una nueva política integral de gestión del ruido;

Considerando que la orientación de la OACI elaborada 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)] se ha actualizado ulteriormente;

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 y leyes vigentes 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;

Reconociendo la aprobación del nuevo *Manual sobre oportunidades operacionales para reducir el ruido de las aeronaves* (Doc 10177);

Considerando que las mejoras logradas en muchos aeropuertos respecto al ruido mediante el remplazo de las aeronaves que cumplen los requisitos del capítulo 2 (aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica 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 la sostenibilidad del crecimiento futuro y no deberían resultar erosionadas por una expansión urbana incompatible alrededor de los aeropuertos; y

Tomando nota de que el análisis de las tendencias en materia de ruido de las aeronaves realizado por el CAEP indica que, en una hipótesis de mejoras tecnológicas avanzadas, el aumento de las operaciones de aeronaves dejaría de provocar un aumento en el área de curva de ruido después de 2030, si para ello los Estados miembros de la OACI toman una serie de medidas ambiciosas;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros 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. *Acoge con satisfacción* el progreso logrado hasta la fecha respecto al ruido de las aeronaves y alienta a los Estados, fabricantes y explotadores a que sigan participando en la labor de la OACI relativa a dicho ruido y aplicando tecnologías y políticas que reduzcan su efecto en las comunidades en las cercanías de los aeropuertos;
3. *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, los acuerdos y las leyes vigentes y las políticas establecidas pertinentes, cuando aborden los problemas del ruido en sus aeropuertos internacionales;
 - b) instituyan o supervisen un proceso transparente cuando consideren medidas para mitigar el ruido, que incluyan:
 - 1) la evaluación del problema del ruido en el aeropuerto en cuestión basándose en criterios objetivos y mensurables y otros factores pertinentes;
 - 2) la evaluación de los costos y los beneficios probables de las diversas medidas posibles y, basándose en esa evaluación, la selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas para el medioambiente del modo más eficaz en función del costo; y
 - 3) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evaluación, la consulta con los interesados y la solución de controversias;

4. *Alienta* a los Estados a:

- a) promover y dar apoyo a los estudios y programas de investigación y desarrollo tecnológico dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios teniendo en cuenta las interdependencias y otras inquietudes ambientales;
- b) aplicar políticas de planificación y gestión de la utilización de los terrenos para limitar una expansión urbana incompatible con áreas sensibles al ruido y medidas de atenuación 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 considerando las interdependencias y otras inquietudes ambientales; 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 y teniendo en cuenta el posible impacto de estas restricciones en otros aeropuertos;

5. *Pide* a los Estados que:

- a) en la medida posible, cooperen estrechamente para garantizar la armonización de los programas, planes y políticas;
- b) integren a las comunidades de manera oportuna y regular, según los principios definidos en la Circular 351;
- c) se aseguren de que la aplicación de toda medida para mitigar el ruido sea compatible con el principio de no discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago; y
- d) consideren las condiciones económicas particulares de los países en desarrollo;

6. *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;

7. *Pide* al Consejo que:

- a) evalúe continuamente la evolución de los efectos del ruido de las aeronaves;
- b) se asegure de que la orientación sobre el enfoque equilibrado del Doc 9829 está actualizada y responde a los requisitos de los Estados;
- c) se asegure de que se mantengan y se pongan a disposición de los Estados y suficientes orientaciones sobre la participación de la comunidad; y
- d) fomente la aplicación del enfoque equilibrado, por ejemplo, mediante seminarios prácticos; y

8. *Pide* a los Estados que presten el debido apoyo a esta labor de orientación de la OACI y a todo trabajo adicional sobre métodos y para la evaluación de las repercusiones o la eficacia de las medidas del enfoque equilibrado, según sea necesario.

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 de una categoría de aeronaves basada en el ruido, en todos los aeropuertos de uno o más Estados;

Considerando que el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación ha concluido que una eliminación progresiva general de las operaciones de las aeronaves del capítulo 3 por todos los países que impusieron una eliminación gradual de las operaciones de las aeronaves del capítulo 2 no se apoya en fundamentos de costo-beneficio, habiendo emprendido la tarea que culminó con la recomendación de una nueva norma de homologación acústica para el Volumen I del Anexo 16 en la inteligencia de que no correspondía considerar una nueva eliminación gradual;

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 o 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, decidan eliminar gradualmente las aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica 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 sean conformes 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 siete 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 cumplen, por homologación original o rehomologación, las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, capítulos 3 o 4;
5. *Insta* a los Estados a que no impongan ninguna restricción a las operaciones de las aeronaves que sean conformes 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 cumplen 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 de este 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 se prevén más reducciones del ruido en la fuente como resultado de la introducción de nuevas normas de homologación acústica en el Volumen I del Anexo 16 y por la asimilación en las flotas de la tecnología de reducción del ruido;

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 se están aplicando otras medidas para mitigar el ruido, aunque en ciertos casos continúa la expansión urbana;

Considerando que la eliminación gradual de aeronaves que cumplen 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 considerado la posibilidad de imponer restricciones a las operaciones de ciertas aeronaves que cumplen 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 repercusiones económicas en las inversiones en flotas de los explotadores de aeronaves de los Estados en que no se impongan estas 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 del Anexo 16 sobre el ruido no era imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves y que, específicamente, las normas que figuran en el Anexo 16, Volumen I, capítulos 4 y 14, y cualesquiera otros niveles de mayor rigurosidad adoptados por el Consejo son para fines de homologación únicamente; y

Reconociendo en particular que los Estados tienen obligaciones jurídicas, leyes, acuerdos vigentes y políticas establecidas que pueden regir la gestión de los problemas acústicos en sus aeropuertos y que podrían afectar a 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 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 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 aplicables 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, permiten la introducción en un aeropuerto de restricciones a las operaciones de las aeronaves que cumplen 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 dificultades excesivas, otorgando exenciones;
 - f) introduzcan esas restricciones gradualmente, 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 preaviso 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 las 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, las normas acústicas del Anexo 16, Volumen I, capítulos 4 y 14, y cualesquiera otros niveles de mayor rigurosidad adoptados por el Consejo.

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 que pueden verse afectadas por el 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 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, ha tenido éxito en muchos aeropuertos para reducir el tamaño de las curvas isosónicas que definen las áreas en que la población 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;

Reconociendo que la nueva norma que figura en el Anexo 16, Volumen I, capítulo 4 ha aumentado las oportunidades para que los explotadores replacen las aeronaves de sus flotas por otras más silenciosas;

Reconociendo que, una vez implantada, la norma contenida en el Anexo 16, Volumen I, capítulo 14, aumentará las oportunidades para que los explotadores reemplacen 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 la responsabilidad de las autoridades locales, afecta sin embargo a la capacidad de los aeropuertos, lo que a su vez tiene repercusiones en la aviación civil;

Reconociendo que en el *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184), Parte 2 — *Utilización del terreno y gestión del medio ambiente*, figuran textos de orientación actualizados sobre la planificación apropiada de la utilización de terrenos y medidas para mitigar el ruido;

Reconociendo que la Circular 351 de la OACI *Participación de la comunidad en la gestión del medio ambiente* de la OACI constituye un complemento de las políticas actuales de gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos y sus alrededores;

Reconociendo la colección electrónica de información práctica para aeropuertos ecológicos (*Eco-Airport Toolkit*) como un recurso de referencia para las buenas políticas de gestión del ruido en los aeropuertos y sus alrededores; y

Reconociendo que las aeronaves con tecnología emergente, como los drones y los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), pueden tener un impacto en forma de ruido en las zonas situadas más allá de los terrenos que rodean un aeropuerto;

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;
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 la norma del capítulo 4, no resulten comprometidas por una utilización de los terrenos o una expansión urbana inapropiadas, 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 en la ampliación de 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 dispongan 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 medioambiente que sea de fácil lectura para las comunidades cercanas a los aeropuertos;

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, incluyendo la colección electrónica de información práctica para aeropuertos ecológicos.

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 los bienes, tanto en tierra como en el mar;

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;

Reconociendo la labor en curso para elaborar una nueva norma relativa al ruido supersónico para futuras aeronaves y comprender el estado actual del conocimiento del estampido sónico, la investigación y los proyectos de aviones supersónicos; y

Reconociendo que la certificación de aeronavegabilidad de un avión supersónico podría tener lugar entre 2020 y 2025, y que se requieren estudios y trabajo adicionales en preparación para la certificación ambiental oportuna de ese avión;

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 de la aviación en la calidad del aire local

Considerando que hay una creciente preocupación por el impacto de la aviación en la atmósfera en relación con la calidad del aire local y los efectos conexos en la salud y bienestar humanos;

Considerando que las evidencias del impacto de las emisiones de NO_x y de materia particulada (PM) de los motores de aeronave en la superficie local y en la calidad del aire local regional son actualmente más convincentes;

Reconociendo que la comunidad científica está mejorando su comprensión de las incertidumbres relacionadas con las consecuencias de las emisiones de NO_x y de PM de los motores de aeronave en el clima a escala mundial;

Reconociendo que existen interdependencias relacionadas con el diseño y las operaciones de las aeronaves que han de tenerse en cuenta cuando se abordan las inquietudes relacionadas con el ruido, la calidad del aire local y el cambio climático;

Reconociendo que la OACI ha establecido normas técnicas y ha promovido el desarrollo de procedimientos operacionales que han reducido significativamente la contaminación que afecta a la calidad del aire local y que procede de las aeronaves;

Reconociendo el trabajo realizado por el CAEP en su primer examen integrado a cargo especialistas independientes de tecnologías de aeronaves y motores, y la formulación de metas tecnológicas a mediano (2027) y largo (2037) plazos en términos de ruido, consumo de combustible y emisiones;

Considerando que en los últimos decenios muchos contaminantes tales como el hollín y los hidrocarburos sin quemar de los motores de aeronave que afectan a la calidad del aire local y regional han disminuido drásticamente;

Considerando que los avances en los procedimientos operacionales tales como las operaciones en descenso continuo ha dado como resultado una reducción aún mayor de las emisiones de las aeronaves;

Considerando que una evaluación de las tendencias en las emisiones de NO_x, PM y otras emisiones gaseosas producidas por la aviación revela un aumento de los valores de las emisiones globales;

Considerando que las repercusiones de las emisiones de NO_x, PM y otras emisiones gaseosas de la aviación necesitan evaluarse y comprenderse más a fondo;

Reconociendo los firmes avances logrados en la comprensión de las repercusiones de las emisiones de PM no volátil, en tanto que continúa la labor científica y técnica para lograr una mejor evaluación de las emisiones de PM volátil;

Considerando que las repercusiones de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y regional forman parte de las repercusiones debidas a las emisiones totales producidas en la zona afectada y que deberían tenerse en cuenta en el contexto más amplio de todas las fuentes que contribuyen a los problemas de la calidad del aire;

Considerando que las repercusiones reales de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y la salud dependen de diversos factores, entre los que se cuentan la contribución a las concentraciones totales y el número de personas expuestas en el área de que se trate;

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 miembros 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 y los derechos relacionados con las emisiones que afectan a la calidad del aire local;

Considerando que el Consejo de la OACI adoptó el 9 de diciembre de 1996 una declaración de políticas de carácter provisional sobre derechos e impuestos relacionados con las emisiones en una 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 medioambiente;

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

Considerando que el Consejo de la OACI ha adoptado textos de orientación y sobre políticas relativos al uso de derechos por emisiones para abordar la cuestión del impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en los aeropuertos y sus cercanías;

Tomando nota de que el Consejo de la OACI ha publicado información sobre los sistemas de gestión ambiental (EMS) que están utilizando las partes interesadas del sector aeronáutico; y

Tomando nota de que el Consejo de la OACI ha elaborado un Manual de orientación sobre la calidad del aire en los aeropuertos que ha sido actualizado posteriormente;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes como la OMS, siga la marcha y amplíe su conocimiento sobre el efecto en la salud y el bienestar humanos de la PM, los NO_x y otros gases que emite la aviación, y que difunda información al respecto;
2. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor para elaborar normas tecnológicamente viables, benéficas para el medioambiente y razonables económicamente para reducir más el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;
3. *Pide* al Consejo que continúe manteniéndose informado sobre los avances en la comprensión científica y técnica de las emisiones de PM volátil y no volátil;
4. *Pide* al Consejo que se asegure que las interdependencias entre las medidas para reducir el ruido y las emisiones de los motores de aeronave que afectan la calidad del aire local, así como el clima mundial se tengan debidamente en cuenta;
5. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor para fijar metas tecnológicas integradas de mediano y largo plazo para la reducción del consumo de combustible, el ruido y las emisiones de NO_x y nvPM de los motores de las aeronaves; y metas operacionales para la reducción del consumo de combustible;
6. *Pide* al Consejo que siga promoviendo mejoras operacionales y del tránsito aéreo que reduzcan el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;
7. *Alienta* a los Estados miembros y a otras partes interesadas a que adopten medidas voluntarias para limitar o reducir las emisiones de la aviación internacional que afectan a la calidad del aire local, y a que mantengan informada a la OACI;
8. *Acoge con satisfacción* la elaboración y promoción de textos de orientación sobre cuestiones relacionadas con la evaluación de la calidad del aire relativa a los aeropuertos;
9. *Pide* al Consejo que trabaje con los Estados y los interesados para promover y compartir las mejores prácticas que se aplican en los aeropuertos para reducir los efectos negativos de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local;
10. *Acoge con satisfacción* la elaboración de la orientación sobre los derechos por emisiones relacionados con la calidad del aire local, *pide* al Consejo que mantenga actualizada dicha orientación e *insta* a los Estados miembros a que compartan información sobre la aplicación de dichos derechos; y

11. *Insta* a los Estados miembros a que aseguren el mayor grado de compatibilidad posible y tengan plenamente en cuenta las políticas y orientaciones de la OACI sobre derechos relacionados con la calidad del aire local.

Resolución A41-21: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático

Considerando que la OACI y sus Estados miembros reconocen la importancia fundamental de ejercer un liderazgo permanente en la aviación civil internacional para limitar o reducir las emisiones que contribuyen al cambio climático mundial;

Subrayando de nuevo la función vital que la aviación internacional desempeña en el desarrollo económico y social mundial y la necesidad de asegurar que la aviación internacional siga desarrollándose de manera sostenible;

Reconociendo que la labor de la Organización respecto al medioambiente contribuye a 14 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), incluido el ODS 13 “Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos”;

Considerando que, en el informe especial sobre *La aviación y la atmósfera global*, publicado en 1999, que preparó el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) a petición de la OACI, figura una evaluación completa de las repercusiones de la aviación en la atmósfera;

Considerando que en el informe especial del IPCC se reconoce que, aun cuando se conocen bien los efectos de algunos tipos de emisiones de aeronaves, no ocurre lo mismo con los efectos de otros, y se identifican varias áreas clave de incertidumbre científica que limitan la capacidad para realizar proyecciones de las repercusiones totales de la aviación en el clima y la capa de ozono; la Organización actualizará la información contenida en el informe especial del IPCC;

Reconociendo que las emisiones de la aviación internacional siguen representando menos del 2 % de las emisiones totales mundiales de CO₂, y que se proyecta que aumenten como resultado del crecimiento permanente del transporte aéreo a menos que se tomen medidas para reducirlas;

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

Considerando que el Protocolo de Kyoto, que adoptó la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en diciembre de 1997 y que entró en vigor el 16 de febrero de 2005, hace un llamamiento a los países desarrollados (Partes incluidas en el Anexo I) a que procuren limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que provienen de los combustibles del transporte aéreo internacional trabajando por conducto de la OACI (artículo 2.2);

Considerando que el Acuerdo de París, que fue adoptado por la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en diciembre de 2015, mejora la aplicación de la CMNUCC, incluido su objetivo, y tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y las medidas de erradicación de la pobreza, incluso manteniendo el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C por encima de los niveles preindustriales y prosiguiendo los esfuerzos a fin de limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de los niveles preindustriales, reconociendo que esto reduciría considerablemente los riesgos y efectos del cambio climático;

Considerando que el Pacto de Glasgow por el Clima, que fue adoptado por la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en noviembre de 2021, reafirma el objetivo mundial a largo plazo de mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de los 2 °C respecto a los niveles preindustriales y de proseguir los esfuerzos para que la temperatura no aumente más de 1,5 °C por encima de los niveles preindustriales, reconociendo que esto reduciría significativamente los riesgos y los impactos del cambio climático y que el Pacto de Glasgow por el Clima también reconoce que los impactos del cambio climático serán mucho menores con un aumento de la temperatura de 1,5 °C en comparación con 2 °C, y resuelve proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C;

Reconociendo los objetivos ambiciosos mundiales para la aviación internacional de mejorar el rendimiento del combustible en un 2 % al año y mantener las emisiones netas de carbono a partir de 2020 al mismo nivel, como lo adoptó la Asamblea de la OACI en su 37º período de sesiones en 2010 y lo reafirmó en sus 38º, 39º y 40º períodos de sesiones en 2013, 2016 y 2019, respectivamente;

Reconociendo la abundante labor desplegada por la OACI para explorar la factibilidad de un objetivo ambicioso mundial (LTAG) para la aviación internacional a la luz de las metas, relativas a la temperatura, de 2 °C y 1,5 °C del Acuerdo de París;

Reconociendo el intercambio de información y el proceso consultivo que se lleva adelante desde el 40º período de sesiones de la Asamblea sobre la factibilidad de un LTAG para la aviación internacional, que comprende la evaluación de la OACI sobre los avances en la reducción dentro del sector de las emisiones de CO₂ y la convocatoria de los Diálogos de la aviación mundial (GLAD) y la reunión de alto nivel;

Reconociendo que el *Informe de la OACI sobre la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional*, que evalúa la factibilidad técnica de distintas hipótesis de reducción de emisiones de CO₂ dentro del sector de la aviación, sirve de base para la consideración del LTAG;

Reconociendo que los objetivos ambiciosos mundiales para el sector de la aviación internacional de mejorar el rendimiento del combustible un 2 % al año y mantener las emisiones netas de carbono en el mismo nivel a partir de 2022 no permiten lograr el nivel de reducción necesario para reducir la contribución absoluta de emisiones de la aviación al cambio climático, y que se necesitan objetivos más ambiciosos para establecer una vía sostenible para la aviación;

Afirmando que la solución del problema de las emisiones de GEI producidas por la aviación internacional exige el compromiso activo y la cooperación de los Estados y la industria, y *tomando nota* de los compromisos colectivos anunciados por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) en nombre de la industria del transporte aéreo internacional, para seguir trabajando en la reducción de las emisiones de CO₂ en un promedio de 1,5 % anual de 2009 a 2020, con miras a lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 y alcanzar el objetivo a largo plazo de cero emisiones netas para 2050;

Recordando la CMNUCC y el Acuerdo de París y *reconociendo* su principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas, a la luz de las circunstancias nacionales diferentes;

Reconociendo también los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago;

Reconociendo que esta resolución no fija precedente ni prejuzga sobre el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC o el Acuerdo de París, ni tampoco representa la postura de las Partes en dichos acuerdos;

Tomando nota de que, para fomentar el crecimiento sostenible de la aviación internacional y lograr sus objetivos ambiciosos, es necesario adoptar un enfoque integral que consista en un conjunto de medidas, que incluyen tecnologías, combustibles de aviación sostenibles, mejoras operacionales y medidas basadas en el mercado para reducir las emisiones, así como la posible evolución de las normas y métodos recomendados (SARPS);

Reconociendo los avances tecnológicos significativos que se han logrado en el sector aeronáutico, merced a los cuales las aeronaves fabricadas en la actualidad son un 80 % más eficientes que en la década de los sesenta en términos de ahorro de combustible por pasajero-kilómetro, y observando a la vez un ritmo sin precedentes de aparición de nuevas tecnologías e innovaciones de transición hacia una aviación verde;

Reconociendo la adopción de la norma de certificación de las emisiones de CO₂ para los aviones por el Consejo en marzo de 2017 y la necesidad de mantenerla actualizada con las últimas mejoras de las tecnologías de eficiencia de aeronaves;

Reconociendo la necesidad de que la OACI elabore SARPS y textos de orientación y/o los actualice oportunamente para acoger las nuevas tecnologías de aeronaves de avanzada, según corresponda;

Reconociendo la labor que se está realizando para examinar los aspectos ambientales del fin de vida útil de las aeronaves, p. ej., mediante el reciclaje de estas últimas;

Reconociendo que las medidas de gestión del tránsito aéreo (ATM) adoptadas en virtud del Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI contribuyen a mejorar la eficiencia operacional y a reducir las emisiones de CO₂ de las aeronaves;

Acogiendo con beneplácito la evaluación de los beneficios ambientales de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) finalizada para el Bloque 0 y el Bloque 1, y los resultados del análisis mundial de eficiencia del vuelo horizontal y vertical;

Acogiendo con beneplácito la celebración de los seminarios de la OACI sobre aeropuertos verdes en noviembre de 2017, mayo de 2019 y noviembre de 2021, y *reconociendo* la importante función de los aeropuertos en la distribución de nuevas fuentes innovadoras de energía para el transporte aéreo;

Tomando nota de que la primera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos de 2009 (CAAF/1) respaldó el uso de combustibles de aviación sostenibles, en particular el uso de combustibles alternativos de sustitución directa, en el corto a mediano plazo, como medio importante para reducir las emisiones de la aviación;

Tomando nota también de que la CAAF/1 estableció un Marco Mundial para los Combustibles Alternativos de la Aviación (GFAAF) de la OACI mediante el cual se ha registrado el progreso, incluido el número creciente de procesos de conversión de combustibles y de aeropuertos que distribuyen este tipo de combustibles a más vuelos comerciales;

Tomando nota asimismo de que la segunda Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/2) celebrada en octubre de 2017 formuló recomendaciones y aprobó una declaración, que incluye la Visión de la OACI sobre los combustibles de aviación sostenibles para 2050, como instrumento vivo que inspire a apuntar a que una sensible proporción de los combustibles de aviación se sustituyan por combustibles de aviación sostenibles para 2050, así como de la necesidad de actualizar la Visión 2050 cuantificando la proporción de estos combustibles que deberían estar en uso para 2050;

Reconociendo que se ha demostrado la viabilidad tecnológica de los combustibles de aviación sostenibles de sustitución directa, que se prevé que tengan el impacto más grande en la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación para 2050, y que es necesario introducir políticas e incentivos apropiados a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo;

Reconociendo los adelantos permanentes en combustibles de sustitución directa tales como los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y los combustibles de aviación con menos contenido de carbono (LCAF) como medio para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación, y *acogiendo con beneplácito* el desarrollo de nuevos combustibles y de nuevas fuentes de energía más limpia para la aviación, incluido el uso de hidrógeno y electricidad de fuentes renovables;

Reconociendo la necesidad de que dichos combustibles se desarrollen e implanten de una manera económicamente viable y aceptable desde una perspectiva social y ambiental y el progreso logrado en la armonización de los enfoques aplicados a la sostenibilidad;

Reconociendo que los criterios de sostenibilidad, la certificación de la sostenibilidad y la evaluación de las emisiones durante el ciclo de vida de tales combustibles se formulan y actualizan como parte del trabajo para la implementación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA);

Reconociendo la necesidad de explorar y facilitar el acceso del sector de aviación civil a energía renovable, incluso mediante su cooperación con la iniciativa Energía Sostenible para Todas y Todos (SE4ALL), como parte de la contribución de la Organización al ODS 7 “Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos”;

Recordando la resolución A37-19 de la Asamblea, que pedía al Consejo que emprendiera con el apoyo de los Estados miembros la labor de determinar un marco para las medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional, incluyendo una explicación más a fondo de los principios rectores enumerados en el anexo de la resolución A37-19, tal como posteriormente se hizo al incorporar los principios rectores explicados en el anexo de las resoluciones A38-18, A39-2 y A40-18 de la Asamblea y que se reproducen en el anexo de esta resolución;

Tomando nota de que la Organización adoptó una estrategia importante de creación de capacidad y asistencia técnica y financiera de otra índole, de conformidad con la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB) a fin de ayudar en la preparación y presentación de los planes de acción estatales, lo que comprendió la celebración de seminarios regionales y la elaboración y actualización de la *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂* (Doc 9988), una interfaz web interactiva, el instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET), la calculadora de beneficios ambientales (EBT) de la OACI y una herramienta para la curva de costo marginal de mitigación (MAC);

Acogiendo con beneplácito que, en julio de 2022, 133 Estados miembros que representan más del 98 % del tráfico aéreo internacional mundial habían preparado y presentado voluntariamente a la OACI planes de acción;

Reconociendo la necesidad de seguir elaborando y actualizando los planes de acción estatales, incluida la cuantificación con herramientas prácticas de los beneficios por reducción de emisiones de CO₂, para lograr una aviación e infraestructura sostenibles con la mira puesta en las innovaciones para proteger el medioambiente;

Reconociendo las circunstancias diferentes entre los Estados en su capacidad para hacer frente a los retos asociados al cambio climático y la necesidad de proporcionar el apoyo necesario, especialmente a los países en desarrollo y Estados con necesidades particulares;

Afirmado que deberían determinarse medidas destinadas a asistir a los Estados en desarrollo y a facilitar el acceso a los recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad a la mayor brevedad;

Reconociendo la asistencia prestada por la OACI en asociación con otras organizaciones, a fin de facilitar las medidas de los Estados miembros encaminadas a reducir las emisiones de la aviación, así como la búsqueda continua de posibles alianzas con otras organizaciones en materia de asistencia;

Acogiendo con beneplácito el lanzamiento del Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF) para facilitar el desarrollo y despliegue de SAF y que entre otras cosas prevé el establecimiento de asociaciones entre Estados y partes interesadas, como parte de la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB);

Reconociendo que, según los últimos informes del IPCC, se observan avances en la planificación e instrumentación de la adaptación al cambio climático en todos los sectores y regiones pero la distribución sigue siendo desigual, con múltiples carencias de adaptación que suponen posibles vulnerabilidades en infraestructura de transporte clave como los sistemas e infraestructuras de la aviación internacional, lo que significa que sus normas de diseño deberían tener debidamente en cuenta los impactos climáticos y riesgos que se proyectan;

Reconociendo que se necesitan más condiciones habilitantes para la implementación de medidas de adaptación al cambio climático a largo plazo, en especial para los aspectos más vulnerables del sistema y la infraestructura de aviación, que permitan elevar el nivel de alistamiento del sector de la aviación internacional para hacer frente a los episodios climáticos extremos y disruptivos que se proyectan;

Reconociendo la importancia del trabajo en curso para determinar las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas, junto con las opciones de medidas de adaptación que se han definido; y

Reconociendo el avance que ha realizado la OACI para poner en práctica la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas y el apoyo significativo de la OACI a dicha iniciativa, en particular mediante la elaboración de la calculadora de emisiones de carbono de la OACI para facilitar la evaluación de las emisiones; correspondientes a los pasajeros que viajan al público que viaja por vía aérea, y acogiendo con satisfacción su ampliación para añadir las emisiones correspondientes a la carga aérea;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que esta resolución, junto con la resolución A41-20: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* y la resolución A41-22: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSLA)* sustituyen a las resoluciones A40-17, A40-18 y A40-19 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente;
2. *Pide* al Consejo que:
 - a) asegure que la OACI ejerza el liderazgo permanente en cuestiones ambientales relacionadas con la aviación civil internacional, incluidas las emisiones de GEI;
 - b) continúe estudiando las opciones de políticas que permitan limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, y prepare las propuestas concretas que se requieran con soluciones técnicas y medidas basadas en el mercado, teniendo en cuenta las posibles repercusiones de tales medidas para los países en desarrollo y desarrollados; y
 - c) continúe cooperando con organizaciones que trabajen en la elaboración de políticas en este campo, especialmente con la Conferencia de las Partes en la CMNUCC;
3. *Reitera* que:
 - a) la OACI debería continuar emprendiendo iniciativas que promuevan la difusión del conocimiento científico de las repercusiones de la aviación y de las medidas tomadas para mitigar sus emisiones, y debería seguir proporcionando un foro para facilitar las deliberaciones sobre soluciones al problema de las emisiones de la aviación; y
 - b) debería ponerse énfasis en las opciones de políticas que reduzcan las emisiones de los motores de las aeronaves sin afectar al crecimiento del transporte aéreo, especialmente en los países en desarrollo;
4. *Resuelve* que los Estados y organizaciones pertinentes trabajarán por intermedio de la OACI para lograr una mejora media anual mundial de 2 % en el rendimiento de combustible a mediano plazo hasta 2020 y una tasa anual de mejoras en el rendimiento de combustible del 2 % a largo plazo de 2021 hasta 2050, como objetivo ambicioso mundial, calculada basándose en el volumen de combustible consumido por tonelada-kilómetro de pago efectuada;

5. *Conviene* en que los objetivos que se mencionan en el párrafo 4 precedente no supondrán la imposición de obligaciones concretas a ningún Estado en particular, y que las circunstancias diferentes y respectivas capacidades y contribución de los Estados desarrollados y en desarrollo a la concentración en la atmósfera de las emisiones de GEI provenientes de la aviación serán las que determinen la forma en que cada Estado contribuya voluntariamente al logro de los objetivos ambiciosos mundiales;
6. *Resuelve también* que, sin que por ello se impongan obligaciones concretas a ningún Estado en particular, la OACI y sus Estados miembros y las organizaciones pertinentes trabajen juntos para tratar de lograr, como objetivo ambicioso colectivo mundial en el mediano plazo, que las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación civil internacional desde 2020 se mantengan al mismo nivel, teniendo en cuenta: las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en especial las de los países en desarrollo; la madurez de los mercados de la aviación; el crecimiento sostenible de la industria de la aviación internacional; y que las emisiones pueden aumentar debido al crecimiento previsto del tráfico aéreo internacional mientras no se hayan desarrollado y llevado a la práctica tecnologías, combustibles y otras medidas que reduzcan las emisiones, reconociendo al mismo tiempo el objetivo ambicioso mundial a largo plazo expresado en la cláusula 7 a continuación;
7. *Resuelve asimismo* que, además del objetivo ambicioso mundial a mediano plazo de la cláusula 6 precedente, se aliente a la OACI y a sus Estados miembros a trabajar mancomunadamente para alcanzar un objetivo ambicioso mundial colectivo a largo plazo para la aviación internacional (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050 como contribución al logro de la meta de temperatura del Acuerdo de París, reconociendo que las circunstancias especiales y respectivas capacidades de cada Estado (p.ej., su nivel de desarrollo, madurez de sus mercados de aviación, crecimiento sostenible de la aviación internacional, transición justa, y prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo) incidirán en su capacidad de contribuir al LTAG dentro de sus propios plazos nacionales;
8. *Sin dejar de reconocer* que el LTAG es un objetivo ambicioso mundial colectivo que no impone a ningún Estado obligaciones o compromisos específicos individuales en forma de objetivos de reducción de emisiones, insta a cada uno de los Estados a contribuir al logro del objetivo de manera social, económica y ambientalmente sostenible y de acuerdo con las circunstancias nacionales;
9. *Pide* al Consejo que vigile periódicamente los avances en la implementación de todos los elementos del paquete de medidas hacia la concreción del LTAG a través del proceso de evaluación medioambiental de la OACI; el reexamen de la Visión de la OACI sobre los SAF; una valoración más profunda de los efectos, tanto en términos de reducción de emisiones de CO₂ como de costos, que puede tener un panorama cambiante en la aviación internacional y en las regiones y países, en particular los países en desarrollo, y en el desarrollo del sector, así como el impacto en costos de las iniciativas y medidas para concretar el LTAG; la información de los planes de acción estatales para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional; y los medios de ejecución. Para tal fin, el Consejo considerará qué metodologías se requieren para el seguimiento de dichos avances e informará al respecto en un futuro período de sesiones de la Asamblea de la OACI;
10. *Sigue alentando* a todos los Estados a actualizar y presentar a la OACI planes voluntarios de acción para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, con la descripción de las respectivas políticas, medidas, hojas de ruta y proyecciones de largo plazo;
11. *Invita* a aquellos Estados que opten por preparar o actualizar planes de acción a que los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible para finales de junio de 2024 y a partir de entonces de forma trienal, a fin de que la OACI pueda compilar la información cuantificada relativa al logro de los objetivos ambiciosos mundiales; dichos planes de acción deberían incluir información sobre el conjunto de medidas que los Estados han considerado, dando a conocer las respectivas capacidades y circunstancias nacionales, con información cuantificada sobre los beneficios ambientales que esperan obtener de su aplicación, así como sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia para poder ejecutarlas;
12. *Alienta* a los Estados que ya hayan presentado planes de acción a compartir la información que éstos contengan y a forjar alianzas con otros Estados miembros en aras de respaldar a aquellos que aún no hayan preparado

dichos planes y poner al alcance del público los planes de acción presentados, teniendo en cuenta la sensibilidad comercial de la información que figura en los planes de acción de los Estados;

13. *Pide* al Consejo que facilite la difusión de estudios económicos y técnicos y mejores prácticas en relación con los objetivos ambiciosos y continúe proporcionando orientación y otra asistencia técnica para que los Estados preparen y actualicen sus planes de acción antes de fines de junio de 2024, lo que comprende la cooperación y asistencia para definir posibles fuentes de financiación para la descarbonización de la aviación en colaboración con instituciones financieras y otras organizaciones pertinentes, para que realicen los estudios necesarios y presenten en forma voluntaria planes de acción a la OACI;

14. *Pide* al Consejo que mantenga y perfeccione metodologías normalizadas apropiadas y un mecanismo para medir o estimar, vigilar y verificar las emisiones mundiales de GEI producidas por la aviación internacional, con el apoyo de los Estados a la labor de la OACI relativa a la medición del progreso mediante la notificación de datos anuales sobre tráfico, consumo de combustible y emisiones de CO₂;

15. *Solicita* al Consejo que pida a los Estados que continúen apoyando los esfuerzos de la OACI para aumentar la fiabilidad de la medición o estimación de las emisiones mundiales de GEI producidas por la aviación internacional y a notificar periódicamente a la CMNUCC las emisiones de CO₂ de la aviación internacional como parte de su contribución para evaluar el progreso logrado en las medidas de implantación en el sector, basándose en información aprobada por sus Estados miembros;

16. *Reconociendo* que no deberían escatimarse esfuerzos para conseguir los medios de apoyar la reducción y estabilización de las emisiones de CO₂ procedentes de todas las fuentes, *insta* a que la OACI y sus Estados miembros expresen claramente su preocupación, a través del proceso de la CMNUCC, acerca del uso de la aviación internacional como posible fuente de movilización de ingresos para el financiamiento climático de los otros sectores, con el propósito de asegurarse de que la aviación internacional no se identifique de manera desproporcionada como fuente de esos ingresos;

17. *Reconoce* que la existencia de medios de ejecución, entre ellos la financiación, que guarden proporción con el grado de ambición favorecerá la concreción del LTAG, que demanda una ingente inversión de los Estados de acuerdo con sus circunstancias nacionales, y que la OACI podría valerse de diversas modalidades y/o mecanismos posibles para facilitar la financiación y las inversiones para la implementación de medidas específicas de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación;

17 bis. *Pide* al Consejo que:

- a) dé inicio a medidas o mecanismos específicos a fin de facilitar, especialmente para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares, un mejor acceso a la inversión privada y a la financiación de bancos de fomento y otras instituciones financieras para proyectos que contribuyan a la descarbonización de la aviación internacional, y que aliente la creación de más financiación para este fin;
- b) siga considerando el establecimiento de una iniciativa de financiación o mecanismo de recaudación de fondos para el clima bajo la égida de la OACI, analizando las posibles dificultades financieras, institucionales y legales, e informe al respecto al 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;
- c) los incisos a) y b) precedentes sean complementarios de un programa sólido de asistencia y cooperación exclusivo para el LTAG que permita compartir información sobre mejores prácticas y dar orientación, asistencia para la creación de capacidades y otro tipo de asistencia técnica. Se acoge con beneplácito el Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en SAF (ACT-SAF), que debería ampliarse con la incorporación de apoyo para la implementación de otras medidas de reducción de emisiones, convirtiéndolo en un programa ACT-LTAG de la OACI (p.ej., tecnologías de aeronave, mejoras operacionales, transformación de la infraestructura, LCAF y otras fuentes más limpias de energía para la aviación);

- d) fomente la transferencia voluntaria de tecnología, en particular a los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares, para permitirles adaptarse a las tecnologías de punta y contribuir más a la concreción del LTAG; y
- e) en consonancia con la iniciativa Ningún País se Queda Atrás, inste a los Estados miembros a hacer contribuciones regulares y sustanciales al Fondo para el Medioambiente de la OACI para que la Organización pueda financiar actividades específicas vinculadas al LTAG, incluyendo el programa ACT-SAF, y de esa forma asistir a los Estados en desarrollo y los Estados con necesidades particulares. Se alienta igualmente a los Estados a desarrollar proyectos específicos dentro del marco del Programa de Cooperación Técnica de la OACI.

18. *Pide* a los Estados que promuevan la investigación científica para tratar de despejar las incertidumbres señaladas en el informe especial del IPCC sobre La aviación y la atmósfera global y en los informes de evaluación y se aseguren de que las futuras evaluaciones realizadas por el IPCC y otros organismos pertinentes de las Naciones Unidas abarquen información actualizada, de haberla, sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves;

19. *Pide* al Consejo que:

- a) continúe elaborando y manteniendo actualizados los textos de orientación para los Estados miembros sobre la aplicación de políticas y medidas destinadas a reducir o limitar el impacto ambiental de las emisiones de la aviación internacional y lleve a cabo estudios adicionales sobre la atenuación del impacto de la aviación internacional en el cambio climático y la adaptación de los sistemas e infraestructura de la aviación internacional a los impactos y riesgos del cambio climático;
- b) aliente a los Estados a cooperar en el desarrollo de modelos analíticos de predicción para evaluar los impactos de la aviación;
- c) teniendo en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, así como los posibles impactos para el mundo en desarrollo, siga evaluando los costos y beneficios de las diversas medidas, incluidas las medidas existentes, con el objetivo de reducir las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más económico; y
- d) asista a los Estados miembros con estudios, evaluaciones y la elaboración de procedimientos, en colaboración con otros Estados de la región, a fin de limitar o reducir las emisiones de GEI a escala mundial y trabajar en colaboración para optimizar los beneficios ambientales que pueden lograrse mediante diversos programas;

19 bis. *Invita* al Consejo y a los Estados miembros a trabajar mancomunadamente con las organizaciones pertinentes, esforzándose por alcanzar el máximo grado de avance posible en la implementación de las medidas sectoriales de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación (p.ej., tecnología, operaciones y combustibles), reconociendo que el efecto más grande de reducción de las emisiones de CO₂ probablemente se derive de las medidas vinculadas a los combustibles;

19 ter. *Alienta* al Consejo y a los Estados miembros a mantenerse al corriente de las innovaciones en tecnologías de aeronave, nuevos tipos de operaciones que reduzcan las emisiones, y combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con menos contenido de carbono (LCAF) y otras fuentes más limpias de energía en consonancia con la iniciativa Ningún País se Queda Atrás, para posibilitar su oportuna certificación y la oportuna actualización o elaboración de SARPS y orientación pertinente, según corresponda. Se insta a la OACI y a sus Estados miembros a seguir trabajando en los elementos del paquete de medidas para la concreción del LTAG, incluidos los señalados en las cláusulas 20 a 25 a continuación;

20. *Pide* a los Estados que:

- a) consideren políticas para alentar la introducción en el mercado de aeronaves cada vez más eficientes en términos de consumo de combustible y faciliten que los fabricantes y explotadores de aeronaves puedan renovar la flota en forma económica, y trabajen juntos en el marco de la OACI para intercambiar información y elaborar textos de orientación sobre mejores prácticas respecto al fin de la vida útil de las aeronaves, p. ej., mediante el reciclaje; y
- b) incentiven y aceleren las inversiones en investigación y desarrollo de nuevas aeronaves con cero emisiones de CO₂;

21. *Pide* al Consejo que:

- a) actualice, según corresponda, la norma relativa a la certificación de las emisiones de CO₂ de los aviones incorporando las últimas mejoras tecnológicas en eficiencia de aeronaves;
- b) oportunamente actualice y elabore normas y métodos recomendados (SARPS) y orientación pertinente para las nuevas tecnologías de aeronaves de avanzada, según corresponda; y
- c) actualice las metas tecnológicas a medio y largo plazo para el consumo de combustible de aeronaves;

22. *Pide* a los Estados que:

- a) trabajen con los fabricantes, proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), explotadores de aeronaves y de aeropuertos para acelerar la creación e implantación de rutas y procedimientos de navegación aérea y operaciones en tierra más eficientes para reducir las emisiones de la aviación, y que trabajen con la OACI para llevar los beneficios ambientales a todas las regiones y Estados, teniendo en cuenta las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
- b) reduzcan las barreras jurídicas, de seguridad, económicas e institucionales para permitir la implantación de los nuevos conceptos operacionales de gestión del tránsito aéreo para un uso del espacio aéreo más respetuoso del medio ambiente;
- c) trabajen juntos por medio de la OACI para intercambiar información y mejores prácticas en aeropuertos verdes, incluidas las mejores prácticas de planificación, desarrollo, explotación y mantenimiento de aeropuertos; y
- d) consideren la conveniencia de evaluar el riesgo climático para fomentar la incorporación de medidas de adaptación al cambio climático en sus políticas climáticas y procesos de planificación nacionales en lo relativo a los sistemas e infraestructura de aviación internacional, según corresponda;

23. *Pide* al Consejo que:

- a) mantenga y actualice la orientación sobre medidas operacionales para reducir las emisiones de la aviación internacional y ponga énfasis en aumentar el rendimiento del combustible en todos los aspectos del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) de la OACI; y aliente a los Estados y a las partes interesadas a que elaboren una gestión del tránsito aéreo que optimice los beneficios ambientales;
- b) siga elaborando y actualizando las herramientas y textos de orientación necesarios para evaluar los beneficios derivados de las mejoras en la gestión del tránsito aéreo y los beneficios ambientales asociados a la implantación de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);

- c) continúe proporcionando el foro para el intercambio de información sobre las mejores prácticas para los aeropuertos verdes, incluyendo temas como edificios inteligentes, energía renovable, movilidad ecológica, desarrollo resiliente y adaptación al cambio climático, participación de la comunidad y notificación sobre la sostenibilidad, apuntando a la armonización y sinergia entre los aeropuertos;
- d) publique y mantenga orientaciones sobre la implementación de prácticas ambientalmente sostenibles en los aeropuertos, comprendida la colección en línea sobre aeropuertos ecológicos (Eco-Airport Toolkit e-collection); y
- e) aliente a los Estados a impulsar el desarrollo de sus sistemas e infraestructura de aviación favoreciendo criterios de resiliencia climática, poniendo énfasis en la formulación de políticas que integren las acciones de mitigación y adaptación climática para avanzar en el desarrollo de una aviación sostenible.

24. *Pide* a los Estados que:

- a) apliquen un enfoque coordinado en las administraciones nacionales respecto a medidas en materia de políticas e inversión para acelerar la investigación y el desarrollo, introducción y uso apropiados de fuentes de energía más limpias y renovables para la aviación, incluido el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF) y combustibles con menos contenido de carbono (LCAF), de acuerdo con sus circunstancias nacionales;
- b) consideren el uso de incentivos para promover el empleo de fuentes de energía más limpias y renovables para la aviación, incluidos los SAF y LCAF;
- c) trabajen con las partes interesadas pertinentes para acelerar la investigación, el desarrollo y la certificación de combustibles, así como la tecnología de procesamiento y la producción de materias primas, y la certificación de nuevas aeronaves y motores que funcionen exclusivamente con SAF para reducir costos y contribuir a impulsar los procesos de producción sostenible de combustible a escala comercial, en especial alentando y fomentando los contratos de compra de SAF y/o LCAF y favoreciendo la oportuna introducción de los cambios que se necesiten en la infraestructura aeroportuaria y de abastecimiento de energía, teniendo en cuenta el desarrollo sostenible de los Estados;
- d) reconozcan los enfoques que se aplican en la evaluación de la sostenibilidad de todos los combustibles en general, comprendidos aquellos destinados a la aviación, que deberían permitir la reducción neta de las emisiones de GEI de todo el ciclo de vida y contribuir al desarrollo socioeconómico local, evitándose la competencia con los alimentos y el agua; y
- e) tomen medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles de aviación, partiendo de los enfoques existentes y de su combinación, y vigilen su producción a escala nacional;

25. *Pide* al Consejo que:

- a) aliente a los Estados miembros e invite a la industria, instituciones financieras y otras organizaciones internacionales a tomar parte activa en el intercambio de información y de las mejores prácticas; y facilite el establecimiento de alianzas y la definición de políticas que promoverán aún más la transición a fuentes de energía renovables y más limpias para la aviación, comprendidos los SAF y LCAF, mediante seminarios regionales;
- b) mantenga el Marco Mundial para los Combustibles Alternativos de la Aviación (GFAAF), de la OACI;
- c) siga ofreciendo una visión global del futuro uso en reactores de los SAF y LCAF e informando sobre los cambios experimentados en las emisiones de GEI de todo el ciclo de vida, con miras a evaluar los progresos conducentes a la consecución de los objetivos ambiciosos mundiales;

- d) trabaje con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a SAF y LCAF e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado;
- e) coopere con otras iniciativas internacionales pertinentes, incluida la iniciativa Energía Sostenible para Todas y Todos (SE4ALL), a fin de facilitar el acceso de la aviación a energía renovable; y
- f) continúe evaluando los avances en el desarrollo y la utilización de SAF, LCAF y otras fuentes más limpias de energía para la aviación como parte del proceso de evaluación de la OACI, y convoque la CAAF/3 en 2023 para reexaminar la Visión de la OACI sobre SAF, LCAF y otras fuentes más limpias de energía para la aviación para 2050, a fin de definir un marco mundial con arreglo a la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB) y teniendo en cuenta las circunstancias y capacidades nacionales;

26. *Pide* al Consejo que determine las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas y determine medidas de adaptación para hacer frente a dichas posibles repercusiones, y que mantenga y actualice orientación sobre la evaluación del riesgo que representa el cambio climático y las medidas de adaptación para la aviación internacional, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes y la industria; y

27. *Pide* al Consejo que siga cooperando con la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas, se mantenga a la vanguardia del desarrollo de métodos e instrumentos para cuantificar las emisiones de GEI procedentes de la aviación como parte de dicha iniciativa, incluida la calculadora de emisiones de carbono de la OACI que también incorpora las emisiones del transporte de carga, y siga elaborando y aplicando la estrategia para reducir las emisiones de GEI y para perfeccionar las prácticas internas de gestión sostenible de la Organización.

Anexo

Principios rectores para la elaboración y aplicación de medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional:

- a) las MBM deberían favorecer el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional;
- b) las MBM deberían favorecer la atenuación de las emisiones de GEI de la aviación internacional;
- c) las MBM deberían contribuir al logro de los objetivos ambiciosos mundiales;
- d) las MBM deberían ser transparentes y de administración simple;
- e) las MBM deberían ser económicamente viables;
- f) las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO₂ de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez;
- g) las MBM deberían minimizar la liberación de carbono y las distorsiones del mercado;
- h) las MBM deberían asegurar el trato justo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores;
- i) las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y las inversiones en eficiencia del combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- j) las MBM no deberían imponer una carga económica indebida a la aviación internacional;
- k) las MBM deberían facilitar el acceso adecuado a todos los mercados de carbono;

- l) las MBM deberían evaluarse en relación con otras medidas en función del desempeño medido por la reducción o eliminación de emisiones de CO₂, según los casos;
- m) las MBM deberían incluir disposiciones de minimis;
- n) cuando las MBM generen ingresos, se recomienda enérgicamente que se apliquen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente, comprendidas la mitigación y adaptación, y a la asistencia y apoyo a los países en desarrollo;
- o) cuando se logre reducir las emisiones por medio de las MBM, dichos resultados deberían indicarse en los informes de los Estados sobre sus emisiones; y
- p) las MBM deberían tener en cuenta el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas y el principio de no discriminación y de igualdad de trato y oportunidades.

Resolución A41-22: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA)

Considerando que la Asamblea, en su resolución A38-18, decidió elaborar un plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional con miras a tomar una decisión durante el 39º periodo de sesiones de la Asamblea;

Recordando que la resolución A38-18 de la Asamblea pedía al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros precisara las cuestiones y problemas más importantes, incluso para los Estados miembros, y recomendara un plan mundial de MBM que les diera adecuada respuesta y abarcara los elementos clave de diseño, incluyendo la forma de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, y los mecanismos para implementar el plan a partir de 2020 como parte de un conjunto de medidas que también incluyera tecnologías, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para alcanzar las aspiraciones mundiales de la OACI;

Considerando que la Asamblea, en su resolución A39-3, decidió implementar un plan mundial de MBM consistente en el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA) como parte de un conjunto de medidas que incluyen también tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para lograr los objetivos ambiciosos mundiales de la OACI;

Reconociendo que la OACI es el foro apropiado para ocuparse de la cuestión de las emisiones de la aviación internacional, y *reconociendo asimismo* la gran cantidad de trabajo realizado por el Consejo, su Comité de Clima y Medio Ambiente (CEC), su Órgano Técnico Asesor (TAB) y su Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) para apoyar la implementación del CORSA;

Acogiendo con beneplácito la adopción de la primera edición del Anexo 16 – *Protección del medioambiente*, Volumen IV — *CORSA*, cuyas disposiciones incluyen procedimientos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) para el CORSA;

Acogiendo con beneplácito también la publicación de la segunda edición del *Manual técnico-ambiental* (ETM, Doc 9501), Volumen IV – *Procedimientos para demostrar el cumplimiento del CORSA*;

Acogiendo con beneplácito los avances en la elaboración y actualización de los Elementos para la implantación del CORSA de la OACI, que están reflejados en los 14 documentos de la OACI a los que se hace referencia directa en el Anexo 16, Volumen IV, y que contienen textos aprobados por el Consejo que son fundamentales para la implantación del CORSA;

Acogiendo con beneplácito también la creación por el Consejo del Órgano Asesor Técnico (TAB), al que se encomendó formular recomendaciones al Consejo sobre las unidades de emisión admisibles en el CORSIA;

Reconociendo la importancia de un enfoque coordinado para las actividades de creación de capacidad que han de llevar a cabo la OACI y sus Estados miembros, en cooperación con la industria de la aviación, para respaldar la implantación del CORSIA, en especial, por medio del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones para el CORSIA entre los Estados, que han sido de suma importancia para la implantación con éxito de los requisitos MRV por parte de los Estados y la notificación de las emisiones anuales de CO₂ al Registro Central del CORSIA;

Acogiendo con beneplácito la cantidad cada vez mayor de Estados miembros que declaran su intención de participar voluntariamente en la fase piloto del CORSIA a partir de 2021, con una participación voluntaria de 88 Estados en 2021, 107 Estados en 2022, y 115 Estados para 2023;

Reconociendo que la decisión de los Estados miembros de participar voluntariamente en el CORSIA se facilita con actividades eficaces de creación de capacidad;

Recordando la decisión del Consejo (junio de 2020) sobre el uso de las emisiones de 2019 en lugar de las emisiones de 2020 para la aplicación de los elementos de diseño pertinentes del CORSIA (es decir, el valor de referencia del CORSIA, el año de referencia para el cálculo de los requisitos de compensación del explotador de aeronaves y el umbral para un nuevo explotador) durante la fase piloto, a la luz de la pandemia de COVID-19 y proporcionando salvaguardias contra una carga económica inadecuada para los explotadores de aeronaves;

Reconociendo la finalización del examen periódico del CORSIA de 2022 por parte del Consejo con el apoyo técnico del CAEP, incluidos los análisis sobre las repercusiones de la pandemia COVID-19 y sus hipótesis de recuperación de CO₂ en el valor de referencia del CORSIA más allá de la fase piloto;

Tomando nota de que la industria de la aviación apoya el CORSIA como plan mundial único de compensación de carbono, en lugar de un mosaico de MBM estatales y regionales, como medida eficaz en función de los costos para complementar un conjunto más amplio de medidas, incluidas las tecnológicas, operacionales e infraestructurales;

Reconociendo que las MBM no deberían aplicarse por duplicado y que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional sólo deberían contabilizarse una vez;

Poniendo de relieve que la decisión del 39º periodo de sesiones de la Asamblea de implementar el CORSIA refleja el sólido apoyo de los Estados miembros a una solución mundial para la industria de la aviación internacional, en lugar de un posible mosaico de MBM estatales y regionales;

Reafirmando la preocupación por la posibilidad de que se utilice a la aviación internacional como fuente de ingresos para financiar la lucha contra el cambio climático de otros sectores y que las MBM deberían garantizar que el sector de la aviación civil internacional reciba un trato justo en relación con los demás sectores;

Recordando la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y el Acuerdo de París y *reconociendo* el principio que allí se consagra de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales;

Reconociendo asimismo los principios de no discriminación y de equidad e igualdad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago;

Reconociendo que la labor desarrollada en relación con el CORSIA y su puesta en marcha contribuirán a que se alcancen las metas fijadas en el Acuerdo de París celebrado en el marco de la CMNUCC;

Considerando que la CMNUCC y el Acuerdo de París prevén mecanismos, tales como el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y un nuevo mecanismo de mercado en virtud del Acuerdo de París, para contribuir a la mitigación de las emisiones de GEI en pos de un desarrollo sostenible, que beneficiará en particular a los Estados en desarrollo;

Acogiendo con beneplácito la cooperación entre la CMNUCC y la OACI para el desarrollo de metodologías para la aviación que se basen en el MDL;

Reconociendo que esta resolución no sienta un precedente o perjuicio para el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales, ni representa una postura de las Partes en la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la presente resolución, con la resolución A41-20: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* y la resolución A41-21: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático* sustituyen a las resoluciones A40-17, A40-18 y A40-19 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente;

2. *Reconoce* los avances logrados en todos los elementos del conjunto de medidas disponibles para hacer frente a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, incluidas las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales, los combustibles de aviación sostenibles y el CORSIA y *afirma* la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles que ofrezcan beneficios ambientales en el sector de la aviación;

3. *Reconoce asimismo* que, a pesar de estos avances, es posible que los beneficios ambientales que se obtengan con las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles no se traduzcan en reducciones suficientes de las emisiones de CO₂ frente al crecimiento del tráfico aéreo internacional, y que no pueda alcanzarse el objetivo ambicioso mundial de mantener sin variación el nivel de emisiones mundiales de CO₂ netas de la aviación internacional a partir de 2020;

4. *Pone de relieve* la función del CORSIA como complemento de un conjunto más amplio de medidas dirigidas a alcanzar el objetivo ambicioso mundial sin imponer una carga económica desproporcionada a la aviación internacional;

5. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de implementar un plan mundial de GMBM que tomará la forma de un Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO₂ de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades correspondientes;

6. *Pide* al Consejo que siga procurando que los Estados miembros hagan los mayores esfuerzos para impulsar el avance en las tecnologías de la aviación, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles y así lo reflejen en sus planes de acción relativos a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, que vigile e informe sobre los avances en la ejecución de los planes de acción y que se formule una metodología que permita a los explotadores de aviones incluidos en el plan reducir sus requisitos de compensación en un año dado mediante el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA (es decir, combustibles de aviación sostenibles en el marco del CORSIA y combustibles de aviación con menor contenido de carbono en el marco del CORSIA) de modo de reflejar todos los elementos del conjunto de medidas;

7. *Pide* al Consejo que haga un seguimiento continuo de la implementación de todos los elementos del conjunto de medidas y considere las políticas y acciones necesarias para que se logre un avance en todos los elementos en forma equilibrada, y que aumente progresivamente el porcentaje de reducción de emisiones atribuible a las medidas que no sean MBM.

8. *Reconoce* las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, en términos de vulnerabilidad a los impactos del cambio climático, grados de desarrollo económico y contribución a las emisiones de la aviación internacional, entre otras cosas, evitando a la vez la distorsión del mercado;

9. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el CORSIA se vaya implementando progresivamente para atender a las circunstancias especiales y las respectivas capacidades de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado, de la forma siguiente:

- a) la fase piloto se aplicará de 2021 a 2023 a los Estados que hayan optado por participar en el plan voluntariamente. Los Estados que participen en esta fase podrán elegir la base de cálculo para determinar los requisitos de compensación de sus explotadores de aviones entre las opciones indicadas en el párrafo 11 e), i);
- b) la primera fase se aplicará de 2024 a 2026 a los Estados que hayan participado voluntariamente en la fase piloto, así como a cualquier otro Estado que desee participar voluntariamente en esta fase, y los requisitos de compensación se calcularán según se indica en el párrafo 11 a);
- c) se alienta decididamente a todos los Estados a participar en forma voluntaria en la fase piloto y en la primera fase, observando que los Estados desarrollados, que ya se han ofrecido en forma voluntaria, están tomando la iniciativa y que muchos otros también se han ofrecido a participar en forma voluntaria;
- d) la Secretaría publicará en el sitio web de la OACI información actualizada sobre los Estados que se vayan incorporando voluntariamente en la fase piloto y en la primera fase;
- e) la segunda fase se aplicará de 2027 a 2035 a todos los Estados que tengan individualmente una participación relativa en las actividades de la aviación civil internacional, medida en RTK, superior al 0,5% de las RTK totales, o cuya participación acumulada en la lista de Estados ordenados de mayor a menor cantidad de RTK alcance el 90% del total de RTK, excepto los países menos adelantados (PMA), los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países en desarrollo sin litoral (PDSL), a menos que deseen participar voluntariamente en esta fase;
- f) se alienta enfáticamente a los Estados que todavía no hayan participado a que se incorporen voluntariamente al plan lo más pronto posible, en particular aquellos que sean miembros de organizaciones regionales de integración económica. Los Estados que deseen participar voluntariamente en el plan, o que decidan dejar de participar en el plan, sólo podrán hacerlo a partir del 1 de enero de cualquier año y notificarán a la OACI de su decisión el 30 de junio del año precedente, a más tardar; y
- g) a partir de 2022, el Consejo llevará a cabo cada tres años un examen de la implementación del CORSIA y de su incidencia en el crecimiento de la aviación internacional, que servirá de base al Consejo para considerar si es necesario introducir ajustes en la siguiente fase o ciclo de cumplimiento y, si corresponde, recomendar dichos ajustes a la Asamblea para su decisión.

10. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, a fin de minimizar cualquier distorsión del mercado, el CORSIA se aplique a todos los explotadores de aviones en las mismas rutas entre Estados de la forma siguiente:

- a) todos los vuelos internacionales en las rutas entre dos Estados incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior quedan alcanzados por los requisitos de compensación del CORSIA;
- b) todos los vuelos internacionales en rutas entre un Estado incluido en el CORSIA y otro Estado no incluido en CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada; y

- c) todos los vuelos internacionales en rutas entre Estados no incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada;

11. *Recuerda* su decisión del 39º período de sesiones, y decide asimismo que la cantidad de emisiones de CO₂ que deberá compensar anualmente un explotador de aviones a partir de 2021 se calcule cada año de la forma siguiente:

- a) requisito de compensación de un explotador de aviones = [% sectorial × (emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento del sector en ese año)] + [% individual × (emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento de ese explotador en ese año);
- b) donde el factor de crecimiento del sector desde 2021 hasta el final de 2023 = (emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año – las emisiones totales incluidas en el CORSIA en 2019 / emisiones totales del explotador incluidas en el CORSIA en ese año, y el factor de crecimiento del sector desde 2024 hasta el final de 2035 = (las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año – 85 % del total de emisiones incluidas en el CORSIA en 2019) / las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año;
- c) donde el factor de crecimiento del explotador de aviones desde 2033 hasta el final de 2035 = (las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año – el 85 % de las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en 2019) / las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año;
- d) donde el porcentaje (%) sectorial = (100 % – % individual) y;
- e) donde el porcentaje (%) sectorial y el % individual se aplicará como se indica a continuación:
 - i) de 2021 a 2023, 100 % sectorial y 0 % individual, aunque cada Estado participante podrá elegir durante la fase piloto si esa tasa se aplicará a:
 - a) las emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado, como se indica más arriba, o a
 - b) las emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en 2019;
 - ii) de 2024 a 2026, 100 % sectorial y 0 % individual;
 - iii) de 2027 a 2029, 100 % sectorial y 0 % individual;
 - iv) de 2030 a 2032, 100 % sectorial y 0 %;
 - v) de 2033 a 2035, 85 % sectorial y 15 %;
- f) las emisiones del explotador de aviones y las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año no incluyen las emisiones exentas del plan ese año; y
- g) la magnitud de las emisiones indicadas en 11 b) y 11 c) volverán a calcularse al inicio de cada año para tomar en consideración las rutas de entrada y salida de todos los Estados que se irán añadiendo como consecuencia de su participación voluntaria o al inicio de una nueva fase o de un nuevo ciclo de cumplimiento;

12. *Recuerda* su decisión del 39º período de sesiones, y asimismo decide que un nuevo explotador² esté exento de la aplicación del CORSIA durante tres años o hasta el año en que sus emisiones anuales excedan del 0,1 % del total de las emisiones en 2019, lo que ocurra antes. A partir del año subsiguiente, el nuevo explotador quedará incluido en el plan y recibirá el mismo trato que el resto de los explotadores de aviones;

13. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, sin perjuicio de las disposiciones precedentes, el CORSIA no se aplique a niveles bajos de actividad de aviación civil a fin de evitar costos administrativos excesivos: explotadores de aviones cuya actividad de aviación internacional genere anualmente menos de 10 000 toneladas métricas de emisiones de CO₂ atribuibles a la aviación internacional; aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a los 5 700 kg; u operaciones humanitarias, sanitarias y de extinción de incendios;

14. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las emisiones no incluidas en el plan como resultado de la implementación progresiva y las exenciones no se asignen como requisitos de compensación a ningún explotador de aviones incluido en el plan;

15. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de establecer un ciclo de cumplimiento de tres años, siendo el primer ciclo de 2021 a 2023, en el que los explotadores de aviones concilien sus requisitos de compensación en virtud del plan, a la vez que notifican anualmente los datos requeridos a la autoridad que cada año designe el Estado de matrícula del explotador de aviones;

16. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que es necesario incluir salvaguardas en el CORSIA que garanticen el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional e impidan que la aviación internacional deba soportar una carga financiera desproporcionada, y *pide* al Consejo que defina los fundamentos y criterios de activación de esas medidas y defina de qué formas se puede atender a estas cuestiones;

17. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, proceda al examen periódico del CORSIA a intervalos de tres años, a partir de 2022, y someta los resultados de la misma a la consideración de la Asamblea con el propósito indicado en el párrafo 9 g) y a fin de contribuir al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la efectividad del plan, y *solicita* al Consejo formular una metodología y un cronograma para realizar dichos exámenes. Esto comprenderá, entre otras cosas:

- a) una evaluación de los avances hacia el logro del objetivo ambicioso mundial de la OACI; de los efectos del plan en los mercados y en los costos de los Estados, de los explotadores de aviones y de la aviación internacional, y del funcionamiento de los elementos de diseño del plan;
- b) la consideración de las mejoras que podrían introducirse en el plan para contribuir a los fines del Acuerdo de París, particularmente las metas de temperatura para el largo plazo, y actualización de los elementos de diseño del plan para mejorar su implementación, aumentar su efectividad y minimizar la distorsión del mercado, teniendo en cuenta los efectos indirectos de toda modificación de tales elementos de diseño, p. ej.: los requisitos de MRV;y
- c) un examen especial a finales de 2032 para considerar la posibilidad de poner fin al plan, de prorrogarlo más allá de 2035 o introducirle cualquier mejora, teniendo en cuenta la contribución de las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles al logro de los objetivos ambientales de la OACI;

18. *Determina* que el CORSIA sea la única medida de mercado mundial que se aplicará a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, a fin de evitar un posible mosaico de MBM estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen una sola vez;

² Se entiende por nuevo explotador el explotador de aviones que inicia actividades en un rubro de la aviación que, en la fecha de entrada en vigor o después de esa fecha, está dentro del alcance del Anexo 16, Volumen IV, y cuya actividad no es ni total ni parcialmente la continuación de una actividad de aviación previamente desarrollada por otro explotador de aviones.

19. *Pide* que se adopten las medidas siguientes para la implantación del CORSIA:

- a) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, actualice el Anexo 16, Volumen IV, y el Manual técnico-ambiental, Volumen IV, según proceda;
- b) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, siga elaborando y actualizando los documentos del CORSIA de la OACI a los cuales se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionados con: la herramienta OACI de estimación y notificación de CO₂; los combustibles admisibles en el marco del CORSIA; los criterios de unidades de emisión del CORSIA y el Registro central del CORSIA, según proceda;
- c) que el Consejo elabore y actualice el documento del CORSIA de la OACI al que se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionado con las unidades de emisión admisibles para su uso en el CORSIA, teniendo en cuenta las recomendaciones del TAB;
- d) que el Consejo ponga en funcionamiento y actualice el Registro Central del CORSIA bajo los auspicios de la OACI para que los Estados miembros de la OACI puedan notificar la información que corresponda;
- e) que el Consejo siga supervisando la implementación del CORSIA con el apoyo del CEC y el CAEP, según sea necesario; y
- f) que los Estados miembros tomen las medidas necesarias para que se establezcan las políticas y los marcos reglamentarios nacionales para el cumplimiento y la aplicación del CORSIA de acuerdo con los plazos que figuran en el Volumen IV del Anexo 16;

20. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y del Acuerdo de París son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del TAB y el CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;

21. *Decide* que la OACI y los Estados miembros tomen todas las medidas necesarias a fin de facilitar la creación de capacidad, prestar asistencia y conformar alianzas o asociaciones para la implementación del CORSIA, de conformidad con el cronograma establecido en el Anexo 16, Volumen IV, por conducto, entre otros, del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones entre los Estados en el marco del CORSIA, a la vez que pone de relieve la importancia de un enfoque coordinado bajo la égida de la OACI para emprender actividades de creación de capacidad y asistencia;

22. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el CORSIA utilice unidades de emisión que reúnan los Criterios de unidades de emisión (EUC) del párrafo 19 precedente;

23. *Pide* al Consejo que fomente la utilización de unidades de emisiones generadas en programas que beneficien a los Estados en desarrollo y *alienta* a los Estados a desarrollar proyectos relacionados con la aviación interior; y

24. *Pide* al Consejo que analice seguir desarrollando las metodologías relacionadas con la aviación para su utilización en programas de compensación, incluidos los mecanismos u otros programas en el marco del Acuerdo de París, y *alienta* a los Estados a utilizar esas metodologías al tomar medidas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación, lo que podría permitir ulteriormente la utilización de créditos generados por dichos programas en el CORSIA, evitando la doble contabilización de la reducción de emisiones.

Resolución A41-23: Acercamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI

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

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

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

Considerando que es necesario que la Organización responda con eficiencia y eficacia a esos retos;

Considerando que la OACI necesita contratar, cultivar, y retener una fuerza laboral altamente calificada, flexible, motivada y de alto desempeño para poder hacer frente a problemas tradicionales y emergentes y satisfacer las cambiantes necesidades de los Estados;

Considerando que la OACI necesita alianzas nuevas e innovadoras con partes interesadas que puedan aplicar información, conocimientos especializados, puntos de vista y recursos complementarios en pro de los objetivos estratégicos de la Organización;

Considerando que el desempeño institucional de la OACI y su capacidad para tener acceso a fondos adicionales de fuentes públicas y privadas son factores clave que afectan su ejecución de programas, la instrucción, la creación de capacidad y la asistencia a los Estados;

Considerando que los Estados, las partes interesadas y las organizaciones de financiamiento requieren de información oportuna, precisa y completa sobre las iniciativas, las políticas y el desempeño de la OACI;

La Asamblea:

1. *Expresa su agradecimiento* al Consejo y al Secretario General por los progresos efectuados en la elaboración del Plan de Actividades 2023-2025 de la OACI siguiendo los principios de gestión basada en los resultados y en las medidas adoptadas para mejorar el marco de seguimiento e información sobre el desempeño;
2. *Hace suyas* las decisiones ya adoptadas por el Consejo de elaborar un Plan de Actividades trienal, a fin de continuar trabajando en la transición de la OACI para convertirla en una organización de gestión basada en los resultados (RBM) y establecer un mecanismo de supervisión que incluya un examen anual del progreso realizado;
3. *Encarga* al Consejo y al Secretario General que, en el marco de sus respectivas competencias:
 - a) elaboren un Marco de Rendición de Cuentas sólido, así como mecanismos para su implementación y supervisión, teniendo en cuenta la necesidad de velar por la congruencia entre los diversos elementos constitutivos de un sistema de rendición de cuentas, incluidos el marco estratégico y la gestión del desempeño, los controles internos, las normas éticas y la integridad, así como las funciones de supervisión;
 - b) elaboren un Plan de Actividades para cada trienio con un proceso de planificación sistemática y un enfoque RBM que mejore la eficacia, la transparencia y la rendición de cuentas y que impulse el desarrollo del presupuesto del Programa Regular;
 - c) formulen un proceso de examen del Plan de Actividades a fin de tener en cuenta las novedades que se produzcan durante el trienio;

- d) pongan el Plan de Actividades a disposición de los Estados contratantes y presenten una versión actualizada del mismo, durante el trienio correspondiente, a cada período de sesiones ordinario de la Asamblea;
 - e) tomen las medidas ulteriores necesarias para aumentar la transparencia, mejorar el ambiente de trabajo, forjar alianzas nuevas e innovadoras con partes interesadas externas, aumentar la eficacia institucional y asegurarse de que los resultados basados en el consenso sigan siendo un valor y un objetivo fundamentales de la OACI y sus órganos expertos, así como para movilizar recursos adicionales para producir mejores resultados; y
 - f) eviten todo posible conflicto de intereses real, potencial o percibido al establecer asociaciones y acceder a financiación voluntaria.
4. *Encarga* al Consejo que:
- a) siga simplificando los métodos de trabajo y procedimientos de la Asamblea con miras a alcanzar una mayor rendición de cuentas, transparencia, simplificación y eficiencia;
 - b) se cerciore de la eficacia del mecanismo de supervisión, con un procedimiento independiente para informar al Consejo, a fin de dotar a los programas de eficacia, transparencia, confianza, participación y rendición de cuentas; y
 - c) continúe examinando la estructura de gobernanza de la OACI y su capacidad para una toma de decisiones más efectiva, responsable y transparente, incluyendo la delimitación y asignación de responsabilidades entre la Secretaría y el Consejo, y entre la Secretaria/el Secretario General y la Presidenta/el Presidente del Consejo, y que examine también cómo el ciclo trienal de la Asamblea y el presupuesto de la Organización pueden contribuir a esta mejora de la toma de decisiones.
5. *Invita* al Secretario General a que, en el ámbito de su competencia, siga tomando iniciativas para mejorar la eficacia y eficiencia de la Organización mediante reformas de procedimiento, gestión y administración, y dé cuenta de las mismas al Consejo;
6. *Invita* al Consejo y al Secretario General a que, al aplicar las cláusulas 3 a 5 anteriores, tengan debidamente en cuenta la lista de consideraciones, que no es exhaustiva, del apéndice de esta resolución; y
7. *Declara* que esta resolución sustituye la resolución A40-20 sobre el acrecentamiento de la eficacia de la OACI.

APÉNDICE

Lista de consideraciones para que la OACI sea más eficiente y eficaz

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

- a) establecer vinculación directa y transparente entre el Plan de Actividades y el presupuesto del Programa Regular;
- b) establecer procedimientos de elaboración del presupuesto del Programa Regular que se centren en la asignación de recursos con criterio estratégico y según los resultados buscados, más que en los detalles administrativos (“de arriba a abajo” y no “de abajo a arriba”);
- c) establecer procedimientos para la presentación de informes centrados en resultados cónsonos con los objetivos estratégicos y productos basados en indicadores de desempeño, hitos y metas de acuerdo con lo definido en el Plan de Actividades;

- d) elaborar, dentro del marco del Plan de Actividades, otros planes más específicos por objetivo estratégico y velar por la coordinación y las acciones conjuntas en todos los objetivos estratégicos, las direcciones y las oficinas regionales;
- e) examinar de forma permanente en el seno de la Secretaría los progresos realizados en la aplicación del Plan de Actividades, y periódicamente en el Consejo y los órganos subsidiarios; y
- f) actualizar y extender el Plan de Actividades propiamente dicho, por lo menos cada tres años;
- g) simplificar el orden del día y reducir la documentación, centrándose en los aspectos de estrategia y política de alto nivel, áreas prioritarias principales y asignación de recursos;
- h) facilitar los procedimientos para presentar informes, cuidando en particular de evitar repetir innecesariamente la presentación y consideración de los mismos documentos en diferentes órganos;

Proceso de examen del Plan de Actividades (cláusula 3, apartado c), de la resolución)

El examen del Plan de Actividades tras su aprobación debe tener en cuenta:

- a) qué elementos del Plan de Actividades están sujetos a examen y quién puede proponerlos y aceptarlos; y
- b) los elementos desencadenantes necesarios para justificar el examen y el modo en que deben registrarse y monitorearse las mejoras.

Mecanismo de supervisión (cláusula 4, apartado c), de la resolución)

El énfasis en este caso debe recaer en un **procedimiento** firme para informar **independiente y directamente** al Consejo sobre la eficacia, transparencia y rendición de cuentas en todos los programas de la OACI. De acuerdo con las prácticas ordinarias de auditoría, el Secretario General tendría la oportunidad de formular comentarios sobre los informes independientes, pero no de modificarlos.

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

- a) introducir procedimientos para elaborar o enmendar, según corresponda, más oportunamente los instrumentos de derecho aeronáutico, las normas y métodos recomendados de la OACI y los planes regionales de navegación aérea;
- b) alentar más la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico en el ámbito nacional, así como la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI en todo el mundo y en la mayor medida posible;
- c) mejorar y acelerar las comunicaciones con los Estados contratantes, particularmente en lo que atañe a las normas y métodos recomendados, incluso con una utilización más generalizada de las transmisiones electrónicas;
- d) reforzar el grado de autonomía que se otorga al proceso de planificación regional y a la autoridad y recursos correspondientes que reciben las oficinas regionales de la OACI, asegurando al mismo tiempo una coordinación adecuada a escala mundial;
- e) examinar la relación que existe entre la OACI y otros organismos (tanto en la esfera de la aviación como en otros sectores pertinentes ajenos a la aviación, a escala mundial y regional), con miras a definir las respectivas áreas de responsabilidad, eliminar redundancias y establecer programas mixtos cuando corresponda;

- f) lograr que todas las partes interesadas de la comunidad aeronáutica, incluidos los proveedores de servicios, la industria y los familiares de las víctimas de accidentes de aviación, participen adecuadamente en las actividades de la OACI;
- g) simplificar el calendario y la documentación y reducir la duración de las reuniones de la OACI en general; y
- h) considerar la conveniencia y posibilidad de recurrir a expertos externos, cuando sea necesario para prestar asistencia respecto a cualquiera de las medidas precedentes.

Resolución A41-24: Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible

Reconociendo que el transporte aéreo actúa como catalizador del desarrollo sostenible y constituye un enlace vital imprescindible para los países menos adelantados (PMA), y en especial para que los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) se conecten con el resto del mundo;

Reconociendo que la conectividad aérea reviste la más alta importancia para la cohesión económica, social y territorial de los Estados miembros y sus habitantes;

Reconociendo que los beneficios que posibilita el transporte aéreo sólo pueden materializarse si los Estados disponen de un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, protegido, económicamente viable y ambientalmente racional;

Considerando que la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB) apunta a ayudar a los Estados en la aplicación eficaz de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los planes, políticas y programas de la OACI para velar por que todos los Estados tengan acceso a los importantes beneficios socioeconómicos del transporte aéreo;

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (*Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*), que incluye 17 objetivos universales y transformativos y 169 metas conexas que equilibran las dimensiones económica, social y ambiental del desarrollo sostenible;

Recordando que, por su alcance y ambición, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible requiere de una alianza mundial que reúna a gobiernos, el sector privado, la sociedad civil, el sistema de las Naciones Unidas y otras instancias para movilizar todos los recursos disponibles para su consecución;

Considerando que la consecución de los objetivos estratégicos de seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la navegación aérea, seguridad y facilitación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección del medio ambiente que se ha fijado la OACI contribuyen al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ODS);

Reconociendo que el foro político de alto nivel sobre el desarrollo sostenible de las Naciones Unidas es el principal escenario donde los Estados, mediante los exámenes nacionales voluntarios (VNR), proporcionan una actualización sobre el avance anual y los desafíos que plantea la implementación para la consecución de los ODS a escala nacional;

Reconociendo la importancia de contar con marcos mundiales en respaldo a los objetivos estratégicos de la OACI;

Reconociendo la importancia de la ejecución eficaz de los planes e iniciativas regionales y nacionales basados en los marcos mundiales;

Reconociendo que es esencial que exista una relación claramente definida entre los planes y las estrategias generales de desarrollo nacional y las políticas, planes y marcos de la aviación nacional para la priorización y óptima asignación de recursos para la aviación;

Recordando la crisis mundial sin precedentes ocasionada por la pandemia de COVID-19, que desestabilizó la industria de la aviación, con un profundo impacto en sus recursos humanos, y obstaculizó la implementación de la Agenda 2030 y el progreso de los ODS;

Recordando las permanentes dificultades y necesidades de los países menos adelantados en todas las regiones, entre ellas África;

Reconociendo la importancia de la solidaridad internacional y de las alianzas y mecanismos multilaterales para apoyar una recuperación económica inclusiva, sostenible y resiliente que promueva el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional e impulse los ODS;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a reconocer las significativas contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible, que se traducen en la estimulación del empleo, el comercio, el turismo y otros ámbitos de desarrollo económico a escala nacional, regional y mundial, así como en la facilitación de la prestación de socorro humanitario y las respuestas en casos de desastre, crisis y emergencias de salud pública;
2. *Encarga* al Consejo y al Secretario General, en el ámbito de sus respectivas competencias, a demostrar que la OACI continúa abogando por la aviación concientizando a los Estados miembros, incluyendo a las autoridades pertinentes que no pertenecen al sector del transporte aéreo, el sistema de las Naciones Unidas, la comunidad de donantes y todas las partes interesadas pertinentes acerca de las contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible y al logro de los ODS;
3. *Insta* a los Estados miembros a informar acerca de la aviación, como habilitador del desarrollo sostenible, en sus VNR estableciendo los vínculos con los otros ODS pertinentes;
4. *Alienta* a los Estados miembros a incluir en sus planes nacionales referencias claras a los ODS de las Naciones Unidas, con el propósito de poner de relieve la contribución de la aviación a dichos objetivos y a las economías nacionales;
5. *Insta* a los Estados miembros a mejorar sus sistemas de transporte aéreo mediante la efectiva aplicación de los SARPS y las políticas de la OACI y, a la vez, incorporar al sector de la aviación en sus planes nacionales de desarrollo dándole más prioridad, con el apoyo de sólidos planes estratégicos para el sector del transporte aéreo y planes maestros de la aviación civil a fin de concretar los ODS;
6. *Alienta* a los Estados miembros a considerar la conveniencia de establecer claramente la relación entre sus planes nacionales de desarrollo y la política, planes y estrategias de aviación civil nacional, así como los planes y programas subyacentes pertinentes;
7. *Insta* a los Estados miembros a velar por el desarrollo y la implementación de los marcos y las capacidades necesarios y por la implantación de estructuras para las alianzas y la colaboración a nivel nacional, regional e internacional para cuidar de la resiliencia del sector de la aviación civil ante futuras dificultades mundiales a fin de asegurar la contribución permanente de la aviación al logro de los ODS;
8. *Alienta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos de colaboración y las alianzas eficaces en aras del desarrollo de la aviación civil, en particular en los PMA, los PDSL y los PEID, especialmente por medio de la asistencia para el desarrollo, la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular;
9. *Alienta* a los Estados miembros a mejorar la resiliencia de sus sistemas de aviación mediante la inclusión de planes de preparación para afrontar crisis y medidas de gestión de riesgos en sus políticas, planes y operaciones de aviación a fin de ayudar a mantener la movilidad esencial para el transporte aéreo de personas y de mercancías críticas en tiempos de crisis, velando a la vez por la seguridad del personal de aviación;

10. *Encarga* al Secretario General que considere las necesidades especiales y las características de los PMA, los PDSL y los PEID que se identifican en el marco de las Naciones Unidas en la coordinación, priorización, facilitación e implementación de programas de asistencia dirigidos a mejorar sus sistemas de transporte aéreo;
11. *Encarga* al Secretario General que mantenga el seguimiento y análisis, cuando corresponda, de las contribuciones al logro de los ODS mediante la ejecución de los objetivos estratégicos y programas de trabajo de la OACI;
12. *Encarga* al Secretario General que se asegure de la participación de la OACI, cuando corresponda y de acuerdo con sus objetivos estratégicos, en mecanismos apropiados creados para respaldar la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de modo que los Estados miembros reconozcan y den la prioridad correspondiente a la aviación en sus planes de desarrollo;
13. *Pide* al Secretario General que refuerce las alianzas existentes y cree otras nuevas con los Estados miembros, la industria de la aviación, el sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales y regionales, las entidades financieras, los donantes y otras instancias para asistir a los Estados miembros en el mejoramiento de sus sistemas de transporte aéreo con miras a contribuir, por consiguiente, a la consecución de los ODS; y
14. *Declara* que esta resolución sustituye la resolución A40-21 sobre la *Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible*.

Resolución A41-25: Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI

Considerando que el Consejo aprobó nuevas políticas de apoyo a la implementación en forma de asistencia técnica y cooperación técnica que sustituyeron la Política sobre asistencia técnica refrendada en el 38º período de sesiones de la Asamblea;

Considerando que “asistencia técnica” es toda asistencia que la OACI proporciona a los Estados, financiada por el presupuesto regular o también por fondos voluntarios, por intermedio de cualquier Dirección/Oficina, según la naturaleza y duración del proyecto;

Considerando que “cooperación técnica” es todo proyecto solicitado y financiado por Estados u organizaciones y que se ejecuta por intermedio de la Dirección de Cooperación Técnica sobre la base de la recuperación de costos, en el que se recuperan todos los costos directos e indirectos relacionados con el mismo;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI existentes al concluir el 41º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Declara que* esta resolución sustituye a la resolución A40-24.

APÉNDICE A

Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI

Considerando que el crecimiento y mejora de la aviación civil puede constituir una importante aportación al desarrollo económico de los Estados;

Considerando que la aviación civil es importante para el desarrollo tecnológico, económico, social y cultural de todos los países y especialmente de los países en desarrollo, así como para su cooperación subregional, regional y mundial;

Considerando que la OACI puede ayudar a los Estados a mejorar su aviación civil y, al mismo tiempo, facilitar la realización de sus objetivos estratégicos;

Considerando que la Resolución 222 (IX)A del 15 de agosto de 1949 del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, aprobada por la Asamblea General en su resolución del 16 de noviembre de 1949 y ratificada por la Asamblea de la OACI en su resolución A4-20, confió a todas las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas a participar plenamente en el Programa ampliado de asistencia técnica para el desarrollo económico, y que la OACI, como organismo especializado de las Naciones Unidas para la aviación civil, inició la ejecución de proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica en 1951 con fondos de la cuenta especial de las Naciones Unidas destinada a la asistencia técnica creada de conformidad con la resolución mencionada;

Considerando que el elevado déficit experimentado de 1983 a 1995 exigió la definición de una nueva política sobre cooperación técnica y asistencia técnica y una nueva estructura orgánica para la Dirección de Cooperación Técnica;

Considerando que la implantación de la nueva política de cooperación técnica y asistencia técnica, ratificada por el 31º período de sesiones de la Asamblea, que se basa en la implantación gradual del concepto de plantilla básica, la integración de la Dirección de Cooperación Técnica en la estructura de la Organización y el establecimiento de un mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI, así como la nueva estructura orgánica de la Dirección de Cooperación Técnica implantada en la década de 1990, redujo significativamente los costos y mejoró considerablemente la situación financiera de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica;

Considerando que en los objetivos de la nueva política se destacaba la importancia de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica en la aplicación mundial de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los planes de navegación aérea (ANP) de la OACI, así como en el desarrollo de la infraestructura y los recursos humanos de la aviación civil de los Estados en desarrollo que necesitan la cooperación técnica o la asistencia técnica de la OACI;

Considerando que la normalización y vigilancia del cumplimiento de los SARPS siguen siendo funciones importantes de la Organización y que se ha dado énfasis a la función de la OACI en cuanto a la implantación y el apoyo a los Estados contratantes;

Considerando que el Consejo ha aprobado la reorientación de la asistencia técnica y la cooperación técnica como una nueva dirección estratégica que debe aplicarse en el marco del enfoque de “Una sola OACI”;

Considerando que la nueva *Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados* aprobada por el Consejo procura fortalecer y armonizar la coordinación y gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de apoyo a la implementación, cuidando de que el apoyo proporcionado a los Estados en todas las áreas de la aviación civil sea pertinente, eficiente y uniforme en cuanto a su contenido y distribución, independientemente de la fuente de asistencia o el mecanismo de financiamiento conexo;

Considerando que en la resolución A35-21 se alentaba al Consejo y a la Secretaría General a adoptar una estructura y un mecanismo que emplearan métodos de tipo comercial a fin de permitir asociaciones fructíferas con instituciones de financiación y los Estados beneficiarios;

Considerando que en la resolución A39-23 se instaba a los Estados miembros, la industria, las entidades financieras, donantes y otras partes interesadas a cooperar entre sí en forma coordinada, y a apoyar la realización de actividades de asistencia, de acuerdo con las prioridades mundiales y regionales fijadas por la OACI, para evitar así la duplicación de esfuerzos;

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 y asistencia técnica;

Considerando que la cooperación técnica es un campo dinámico y complejo dentro de un entorno tecnológico en rápida evolución que repercute sobre las necesidades de los Estados y los intereses de los asociados para el desarrollo, por lo que exige formas innovadoras de abordar con eficacia las dificultades inherentes, mejorar la calidad de los resultados esperados, aumentar la capacidad y la eficiencia, velar por una mayor fiabilidad con miras al cumplimiento de los SARPS y fortalecer la competitividad en el mercado de la aviación mundial;

Considerando que el Consejo ha aprobado una nueva Estrategia y Modelo de Negocio para la Dirección de Cooperación Técnica destinada a mejorar los servicios prestados en asociación con otras Direcciones y oficinas regionales de la OACI y a proporcionar un mayor valor a los Estados beneficiarios y a las entidades no estatales;

Considerando que todas las actividades de cooperación técnica de la Organización continúan basándose en el principio de recuperación de costos y que se siguen tomando medidas para minimizar los costos administrativos y operacionales en la medida de lo posible;

Considerando que los ingresos relativos a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica y del Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) conexo durante el trienio, y después del mismo, no pueden estimarse con precisión y pueden variar notablemente con arreglo a diversos factores ajenos al control de la OACI;

Considerando que el volumen del Programa de Cooperación Técnica ha disminuido drásticamente en el trienio en curso y que la situación financiera del Fondo AOSC se ha deteriorado de manera significativa, lo cual se ha visto agravado por el impacto sin precedentes de la pandemia de COVID-19 y la lenta recuperación del sector del transporte aéreo;

Considerando que el Consejo adoptó una política de recuperación de costos en lo concerniente a la distribución de los costos entre el presupuesto regular y el Fondo AOSC para los servicios prestados por el Programa Regular a la Dirección de Cooperación Técnica y los servicios prestados por la Dirección de Cooperación Técnica al Programa Regular.

La Asamblea:

Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica

1. *Reconoce* la importancia de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica para promover el logro de los objetivos estratégicos de la Organización;
2. *Reafirma* que los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica ejecutados conforme a las normas, reglamentos y procedimientos de la OACI son 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 políticas de la OACI, los SARPS y los planes de aviación mundiales, regionales y nacionales, los PANS y los textos de orientación, y desarrollen la infraestructura y los recursos humanos de su administración de aviación civil;
3. *Reafirma* que, dentro de los recursos financieros existentes, deberían reforzarse los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI, a nivel de las oficinas regionales y las misiones, a fin de que la Organización pueda desempeñar su función de manera más eficaz y eficiente en la inteligencia de que no se producirá ningún aumento en los costos de los proyectos;
4. *Reafirma* que la Dirección de Cooperación Técnica es uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar a los Estados a remediar sus deficiencias en el campo de la aviación civil para beneficio de toda la comunidad de la aviación civil internacional;
5. *Reafirma* que deberían mejorarse la cooperación y la coordinación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI delimitando claramente las atribuciones y actividades de cada dirección para evitar la duplicación y la redundancia;

6. *Apoya* la nueva *Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados* aprobada por el Consejo, cuyo objetivo es fortalecer y armonizar la coordinación y gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de apoyo a la implementación, y *reconoce* que un programa común de apoyo a la implementación de la OACI reforzará aún más las actividades de apoyo a la implementación de la Organización a fin de satisfacer mejor las necesidades de los Estados miembros;
7. *Pide* al Secretario General que, teniendo en cuenta la especialización, las cualificaciones y las competencias, la limitación de recursos financieros y humanos, la separación de funciones y el mandato de las respectivas entidades organizacionales de la Secretaría, optimice la asignación de recursos y la distribución de funciones y responsabilidades con respecto a las actividades de apoyo a la implementación;
8. *Reafirma* que, en caso de que las operaciones de los 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;
9. *Pide* al Secretario General que implante medidas destinadas al logro de mayor eficiencia que conduzcan a una reducción gradual de los costos de apoyo administrativo que se cargan a los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica;
10. *Reafirma* que los costos recuperados por la Organización para los servicios de apoyo prestados a la Dirección de Cooperación Técnica deberán guardar relación directa y exclusiva con las operaciones de los proyectos, con objeto de mantener en el nivel más bajo posible los costos de apoyo administrativo;

La OACI como organismo reconocido para la aviación civil

11. *Recuerda* a los Estados contratantes que se planteen el desarrollo o la mejora de sus infraestructuras de aviación civil, que consideren las ventajas de recurrir al Programa de Cooperación Técnica de la OACI para sus proyectos de aviación civil;
12. *Pide* al Secretario General que siga concienciando a los Estados, a la industria y al sector privado, a las organizaciones internacionales y regionales, a las instituciones financieras, a los donantes y a las Naciones Unidas sobre las ventajas de recurrir a la OACI para la ejecución y financiación de proyectos de creación de capacidad y desarrollo de infraestructuras en el ámbito de la aviación civil;
13. *Recomienda* a los Estados donantes, las instituciones de financiación y otros asociados en el desarrollo, incluido el sector aeronáutico y el sector privado que, según sea el caso, den preferencia a la OACI para la identificación, preparación, análisis, ejecución y evaluación de proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica en el campo de la aviación civil, y *pide* al Secretario General que se mantenga en comunicación con dichas entidades y los posibles Estados beneficiarios, con miras a asignar fondos para el desarrollo de la aviación civil, recurriendo a la OACI como organismo de ejecución;
14. *Recomienda* a los Estados que reciban ayuda bilateral, u otro tipo de ayuda patrocinada a nivel gubernamental, que consideren la conveniencia de utilizar los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI para apoyar la implementación de sus programas relativos a la aviación civil;

Ampliación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI

15. *Reafirma* que, al adoptar métodos de tipo comercial para la sostenibilidad financiera de la Dirección de Cooperación Técnica, es necesario establecer mecanismos flexibles que faciliten la cooperación con los posibles beneficiarios en los nuevos proyectos de desarrollo de la aviación civil y las asociaciones con los Estados, donantes y otras partes interesadas para conseguir oportunidades de movilización de recursos, e *invita* al Secretario General a que

identifique mecanismos que permitan a la OACI participar en las licitaciones para el desarrollo de la aviación civil convocadas por organizaciones donantes, bancos de desarrollo e instituciones financieras internacionales, conforme a las mejores prácticas del sistema de las Naciones Unidas, y a que regule la forma en que la OACI puede trabajar con la industria teniendo en cuenta los modelos existentes utilizados por otras entidades internacionales de aviación civil, cerciorándose al mismo tiempo de que se apliquen los controles adecuados y se mantenga la buena reputación de la OACI;

16. *Reafirma* la necesidad de ampliar el suministro de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI a las entidades no estatales (públicas o privadas) que se ocupan directamente de la aviación civil, en cumplimiento de los objetivos estratégicos de la OACI, para que la asistencia y la cooperación abarquen, entre otras cosas, las actividades de las que tradicionalmente se encargaban las administraciones nacionales de aviación civil y que se están privatizando hasta cierto punto, mientras que el Estado, no obstante, siga asumiendo, 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, y *pide* al Secretario General que informe a las autoridades de aviación civil correspondientes sobre los aspectos técnicos del proyecto en forma inmediata cuando se inicien las negociaciones con entidades no estatales;

17. *Reafirma* que la OACI debería ampliar el suministro de servicios de cooperación técnica y asistencia técnica, a petición, a las entidades no estatales (públicas y privadas) que ejecutan proyectos en los Estados contratantes en el campo de la aviación civil con miras a mejorar la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, la protección del medioambiente y el desarrollo económico del transporte aéreo internacional y *encarga* al Secretario General que considere, caso por caso, las solicitudes formuladas por dichas entidades para obtener cooperación y asistencia de la OACI en los ámbitos tradicionales de la cooperación técnica y la asistencia técnica, prestando especial atención al cumplimiento de los SARPS de la OACI en los proyectos y, según corresponda, a las políticas y la reglamentación nacionales pertinentes promulgadas por el Estado beneficiario;

18. *Pide* al Secretario General que emprenda acciones coordinadas y sostenidas encaminadas a velar por la reorientación gradual de la asistencia técnica y la cooperación técnica para que funcionen de manera coherente y armonizada, y *apoya y alienta* que se conciban soluciones nuevas e innovadoras para la ejecución de proyectos y actividades de apoyo en el marco de un enfoque reforzado de “Una sola OACI” para lograr mayores sinergias;

19. *Alienta* el uso de sistemas y herramientas para reforzar la planificación, el desarrollo y la gestión del apoyo a la implementación y *pide* al Secretario General que proporcione los medios necesarios para que estas tecnologías estén disponibles a fin de prestar un mejor apoyo a los Estados miembros;

Acuerdos de cooperación técnica y asistencia técnica

20. *Reafirma* que la OACI, en el marco de sus Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica, utilice arreglos con fondos fiduciarios (FF), acuerdos de servicios administrativos (MSA), el Servicio de Compras de Aviación Civil (CAPS) y otros acuerdos marco y arreglos de financiación que sean necesarios para prestar el máximo de cooperación y asistencia a las partes interesadas que ejecutan proyectos de aviación civil; y

21. *Observa con satisfacción* la iniciativa de los Estados de recurrir en mayor grado a estos arreglos para obtener cooperación técnica y asistencia técnica y en el campo de la aviación civil.

APÉNDICE B

Financiación de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica

Considerando que muchos Estados contratantes de la OACI carecen de los recursos económicos necesarios para desarrollar y sostener de forma eficiente y sistemática su infraestructura y recursos humanos de aviación civil, y subsanar las deficiencias detectadas;

Considerando que los fondos disponibles para apoyo a la implementación en el campo de la aviación civil son insuficientes para responder a las necesidades de la aviación civil, especialmente en los países en desarrollo;

Considerando que, salvo contadas excepciones, el Programa de Cooperación Técnica es financiado por países en desarrollo que proporcionan fondos para sus propios proyectos;

Considerando que el Programa de Asistencia Técnica se financia con los fondos voluntarios de la OACI y el presupuesto del Programa Regular de la Organización;

Considerando que las administraciones de aviación civil de los países menos adelantados (PMA) son las que, en particular, necesitan más apoyo y, al mismo tiempo, dependen principalmente de las instituciones financieras y la industria para financiar sus proyectos de cooperación técnica;

Considerando que la financiación del PNUD está orientada principalmente a sectores de desarrollo ajenos a la aviación civil y que su contribución financiera a las actividades de aviación ha disminuido considerablemente a un nivel que representa menos del 1 % de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI, pero que el PNUD sigue proporcionando apoyo administrativo a la OACI a nivel de los países;

Considerando que el rápido desarrollo tecnológico de la aviación civil impone a los Estados en desarrollo ingentes gastos en infraestructura aeronáutica para que la misma esté acorde con ese desarrollo, y sigue aumentando la necesidad de formación del personal aeronáutico nacional, lo cual constituye un esfuerzo superior a las posibilidades de sus recursos financieros y de sus entidades de formación profesional;

Considerando que la Asamblea introdujo el Mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI con miras a movilizar recursos adicionales para los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica considerados necesarios para apoyar la aplicación de los SARPS y las instalaciones y servicios enumerados en los ANP, así como la aplicación de las recomendaciones relacionadas con las auditorías de la OACI y la rectificación de las deficiencias detectadas;

Considerando que el Consejo ha creado otros fondos fiduciarios temáticos y de múltiples donantes con el objetivo de asistir a los Estados miembros a fortalecer la aviación civil;

Considerando que es necesario forjar alianzas y mancomunar recursos para lograr una masa sostenible y predecible de financiación para el apoyo a la implementación y evitar la duplicación de esfuerzos;

Considerando que las instituciones de financiación esperan que quienes ejecuten 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;

La Asamblea:

1. *Pide* que las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados, incluida la industria y el sector privado, den más prioridad al desarrollo del subsector del transporte aéreo en los países en desarrollo y pide al Presidente del Consejo, al Secretario General y a la Secretaría que intensifiquen sus contactos con las Naciones Unidas, incluido el PNUD, para que aumente su contribución a los proyectos y programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI;

2. *Señala a la atención* de las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo el hecho de que la OACI es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la aviación civil y, como tal, está aceptado por las Naciones Unidas como la autoridad especializada en el suministro de cooperación técnica y asistencia técnica para los países en desarrollo en sus proyectos de aviación civil;

3. *Insta* a los Estados contratantes que están relacionados con fuentes de financiación a señalar a la atención de sus representantes en dichas organizaciones el valor del suministro de cooperación y asistencia a proyectos de aviación civil, especialmente cuando son necesarios para la vital infraestructura del transporte aéreo o el desarrollo económico de un país;
4. *Insta* a los Estados contratantes a dar prioridad al desarrollo de la aviación civil y, al tratar de obtener cooperación y ayuda externa con este fin, a indicar expresamente a las instituciones de financiación por conducto de las autoridades gubernamentales competentes que desean que la OACI participe como organismo de ejecución en los proyectos de aviación civil que puedan financiarse;
5. *Alienta* a los países en desarrollo a buscar fondos para el desarrollo de sus sectores de aviación civil provenientes de todas las fuentes apropiadas para complementar los fondos suministrados por el presupuesto nacional, instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo, de tal manera que dicho desarrollo pueda avanzar lo más rápidamente posible;
6. *Reconoce* que las contribuciones extrapresupuestarias de los donantes permitirán a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica ampliar sus servicios a los Estados en relación con la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente, contribuyendo así aún más al logro de los objetivos estratégicos, en particular a la aplicación de los SARPS y la rectificación de las deficiencias detectadas mediante las auditorías;
7. *Autoriza* al Secretario General a recibir, en nombre de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI, contribuciones financieras y en especie para los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica, incluyendo contribuciones voluntarias en forma de conocimientos técnicos, becas, equipo de instrucción y fondos para la formación del personal, por parte de los Estados, instituciones financieras y de otras fuentes públicas y privadas, y a actuar de intermediario entre los Estados con respecto al otorgamiento de becas y la provisión de equipos de instrucción;
8. *Insta* a los Estados que puedan hacerlo a que proporcionen fondos adicionales a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI mediante aportes a sus fondos voluntarios para la ejecución de proyectos de aviación civil, paquetes de asistencia para la implementación o cualquier otra contribución conducente a apoyar a los Estados en sus esfuerzos de cumplimiento de los SARPS y necesidades conexas en el ámbito de la aviación civil;
9. *Alienta* a los Estados y a otros asociados en el desarrollo, incluida la industria y el sector privado, a contribuir al mecanismo de financiación de los objetivos de la OACI que les permite participar en la ejecución de los proyectos de desarrollo de la aviación civil de la OACI;
10. *Invita* a los Estados contratantes a que presten apoyo ininterrumpido en materia de recursos financieros y humanos por medio del Programa de Voluntariado de la Aviación (IPAV) de la OACI, a fin de fomentar las capacidades en los Estados beneficiarios para la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, así como la autosuficiencia y el desarrollo; y
11. *Solicita* al Consejo que asesore y ayude a los países en desarrollo a obtener el apoyo de las instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo para llevar a cabo los programas regionales y subregionales de seguridad operacional y seguridad de la aviación de la OACI, tales como el Programa de Desarrollo Cooperativo de la Seguridad Operacional y el Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (COSCAP) y el Programa Cooperativo de Seguridad de la Aviación (CASP).

APÉNDICE C

Ejecución de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica

Considerando que la finalidad de la OACI es la de asegurar el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que la ejecución de los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica complementa las actividades del Programa Regular destinadas al logro de los objetivos estratégicos de la OACI;

Considerando que los Estados contratantes solicitan cada vez más asesoramiento, cooperación técnica y asistencia técnica 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, con carácter urgente, existe la necesidad de medidas eficaces de seguimiento y correctivas como resultado de las auditorías del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional y del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USOAP y CMA-USAP) para proporcionar apoyo a los Estados al tratar las deficiencias detectadas, incluidas las preocupaciones significativas de seguridad operacional y seguridad de la aviación;

Considerando que la ejecución de proyectos, en cumplimiento de los SARPS de la OACI, por la Dirección de Cooperación Técnica o de terceros externos a la OACI mejora considerablemente la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de la aviación civil en todo el mundo y apoya efectivamente el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas por medio de la iniciativa de la OACI *Ningún País se Queda Atrás*;

Considerando que la pandemia de COVID-19 y la lenta recuperación del sector del transporte aéreo han tenido un impacto importante en la aviación civil y en los medios de los Estados y otras fuentes de financiación para dar prioridad a las inversiones en proyectos de desarrollo e infraestructura de la aviación civil en todo el mundo, ocasionando cancelaciones o retrasos en los proyectos de cooperación técnica de la OACI;

Considerando que la OACI ha elaborado orientaciones armonizadas prácticas destinadas a los Gobiernos del mundo y a los explotadores de la industria a fin de reanudar las actividades del sector del transporte aéreo internacional y recuperarse de las repercusiones de la pandemia de manera coordinada a escala mundial, y de que la aviación después de la COVID-19 sea más sostenible y resiliente;

Considerando que los paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) de la OACI se elaboran y aplican en total consonancia con las medidas y recomendaciones que figuran en el informe del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo y son un elemento clave para su puesta en práctica;

Considerando que los fondos extrapresupuestarios proporcionados a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica permiten a la OACI proporcionar apoyo inicial a los Estados que requieren asistencia para resolver las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la OACI y ayudarles en sus esfuerzos de reanudación, recuperación y resiliencia relacionados con la COVID-19;

Considerando que las evaluaciones *ex post facto* de proyectos constituyen un instrumento valioso para evaluar y vigilar el efecto en la aviación de los proyectos individuales ya ejecutados y para la planificación de proyectos futuros;

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, por intermedio de su Dirección de Cooperación Técnica, solicitando asesoramiento, cooperación técnica y asistencia técnica en los campos tradicionales de la cooperación técnica y asegurarse de que los proyectos cumplan con los SARPS de la OACI;

La Asamblea:

1. *Señala a la atención* de los Estados contratantes que solicitan cooperación técnica y asistencia técnica las ventajas que pueden derivarse de proyectos bien definidos que se fundamenten en los planes maestros de aviación civil;
2. *Insta* a los Estados contratantes a que, cuando ejecuten proyectos de desarrollo de aviación civil por medio de la OACI, concedan prioridad a las constataciones y recomendaciones derivadas del USOAP y el USAP, así como de otras fuentes, tales como las conclusiones y decisiones de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), con miras a subsanar las deficiencias detectadas, resolver las preocupaciones significativas de seguridad operacional y seguridad de la aviación, y considerar oportunidades de mejora en todas las esferas de la aviación civil, contribuyendo directamente, a su vez, a la consecución de todos los objetivos estratégicos de la OACI;
3. *Señala a la atención* de los Estados contratantes la cooperación y la asistencia suministradas mediante proyectos subregionales y regionales ejecutados por la OACI, tales como los COSCAP y CASP, *e insta* al Consejo a que continúe priorizando la gestión y ejecución de tales proyectos por medio de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica, teniendo en cuenta los importantes beneficios conexos que proporcionan;
4. *Alienta* a los Estados y a las entidades no estatales que participan en la aviación civil a que pidan apoyo a la OACI, cuando sea necesario, a través de sus programas y actividades de apoyo a la implementación, con objeto de hacer frente a los desafíos de la aviación relacionados con la COVID-19 y agilizar así la reanudación y la recuperación;
5. *Solicita* al Secretario General que refuerce la aplicación de un enfoque sistémico en la Organización para la realización de actividades de apoyo a la implementación, con el objetivo de establecer sistemas estatales de vigilancia sólidos y sostenibles;
6. *Insta* a los Estados a que concedan alta prioridad a la capacitación de su personal nacional de aviación civil en los aspectos técnicos, operacionales y de gestión mediante la elaboración de un programa general de instrucción y recuerda a los Estados la importancia que reviste disponer de fondos adecuados para dicha instrucción y la necesidad de ofrecer incentivos adecuados para retener los servicios, en sus respectivos ámbitos, de dicho personal una vez que haya concluido su instrucción;
7. *Alienta* a los Estados a que centren sus esfuerzos en desarrollar más los centros de instrucción existentes y presten su apoyo a los centros regionales de instrucción (RTC) que estén situados en su región para la capacitación superior de su personal de aviación civil nacional en los lugares en que no se dispone de dicha instrucción a nivel nacional, a fin de promover la autosuficiencia dentro de esa región;
8. *Insta* a los Estados que reciben cooperación técnica y asistencia técnica por intermedio de la OACI a que eviten las demoras en la ejecución de los proyectos asegurando decisiones oportunas con respecto a los componentes de expertos, instrucción y adquisiciones de conformidad con las respectivas condiciones de los proyectos;
9. *Señala a la atención* de los Estados contratantes el Servicio de Compras de Aviación Civil (CAPS), que es un servicio que presta la OACI a los países en desarrollo para que puedan adquirir equipos costosos destinados a la aviación civil y contratar servicios técnicos, ofreciendo así un proceso completo de adquisición;
10. *Señala a la atención* de los Estados contratantes, los asociados en la financiación y otras partes interesadas de la aviación los paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) de la OACI, que proporcionan una solución lista para su aplicación, eficiente y normalizada integrada por textos de orientación, instrucción, herramientas y apoyo especializado, destinada a facilitar la aplicación de las disposiciones de la OACI y a guiar a las entidades de los Estados por medio de soluciones armonizadas y flexibles;
11. *Solicita* a todos los Estados contratantes, que alienten a las expertas y los expertos técnicos plenamente calificados a que presenten solicitudes para que se les incluya en la lista de personas expertas de la Dirección de Cooperación Técnica;

12. *Solicita* al Secretario General que promueva el uso generalizado de indicadores de rendimiento para evaluar objetivamente el impacto de las actividades de cooperación técnica y de asistencia técnica en el cumplimiento de los SARPS de la OACI;

13. *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 ejecutados por terceros ajenos a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI incluyendo el examen de su cumplimiento de los SARPS de la OACI; y

14. *Alienta* a los Estados y donantes a incluir las evaluaciones *ex post facto* de sus proyectos de aviación civil como parte integrante de la planificación y ejecución de proyectos, y a proporcionar financiación para las mismas.

Resolución A41-26: Programa OACI para la Igualdad de Género: promoción de la participación de las mujeres en el sector mundial de la aviación

Reconociendo que las mujeres constituyen la mitad de la población mundial;

Reconociendo asimismo que la promoción de la igualdad de género forma parte de la lucha contra todas las formas de discriminación y contribuye a una mayor diversidad;

Reconociendo que en el vigésimo tercer período extraordinario de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, en junio de 2000, después de examinar la aplicación de la Declaración de Beijing y la Plataforma de Acción adoptadas en la Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer en septiembre de 1995, los Gobiernos se comprometieron a poner en práctica otras medidas para acelerar la aplicación de la Plataforma de Acción y asegurar que se concretaran cabalmente los compromisos relativos a la igualdad entre los géneros, el desarrollo y la paz;

Considerando que la Resolución A/RES/69/151 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, adoptada el 18 de diciembre de 2014, destaca la necesidad señalada en resoluciones anteriores respecto al “Fortalecimiento de los arreglos institucionales destinados a apoyar la igualdad entre los géneros y el empoderamiento de la mujer” y exhorta a todos los actores, incluidos los organismos especializados de las Naciones Unidas y al sector privado, a que intensifiquen y aceleren las medidas para la planificación plena y efectiva de la Declaración de Beijing y la Plataforma de Acción;

Tomando nota de que en la Cumbre de las Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible, celebrada en septiembre de 2015, las y los líderes del mundo se reunieron en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York con el propósito de adoptar la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, comprometiendo a sus naciones a una nueva alianza mundial para reducir la pobreza extrema y establecer una serie de objetivos y metas conocidos como Objetivos de Desarrollo Sostenible, de los cuales el Objetivo 5 consiste en lograr la igualdad entre los géneros y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas;

Celebrando los resultados de la Reunión de Líderes Mundiales sobre Igualdad de Género y Empoderamiento de las Mujeres: *Un Compromiso para la acción*, en la que más de 80 líderes mundiales se comprometieron a poner fin a la discriminación contra las mujeres y fomentar medidas y objetivos para acelerar el logro del empoderamiento de las mujeres y la igualdad de género;

Reconociendo que la igualdad de género y el trabajo decente podría incrementar el volumen de recursos humanos cualificados de los que dispone nuestro sector de la aviación;

Celebrando también los temas de ONU Mujeres para la celebración del Día Internacional de la Mujer cada año, que hacen de la conmemoración de ese día un referente para consolidar el respaldo a los derechos de las mujeres y la participación en los ámbitos político y económico y las capacidades de toma de decisiones;

Destacando que en 2022, 27 años después de la adopción de la Plataforma de Acción, persisten niveles significativos de desigualdad entre hombres y mujeres en áreas críticas, incluyendo, entre otros, el acceso a un trabajo decente y el cierre de la brecha de remuneración entre géneros;

Recordando, también, que la Plataforma de Acción de Beijing de 1995, en la que el Secretario General de las Naciones Unidas instó a las organizaciones internacionales y a los organismos especializados de la ONU, como la OACI, a establecer programas para lograr la meta de un equilibrio de género de 50/50 a todos los niveles;

Tomando nota de que el logro de la igualdad de género en la aviación requiere la movilización en los cuatro ámbitos de los Estados miembros, los órganos rectores y técnicos de la OACI, la Secretaría de la OACI y el sector de la aviación, que la OACI debe tener en cuenta de forma integral y holística al elaborar sus programas y políticas de género y notificar sus resultados;

Reconociendo que la política de igualdad de género de la OACI debe basarse en datos y estadísticas exhaustivos que sean pertinentes para los cuatro ámbitos mencionados, que deben recabarse y presentarse con carácter plurianual y acompañarse de una distribución geográfica;

Reconociendo que la elaboración de las políticas y programas de la OACI debería basarse en intercambios más amplios entre todas las partes interesadas pertinentes, como los Estados, otras organizaciones internacionales, el sector de la aviación, las universidades y la sociedad civil;

Tomando nota de que, conforme a lo dispuesto por la Asamblea en la resolución A39-30, el Programa OACI para la Igualdad de Género se estableció en 2017 con el objetivo principal de facilitar y coordinar programas y proyectos específicos para permitir y presentar informes periódicos sobre el progreso hacia la meta de igualdad de género para 2030, especialmente en niveles de empleo profesionales y superiores, dentro de la OACI, los Estados y el sector mundial de la aviación.

Celebrando los avances de la OACI y los Estados miembros, de conformidad con la resolución A39-30 de la Asamblea de la OACI, lamentando al mismo tiempo que los avances hacia la igualdad de género sigan siendo limitados y demasiado lentos;

Reconociendo que los nombramientos de la Secretaría de la OACI se hacen con base en los méritos, al mismo tiempo que se tiene debidamente en cuenta la importancia de contratar personal con una cobertura geográfica lo más amplia posible y garantizando una representación equitativa de género;

Reconociendo que, no obstante los retos existentes, la OACI debería seguir dedicando más atención a los derechos de las mujeres y la igualdad de género desempeñando su papel en fomentar los objetivos de la Declaración de Beijing y la Plataforma de Acción y el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 de las Naciones Unidas, y que se necesitan urgentemente medidas nuevas y ambiciosas para lograr este objetivo; y

Tomando nota de la resolución adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 20 de julio de 2022, según la cual se proclama el día 24 de junio de cada año como Día Internacional de la Mujer en la Diplomacia.

La Asamblea:

1. *Reafirma* su compromiso de promover la igualdad de género y el desarrollo de la mujer apoyando el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 de la ONU: *Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas*, incluso tratando de lograr la meta a la que se aspira de 50-50 (mujeres-hombres) para 2030 en todos los niveles de puestos de las categorías profesional y superior en el sector de la aviación mundial;
2. *Reafirma asimismo* la función esencial y catalizadora de la Asamblea y del Consejo de la OACI en la promoción de la igualdad de género y el empoderamiento de mujeres y niñas, y alienta a los Estados miembros a que tengan en cuenta las recomendaciones de la *Declaración relativa a la mejora de la representación de género en los*

órganos rectores y técnicos de la OACI, y a que presten la debida atención a asegurar la igualdad de oportunidades en el nombramiento de candidatas cualificadas a la hora de designar Representantes y otras personas expertas en los órganos, grupos y reuniones de la OACI;

3. *Pide* al Secretario General que incluya una evaluación de los avances logrados con base a esta Declaración en su informe anual al Consejo sobre la marcha del Programa para la Igualdad de Género y su Plan de Implementación;

4. *Alienta* a los Estados a hacer un énfasis especial en la igualdad de género a la hora de proponer candidatos/as para los puestos superiores y de toma de decisiones en la Secretaría de la OACI;

5. *Insta* a los Estados, las organizaciones regionales e internacionales de aviación y a la industria de la aviación internacional a demostrar un liderazgo firme y decidido y el compromiso de promover los derechos de la mujer, y a tomar las medidas necesarias para reforzar la igualdad de género apoyando las políticas, así como el establecimiento y mejora de programas y proyectos para impulsar la carrera de las mujeres en los órganos rectores y técnicos de la OACI, la Secretaría de la OACI y en el sector de la aviación mundial;

6. *Invita* a los Estados a que consideren la posibilidad de establecer metas y objetivos ambiciosos con respecto a la igualdad de género en su fuerza laboral de la aviación, especialmente en las capacidades profesionales, técnicas y de gestión, así como a que acompañen dichos compromisos de financiamiento suficiente mediante la asignación de un presupuesto adecuado y la movilización de recursos financieros de todas las fuentes;

7. *Conviene*, a este respecto, en que un objetivo intermedio como el de 25by2025, establecido por la IATA, según el cual el número de mujeres en los puestos superiores y en los ámbitos infrarrepresentados debería aumentar un 25 % o hasta un mínimo del 25 % para 2025, debería servir de inspiración para todas las categorías de partes interesadas en la aviación, incluida la OACI;

8. *Insta* a los Estados miembros y alienta a las partes interesadas, según proceda, a que se ocupen de las brechas y los desafíos, adopten medidas específicas, mensurables y con plazos determinados y movilicen los recursos financieros adecuados para impulsar la igualdad de género, reforzar la eficacia y la rendición de cuentas de las instituciones en todos los niveles para promover la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y niñas y, cuando corresponda, integrar una perspectiva de género en sus políticas, planes y procesos de aviación civil;

9. *Invita* a los Estados a crear conciencia sobre las oportunidades profesionales para las niñas y mujeres en la aviación y a valerse, a este respecto, de los modelos de mujeres que han prosperado en el sector;

10. *Insta* a los Estados a que, como parte de los compromisos nacionales en materia de igualdad de género, trabajen en cooperación con la OACI compartiendo mejores prácticas y colaborando en asociación con la OACI en programas y proyectos dirigidos a aumentar el grupo de mujeres en el sector de la aviación y alentando a las mujeres a seguirse desarrollando profesionalmente en la aviación, incluso promoviendo entre las mujeres, en los ministerios estatales responsables de la educación superior, carreras en aviación;

11. *Pide* a la OACI que elabore estadísticas plurianuales y detalladas sobre la igualdad de género en las que se indiquen los avances logrados en todos los niveles y que presente dichas estadísticas en su informe anual sobre la marcha del Programa para la Igualdad de Género y su Plan de Implementación y, cada tres años, a la Asamblea, e invita a los Estados a apoyar a la OACI en este empeño;

12. *Pide* a la OACI que elabore un nuevo Plan de Implementación del Programa para la Igualdad de Género 2.0 con el fin de fomentar la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres en el ámbito de la Organización y en el sector de la aviación;

13. *Pide además* a la OACI que incluya la igualdad de género como elemento fundamental de su estrategia y políticas de recursos humanos, adoptando un enfoque global que comprenda, en particular, la contratación, la

trayectoria profesional, los ascensos, la capacitación y las condiciones laborales, a fin de permitir una mejor conciliación de la vida profesional y personal;

14. *Sugiere* que se refuercen las asociaciones para la igualdad de género entre la OACI y la industria de la aviación, los Estados miembros, las organizaciones internacionales y la sociedad civil, a fin de promover, compartir e intercambiar buenas prácticas;

15. *Alienta* a la OACI a que fortalezca la rendición de cuentas de la Secretaría respecto del cumplimiento de los compromisos con la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres y niñas mediante la implementación continua del Programa OACI para la Igualdad de Género, en particular como parte del sistema de las Naciones Unidas; y

16. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A39-30.

Resolución A41-27: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

Considerando que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* establece los principios básicos que deben seguir los gobiernos para asegurar que los servicios del transporte aéreo internacional puedan desarrollarse de manera ordenada, regular, eficiente, económica, armoniosa y sostenible y que, por consiguiente, una de las finalidades de la OACI es apoyar los principios y acuerdos que permitan que los servicios del transporte aéreo internacional se establezcan sobre la base de la igualdad de oportunidades, la explotación sana y económica y el respeto mutuo por los derechos de los Estados, y teniendo en cuenta el interés general;

Considerando que el transporte aéreo tiene importancia fundamental para el desarrollo de la economía de los Estados, ya que promueve y facilita el turismo y el comercio;

Considerando que es cada vez más difícil, en particular para los países en desarrollo, conseguir los recursos necesarios para optimizar las oportunidades y enfrentar los desafíos inherentes al desarrollo del transporte aéreo y para seguir respondiendo a los retos que plantean las exigencias que se imponen al transporte aéreo;

Considerando que la Organización prepara continuamente textos de orientación, estudios y estadísticas sobre el desarrollo del transporte aéreo para los Estados miembros, y que los mismos deberían mantenerse actualizados, centrados y válidos y distribuirse a los Estados miembros por los medios más eficaces;

Considerando que los Estados miembros deben proporcionar datos estadísticos concretos y precisos e información para que la Organización pueda preparar orientación y estudios pertinentes;

Considerando que la Organización está evolucionando hacia la gestión por objetivos, con más énfasis en la aplicación de políticas de transporte aéreo y orientaciones conexas, de conformidad con la iniciativa denominada *Ningún país se queda atrás* (NCLB), en vez de considerar el establecimiento de normas en virtud de este objetivo estratégico;

Considerando que las orientaciones preparadas por la Organización y las medidas tomadas por la misma para cumplir con sus objetivos estratégicos – *Desarrollo económico del transporte aéreo* deberían ayudar a los Estados miembros a elaborar políticas y prácticas que faciliten la globalización, comercialización y liberalización, así como la creación de un entorno favorable para el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional;

Considerando que la Organización ha elaborado una *Orientación sobre medidas económicas y financieras de la OACI para mitigar la repercusión del brote de coronavirus en la aviación* de manera que los Estados miembros y la industria puedan hacer frente a las consecuencias económicas de la pandemia de COVID-19, aliviar la inminente presión financiera y de liquidez sobre la industria y reforzar la resiliencia del sector ante futuras crisis;

Considerando que la Declaración Ministerial adoptada en la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021) confirmó la importancia del apoyo prestado al sector de la aviación, incluido el apoyo económico y financiero, para mantener las operaciones y la prestación de servicios esenciales, salvaguardando la competencia leal y la igualdad de oportunidades; y

Considerando que para los Estados miembros 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 consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo vigentes al clausurarse el 41º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Apéndice B — Impuestos

Apéndice C — Economía de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea

Apéndice D — Datos de aviación y estadísticas

Apéndice E — Pronósticos, planificación y análisis económicos

2. *Insta* a los Estados miembros a que tengan en cuenta estas políticas y su profundización continua por parte del Consejo y por el Secretario General en los documentos pertinentes de la OACI;

3. *Insta* a los Estados miembros 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 en forma completa y expedita información estadística y de otra índole que la Organización solicite para su labor en el campo del transporte aéreo;

4. *Insta* a los Estados miembros a que en el ejercicio de sus funciones reglamentarias consideren las políticas y textos de orientación elaborados por la OACI sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, tales como los del Doc 9587, *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional*;

5. *Pide* al Consejo que asigne particular importancia a los desafíos financieros del desarrollo de la infraestructura y capacidad de la aviación, en consonancia con el nivel de crecimiento del tránsito previsto, especialmente en los países en desarrollo;

6. *Pide* al Consejo que, cuando lo considere conveniente para la labor sobre cualquier asunto de transporte aéreo, realice consultas con representantes especializados de Estados miembros por los medios más adecuados, incluida la creación de grupos expertos o de grupos de estudio de la Secretaría integrados por tales expertos cualificados, que se reunirían o trabajarían por correspondencia y rendirían posteriormente informe al Comité de Transporte aéreo en consonancia con el Doc 9482, *Instrucciones para los grupos de expertos del Comité de Transporte aéreo y del Comité sobre Interferencia ilícita*;

7. *Pide* al Consejo que celebre conferencias o reuniones departamentales en las que todos los Estados miembros 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;

8. *Pide* al Consejo y al Secretario General difundir y promover entre los Estados miembros las políticas de la OACI relativas al transporte aéreo y la correspondiente orientación;

9. *Pide* al Consejo y al Secretario General que continúen la promoción y sensibilización sobre la *Declaración Ministerial de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19*, a la vez que se realizan esfuerzos para aplicar las disposiciones pertinentes de la Declaración;
10. *Pide* al Consejo y al Secretario General que adopten las medidas necesarias para aplicar las resoluciones y decisiones de la Asamblea relativas a las actividades de transporte aéreo de la Organización, y vigilen y presten apoyo en la aplicación por parte de los Estados de las disposiciones de la OACI relativas al transporte aéreo;
11. *Pide* al Consejo que examine periódicamente la declaración consolidada de las políticas de transporte aéreo de la OACI e informe a la Asamblea cuando se requieran cambios en la declaración;
12. *Pide* al Consejo que mantenga los textos de orientación y las políticas de la OACI en la esfera del transporte aéreo actualizados para que respondan a los cambios y necesidades de los Estados miembros, preservando a la vez los principios básicos sobre los que descansan; y
13. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A40-9.

APÉNDICE A

Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Sección I. Principios básicos y visión de largo plazo

Considerando que los principios fundamentales de soberanía, justicia e igualdad de oportunidades, no discriminación, interdependencia, armonización y cooperación que se consagran en el Convenio han servido adecuadamente al transporte aéreo internacional y continúan constituyendo la base de su futuro desarrollo y contribuyendo al mismo;

Considerando que el multilateralismo para liberalizar el transporte aéreo internacional, especialmente el intercambio de derechos comerciales, sobre una base multilateral en la medida más amplia posible continúa siendo un objetivo de la Organización;

Considerando que, en el marco del Convenio, los Estados miembros tienen objetivos y políticas de reglamentación diferentes, pero comparten el objetivo fundamental de la participación fiable y sostenida en el sistema de transporte aéreo internacional;

Considerando que existe la necesidad de adaptarse al cambiante entorno normativo y operacional en la esfera del transporte aéreo y que la Organización ha desarrollado, en consecuencia, orientación sobre las políticas de reglamentación del transporte aéreo internacional, incluyendo cláusulas modelo y plantillas para acuerdos de servicios aéreos;

Considerando que el tremendo impacto de la COVID-19 en el sector de la aviación en lo que respecta a la resiliencia, sostenibilidad o recuperación requiere la interacción entre diferentes áreas técnicas y de políticas para encontrar soluciones adecuadas para el sector;

Considerando que la mayoría de los servicios aéreos internacionales se rigen por Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) bilaterales o multilaterales entre Estados o grupos regionales de Estados, y que esos acuerdos son indispensables para el transporte aéreo internacional porque brindan un marco previsible en el que los transportistas aéreos pueden operar y mantener futuros servicios aéreos y, por lo tanto, toda restricción que se incorpore en respuesta a una crisis se debería mantener al mínimo y conciliar con los requisitos de los ASA;

Considerando que existe la necesidad de lograr una mayor comprensión acerca de los beneficios y las dificultades que entraña la liberalización del acceso a los mercados, tanto en términos de personas que viajan como de servicios de carga;

Considerando que el suministro de servicios de transporte aéreo regulares y fiables es de fundamental importancia para el desarrollo de las economías de los Estados, en especial los Estados en desarrollo, incluidos los que dependen del turismo;

Considerando que la Organización ha adoptado una visión de largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional que establece que: *Nosotros, los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional, resolvemos promover activamente la liberalización continua del transporte aéreo internacional para favorecer a todas las partes interesadas y a la economía en general. Nos guiará la necesidad de asegurar que se respeten los máximos niveles de seguridad operacional y protección de la aviación y el principio de lealtad e igualdad de oportunidades para todos los Estados y sus partes interesadas;*

Considerando que el cumplimiento de los Estados miembros de las disposiciones del Convenio y que la adhesión universal al *Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA)*, el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal de 1999)*, el *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (Convenio de Ciudad del Cabo)* y su Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico y otros instrumentos de la OACI que rigen el transporte aéreo internacional pueden facilitar y contribuir al logro de los objetivos de la Organización;

Considerando que debería tenerse debidamente en cuenta el interés de los consumidores en la elaboración de políticas y reglamentos nacionales y regionales para el transporte aéreo internacional; y

Considerando que las deliberaciones en el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo indican un amplio apoyo para examinar los aspectos económicos y de reglamentación de las operaciones internacionales de las aeronaves no tripuladas, en vista del aumento de las operaciones mundiales de aeronaves no tripuladas.

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados miembros a que tengan en cuenta y apliquen la *Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional* en sus prácticas normativas y de formulación de políticas;
2. *Alienta* a los Estados miembros a que promuevan la liberalización a un ritmo y de una manera que se ajusten a sus necesidades y circunstancias, teniendo debidamente en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, el entorno comercial cambiante y los requisitos de infraestructura, así como los principios sobre medidas de salvaguardia para garantizar la participación sostenida y efectiva de todos los Estados, incluido el principio de considerar especialmente los intereses y necesidades de los países en desarrollo;
3. *Insta* a los Estados miembros a que eviten adoptar medidas unilaterales y extraterritoriales que puedan afectar al desarrollo ordenado, sostenible y armonioso del transporte aéreo internacional y a que no se apliquen las políticas y la legislación nacionales al transporte aéreo internacional sin tener debidamente en cuenta sus características especiales;
4. *Insta* a los Estados miembros que aún no son Partes en IASTA, en el Convenio de Montreal de 1999, en el Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo y en otros instrumentos de la OACI que rigen el transporte aéreo internacional a que consideren con carácter urgente su adhesión;
5. *Insta* a todos los Estados miembros a que registren en la OACI todos 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*, para mejorar la transparencia;
6. *Insta* a los Estados miembros a que mantengan debidamente informado al Consejo de los problemas graves que plantee la aplicación de los acuerdos o arreglos de servicios aéreos, y de cualquier progreso importante en el proceso de liberalización;
7. *Alienta* a los Estados a que velen por que los reglamentos nacionales sobre el transporte aéreo reflejen y complementen las prioridades claves de la OACI;

8. *Insta* a los Estados miembros a que consideren debidamente las características distintivas de los servicios de carga aérea cuando intercambien derechos de acceso a los mercados en el marco de acuerdos de servicios aéreos y otorguen los derechos apropiados y la flexibilidad operacional adecuada para promover el desarrollo de servicios de carga aérea, incluidos aquellos que permitan el comercio electrónico;
9. *Insta* a los Estados miembros a que, al abordar las cuestiones relacionadas con la asignación de turnos y las restricciones de vuelos nocturnos, consideren debidamente las necesidades y preocupaciones de otros Estados y hagan todo lo posible para resolver cualquier inquietud mediante consultas, de manera transparente y no discriminatoria, entre las partes interesadas, y respeten y sigan el principio del enfoque equilibrado de la OACI en las medidas normativas sobre la gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos;
10. *Insta* a los Estados miembros y a las partes interesadas competentes a que tengan en cuenta y apliquen los principios básicos de alto nivel, no prescriptivos y no vinculantes de la OACI sobre protección del consumidor en sus prácticas normativas, de definición de políticas y operacionales, incluso en el caso de grandes perturbaciones que repercutan en la aviación, y a que mantengan a la OACI informada sobre la experiencia adquirida o sobre los problemas que encuentren al aplicarlos;
11. *Pide* al Consejo que apoye firmemente el intercambio de puntos de vista y buenas prácticas sobre la aplicación de los principios básicos de la OACI sobre protección del consumidor, ya que ello podría contribuir a alentar la compatibilidad entre regímenes nacionales o regionales, teniendo en cuenta la flexibilidad que requieren los Estados en razón de sus características sociales, políticas y económicas;
12. *Alienta* a los Estados miembros a valerse del servicio de la OACI para las negociaciones de servicios aéreos (ICAN) y a beneficiarse del mismo, el cual facilita y mejora la eficiencia de sus negociaciones y consultas en materia de servicios aéreos;
13. *Pide* al Consejo que siga trabajando para lograr una mejor comprensión de los beneficios y dificultades de la liberalización y las barreras para la apertura del acceso a los mercados, de manera que se pueda dar mayor consideración a la formulación de un enfoque multilateral en el momento adecuado;
14. *Pide* al Consejo que examine si es necesario considerar la elaboración de un acuerdo internacional específico para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea, teniendo en cuenta el papel crítico de los servicios de carga aérea durante la pandemia de COVID-19 y el incremento en la demanda de estos servicios a nivel mundial;
15. *Pide* al Consejo que lleve a cabo una evaluación en profundidad de la necesidad de orientaciones sobre la reglamentación económica de las operaciones internacionales de los sistemas de aeronaves no tripuladas, y que coordine la recopilación y el intercambio de información y prácticas idóneas sobre las cuestiones de reglamentación económica de las aeronaves no tripuladas entre los Estados miembros;
16. *Pide* al Consejo que promueva el uso y la adhesión a los principios fundamentales de la Orientación sobre medidas económicas y financieras de la OACI, que debería actualizarse cuando se considere necesario;
17. *Pide* al Consejo que establezca interacciones apropiadas entre distintos comités, grupos expertos y órganos de trabajo de la Organización para garantizar que se traten de manera adecuada sus respectivas áreas de política en la labor de cada uno de ellos;
18. *Pide* al Consejo que siga profundizando el diálogo y el intercambio de información con los Estados miembros y la industria, teniendo en cuenta las metas de la *Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional*, respecto a la experiencia y los logros de los Estados, incluyendo acuerdos existentes de liberalización, así como la aplicabilidad y pertinencia de los actuales tratados multilaterales, y las diversas propuestas presentadas durante la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6);

19. *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 esas medidas, a fin de ver si deberían recomendarse a los Estados miembros, en el momento oportuno, medidas similares o de otra índole para su aplicación a mayor escala;

20. *Pide* al Consejo que prepare directrices para brindar a los Estados la flexibilidad necesaria para responder de forma temporaria a las crisis internacionales y, a su vez, proteger la integridad de los ASA, facilitar la continuación del tránsito durante una crisis y garantizar luego el regreso a “la normalidad”, teniendo en cuenta, en particular, las enseñanzas extraídas de la pandemia de COVID-19, que causó una conmoción sin precedentes en el sistema de aviación internacional; y

21. *Pide* al Consejo que prosiga con el estudio comparativo y analítico de las políticas y prácticas que siguen los Estados miembros en la reglamentación del transporte aéreo internacional, así como de las disposiciones de los acuerdos de servicios aéreos, y que comparta dicha información con los Estados miembros;

Sección II. Propiedad y control de los transportistas aéreos

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 la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que puedan obtenerse;

Considerando que la designación y autorización de las líneas aéreas 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 operacional 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 prosperar de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el proceso de liberalización, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación;

Considerando que el logro de los objetivos de desarrollo entre 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; y

Considerando que las deliberaciones en el Grupo Experto sobre Reglamentación del Transporte Aéreo indican un amplio apoyo a la labor en curso para elaborar un instrumento multilateral sobre la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que sigan liberalizando la propiedad y el control de los transportistas aéreos, según las necesidades y circunstancias, por medio de las diversas medidas existentes, como la exención de las restricciones con respecto a la propiedad y el control en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos o disposiciones sobre designación que reconozcan el concepto de comunidad de intereses dentro de las agrupaciones económicas regionales o subregionales, y las recomendadas por la OACI;

2. *Insta* a los Estados miembros 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 miembros 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 uno o más Estados de una línea aérea de otro u otros Estados pertenecientes al mismo grupo económico regional, cuando dicha línea aérea sea de propiedad mayoritaria y esté controlada efectivamente por ese Estado o Estados o por sus nacionales;
4. *Insta* a los Estados miembros 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 miembros que posean experiencia en diversas formas de explotación conjunta de servicios aéreos internacionales a que presenten al Consejo, de forma continua, la información relativa a dicha experiencia, de modo que la Organización pueda contar con información que pueda ser útil para los Estados miembros;
6. *Pide* al Consejo que trate las cuestiones de interés restantes para permitir el avance hacia la elaboración del Convenio Multilateral sobre Inversiones Extranjeras en las Líneas Aéreas, con el que se busca liberalizar de manera multilateral la propiedad y el control de los transportistas aéreos, de conformidad con la *Visión de largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional*; y
7. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, proporcione ayuda a los Estados miembros 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. Cooperación en arreglos normativos y competencia

Considerando que ciertas restricciones económicas, financieras y operacionales introducidas en forma unilateral a escala nacional afectan a la estabilidad del transporte aéreo internacional, tienden a crear prácticas comerciales discriminatorias e injustas en esa esfera y pueden ser incompatibles con los principios básicos del Convenio y el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional; y

Considerando que uno de los principios fundamentales recomendados por el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI, para el reinicio y la recuperación segura y sostenible del sector de la aviación mundial a raíz de las repercusiones desastrosas de la pandemia de COVID-19, es que los Estados y las instituciones financieras consideren la necesidad de proporcionar apoyo directo y/o indirecto de diversas formas proporcionadas y transparentes; y

Considerando que la Organización ha elaborado orientación sobre definición de políticas para que los Estados promuevan la armonización y la compatibilidad de los enfoques y prácticas normativas para el transporte aéreo internacional, así como sobre temas relativos a la competencia;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta que la competencia leal constituye un principio general para la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional;
2. *Insta* a los Estados miembros a que elaboren leyes y políticas en materia de competencia para aplicarlas al transporte aéreo, teniendo en cuenta la soberanía nacional, y a que consideren la orientación de la OACI sobre competencia;
3. *Insta* a los Estados miembros a que alienten la cooperación entre las autoridades regionales y/o nacionales responsables de la competencia al tratar asuntos relacionados con el transporte aéreo internacional, incluso dentro del contexto de la aprobación de alianzas y fusiones;

4. *Alienta* a los Estados miembros a incorporar en la legislación nacional, en los reglamentos y en los acuerdos de servicios aéreos los principios básicos de oportunidades iguales y equitativas para competir, de no discriminación, de transparencia, de armonización, de compatibilidad y de cooperación consagrados en el Convenio e integrados en las políticas y la orientación de la OACI;

5. *Pide* al Consejo que defina mecanismos, como por ejemplo un foro de intercambio, para mejorar, en materia de competencia leal, la cooperación, el diálogo y el intercambio de información entre los Estados, con miras a promover enfoques normativos compatibles para el transporte aéreo internacional; y

6. *Pide* al Consejo que siga atento a las novedades que tengan lugar en materia de competencia en el transporte aéreo internacional y actualice, según sea necesario, sus políticas y textos de orientación sobre competencia leal.

Sección IV. Comercio de servicios

Considerando que el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS), adoptado por la Organización Mundial del Comercio (OMC), ha incluido ciertos aspectos del transporte aéreo internacional; y

Considerando que 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 crear un entorno en el que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y continuar prosperando de forma ordenada, eficiente y económica sin comprometer la seguridad operacional y la protección, garantizando al mismo tiempo los intereses de todos los Estados miembros y 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 miembros que participen en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales relacionados con el transporte aéreo internacional, a que:

- a) garanticen la coordinación interna en las 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 los representantes conozcan plenamente las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;
- c) tengan en cuenta los derechos y obligaciones respecto a los Estados miembros de la OACI que no son miembros de la OMC;
- 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, de medio ambiente y de seguridad operacional y 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 OMC, 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 que está teniendo lugar a escala bilateral, subregional y regional;
 - b) la responsabilidad constitucional de la OACI con respecto al transporte aéreo internacional y, en particular, su seguridad operacional 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 liderazgo mundial para facilitar y coordinar el proceso 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 dinámicamente en las actividades en materia de comercio de servicios que puedan afectar al transporte aéreo internacional e informe consiguientemente a los Estados miembros; y
 - c) promueva la comunicación, cooperación y coordinación efectivas y permanentes entre la OACI, la OMC y otros organismos intergubernamentales y no gubernamentales que se ocupen del comercio de servicios.

APÉNDICE B

Impuestos

Considerando que los impuestos aplicables al transporte aéreo internacional, por ejemplo, a las aeronaves, el combustible y otros suministros técnicos, los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y la venta o uso de esos servicios, pueden tener repercusiones económicas y de competencia negativas en las operaciones de transporte aéreo internacional;

Considerando que en los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, contenidos en el Doc 8632, 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 miembros imponen cada vez más gravámenes a ciertos aspectos del transporte aéreo internacional y que los gravámenes impuestos 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 A41-20 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (Apéndice H, *Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local*);

Considerando que los criterios de la OACI sobre impuestos que figuran en el Doc 8632 complementan el Artículo 24 del Convenio y tienen la finalidad de reconocer la naturaleza de la aviación civil internacional y la necesidad de eximir de impuestos ciertos aspectos de las operaciones del transporte aéreo internacional; y

Considerando que la Organización publica y mantiene al día un suplemento del Doc 8632, una recopilación de las respuestas de los Estados miembros sobre estado de la implementación de las resoluciones consolidadas sobre impuestos.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que cumplan los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, contenidos en el Doc 8632, y que eviten imponer a la aviación internacional impuestos discriminatorios;
2. *Insta* a los Estados miembros a que eviten la doble imposición en el campo del transporte aéreo;
3. *Insta* a los Estados miembros a que transmitan a la OACI, cuando se les solicite, información sobre el estado de su implementación de las resoluciones consolidadas en materia de impuestos para la actualización del suplemento del Doc 8632; y
4. *Pide* al Consejo que siga promoviendo los criterios de la OACI sobre impuestos, esté atento a las novedades y actualice sus políticas y el suplemento del Doc 8632 según se requiera.

APÉNDICE C

Economía de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea

Sección I. Política en materia de derechos

Considerando que el Artículo 15 del Convenio establece las bases para aplicar y divulgar los derechos para los aeropuertos y servicios de navegación aérea;

Considerando que en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, contenidas en el Doc 9082, 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 y las medidas basadas en criterios de mercado se trata separadamente en la resolución A41-20 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (Apéndice H, *Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local*), y en la resolución A41-21, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*;

Considerando que se ha encargado al Consejo que formule recomendaciones para orientación de los Estados miembros con respecto a los principios conforme 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 razonables de los mismos, y con respecto a los métodos que pueden aplicarse a tal efecto;

Considerando que los Estados miembros han hecho un llamamiento a la Organización para que ofrezca asesoramiento y orientación para promover una recuperación equitativa de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea y mantener un equilibrio entre los respectivos intereses financieros de los proveedores de aeropuertos y de servicios de navegación aérea por una parte y de los transportistas aéreos y otros usuarios por la otra;

Considerando que el Consejo adoptó directrices sobre políticas de asignación de costos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para garantizar que todo el público usuario reciba un trato equitativo; y

Considerando que se produjo un descenso importante del tránsito aéreo debido a las repercusiones de la pandemia de COVID-19, lo que provocó la reducción de los ingresos procedentes de los derechos aeroportuarios y por los servicios de navegación aérea, con los consiguientes riesgos para la estabilidad financiera de los proveedores de servicios;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a asegurarse de que se respete plenamente el Artículo 15 del Convenio;
2. *Insta* a los Estados miembros 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 las políticas de la OACI que figuran en el Doc 9082, independientemente de la estructura orgánica bajo la cual se explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea;
3. *Insta* a los Estados miembros a garantizar que los derechos aeroportuarios y en concepto de servicios de navegación aérea se apliquen a sufragar los costos de proporcionar instalaciones y servicios para la aviación civil;
4. *Insta* a los Estados miembros a hacer todo lo posible en cumplimiento del Artículo 15 del Convenio para publicar y comunicar a la Organización todos los derechos que un Estado miembro imponga o permita imponer por el uso de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios de navegación aérea que hagan las aeronaves de cualquier otro Estado miembro;
5. *Insta* a los Estados miembros a que adopten los principios de no discriminación, de relación de los derechos con los costos, de transparencia y de consulta, según lo dispuesto en las políticas de la OACI en el Doc 9082, en la legislación, reglamentación o políticas nacionales, así como en sus acuerdos de servicios aéreos, a fin de asegurar el cumplimiento por los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea;
6. *Insta* a los Estados miembros a que garanticen la implantación de las actuales políticas de la OACI de recuperación de costos derivados de medidas y funciones de seguridad en aeropuertos y por los proveedores de servicios aéreos, según se establece en el Doc 9082, de modo que los derechos impuestos a al público usuario en concepto de seguridad sean razonables, rentables y fomenten la armonización a escala mundial;
7. *Insta* a los Estados miembros a cooperar en la recuperación de los costos de las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales y a considerar la aplicación de las directrices sobre políticas de la OACI de asignación de costos del GNSS;
8. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan un equilibrio adecuado entre los proveedores de servicios y las personas usuarias cuando deban aplicarse medidas económicas y financieras en tiempos de crisis, incluida la revisión de los derechos, mediante una consulta efectiva y asegurándose de que las dificultades se compartan entre todas las partes de forma razonable;

9. *Pide* al Consejo que siga actualizando, según sea necesario, los criterios de la OACI sobre derechos impuestos a las personas usuarias y los textos de orientación conexos con miras a contribuir a mejorar la eficiencia y la rentabilidad en la prestación y operación de aeropuertos y servicios de navegación aérea y a una sólida cooperación entre los proveedores y el público usuario, y reforzar la capacidad de respuesta de las políticas ante crisis futuras;

10. *Pide* al Consejo que siga actualizando, según proceda, orientaciones sobre financiación de funciones de vigilancia apropiadas y sobre asignación de costos del GNSS, así como que aborde la recuperación de costos de la prestación de servicios meteorológicos aeronáuticos para la aviación civil internacional; y

11. *Pide* al Consejo que determine si es procedente un sistema mundial de recuperación de costos por la prestación de servicios de información meteorológica especial para la aviación civil internacional, incluida la creación de un mecanismo de recuperación de costos con arreglo a los principios de tarificación de la OACI; y

12. *Pide* al Consejo que siga promoviendo los criterios de la OACI sobre derechos impuestos a las personas usuarias y los textos de orientación conexos, a fin de que los Estados miembros y sus aeropuertos, así como las entidades que prestan servicios de navegación aérea, tomen mayor conciencia de ellos y los apliquen.

Sección II. Gestión y financiación de la infraestructura de aviación

Considerando que los Estados miembros ponen un énfasis cada vez mayor en mejorar la eficiencia y la rentabilidad en la prestación de servicios aeroportuarios y de navegación aérea;

Considerando que los Estados miembros ceden cada vez más la explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea a entidades comercializadas y privatizadas que podrían tener menos conciencia y conocimientos de las obligaciones de los Estados estipuladas en el Convenio y sus Anexos y de los criterios y textos de orientación de la OACI en la esfera económica, y utilizan las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales para cumplir los compromisos asumidos en virtud del Artículo 28 del Convenio;

Reconociendo la necesidad de hacer inversiones considerables a largo plazo para el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación de calidad, en consonancia con el nivel de crecimiento del tránsito previsto, incluidas las necesidades futuras de los nuevos explotadores y los Objetivos de Desarrollo Sostenible pertinentes;

Considerando que la industria de la aviación ha sufragado gran parte de sus propios costos de infraestructura, en lugar de recibir financiación por medio de impuestos, inversiones públicas o subsidios;

Considerando que el desarrollo de la infraestructura de transporte aéreo y el plan mundial de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) requiere estudios de rentabilidad justificativos para obtener financiación para apoyar la implantación;

Considerando que nunca se insistirá lo suficiente en la necesidad de abordar las dificultades financieras planteadas por la pandemia de COVID-19 a los aeropuertos y a los proveedores de servicios de navegación aérea, así como en las implicaciones a mediano y largo plazo sobre la financiación y el desarrollo de la infraestructura de aviación; y

Recordando que se adoptó la *Declaración y Marco para un Plan de acción de desarrollo de infraestructura aeronáutica en África* en el marco del Plan de acción de Lomé (2017-2019) de la Unión Africana (UA) en el Tercer Foro Mundial sobre Aviación de la OACI (IWAF/3), celebrado en Abuja (Nigeria) en noviembre de 2017;

La Asamblea:

1. *Recuerda* a los Estados miembros que, respecto a los aeropuertos y servicios de navegación aérea, ellos son exclusivos responsables respecto a los compromisos que han 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. *Alienta* a los Estados miembros a que consideren la posibilidad de establecer entidades autónomas para la explotación de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, teniendo en cuenta tanto la viabilidad económica como el interés del público usuario y demás interesados;
3. *Insta* a los Estados miembros a establecer una buena gobernanza, por ejemplo, la creación de marcos institucionales, jurídicos y reglamentarios, el uso de un enfoque fundado en datos y la cooperación y la toma de decisiones compatible entre las autoridades de transporte y otros ministerios responsables de carteras conexas, que puede dar un fuerte impulso para promover la inversión en infraestructura de aviación;
4. *Insta* a los Estados miembros a elaborar programas y planes nacionales y/o regionales de infraestructura de la aviación, que deberían estar en consonancia e integrados con un desarrollo de modos de transporte que tenga un equilibrio adecuado, vinculados a marcos y estrategias nacionales o regionales de desarrollo y armonizados con los marcos económicos y financieros internacionales;
5. *Alienta* a los Estados miembros a establecer un clima de inversión transparente, estable y previsible que respalde el desarrollo de la infraestructura de la aviación, por ejemplo, haciendo participar a las partes interesadas, diversificando las fuentes de financiación y elevando la función del sector privado, entre otros, mediante inversiones privadas, reformas comerciales, iniciativas de financiación privada, sociedades públicas-privadas y diversos planes de incentivos;
6. *Alienta* a los Estados miembros a que consideren si procede prestar apoyo financiero y reglamentario a los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea en respuesta a las dificultades económicas sin precedentes derivadas de la pandemia de COVID-19. Dicho apoyo debería respetar el principio de igualdad de oportunidades para competir;
7. *Pide* al Consejo que siga elaborando y actualizando, según proceda, textos de orientación y herramientas sobre financiación para el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación de calidad, incluidos mecanismos para apoyar mejoras operacionales, según se describe en los módulos ASBU;
8. *Pide* al Consejo que siga evaluando las necesidades emergentes de financiación que se derivan del avance tecnológico de la industria, incluida la inversión en infraestructuras para apoyar la explotación de los sistemas de aeronaves no tripuladas;
9. *Pide* al Consejo que mantenga actualizada la orientación de la OACI sobre medidas económicas y financieras para mitigar la repercusión del brote de coronavirus en la aviación y que promueva su uso para apoyar la recuperación de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea afectados por la pandemia de COVID-19; y
10. *Pide* al Consejo que siga llevando a cabo y respaldando los trabajos de seguimiento pertinentes para la aplicación de la *Declaración y Marco para un Plan de acción de desarrollo de infraestructura aeronáutica en África* en el contexto de los arreglos existentes, en particular, del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI).

APÉNDICE D

Datos de aviación y estadísticas

Considerando que el Programa de datos de aviación y estadísticas de la OACI proporciona una base independiente y global para fomentar la planificación y el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional;

Considerando que cada Estado miembro se ha comprometido a que sus líneas aéreas internacionales comuniquen los datos y las estadísticas solicitados por el Consejo de conformidad con el Artículo 67 del Convenio;

Considerando que el Consejo ha establecido requisitos con respecto a los datos y las estadísticas relativos a las operaciones de las líneas aéreas interiores, aeropuertos internacionales e instalaciones y servicios en rutas internacionales en virtud de los Artículos 54 y 55 del Convenio;

Considerando que el Consejo también ha establecido los requisitos relativos a la recopilación de datos y estadísticas sobre aeronaves civiles matriculadas de conformidad con el Artículo 21 del Convenio;

Considerando que es necesario que la Organización recopile datos y estadísticas de los Estados sobre el consumo anual de combustible de aviación a fin de vigilar y notificar el posible impacto de las medidas económicas vinculadas a los aspectos operacionales de los servicios de la aviación internacional y la infraestructura conexas, e informe al respecto;

Considerando que el Consejo ha adoptado una política de gestión en función de los objetivos que requiere la recopilación de datos, estadísticas y análisis pertinentes para medir la eficacia de la totalidad de la Organización y de sus partes constitutivas en el cumplimiento de los Objetivos estratégicos de la Organización;

Considerando que la cooperación entre las organizaciones internacionales activas en la recopilación y distribución de datos y estadísticas de aviación puede ayudar a ampliar el alcance, la cobertura y la calidad de los datos, evitar la duplicación de esfuerzos y reducir la carga de los Estados;

Considerando que la función de la OACI de procesar y difundir datos y estadísticas de aviación permite a los Estados utilizar los datos como una importante herramienta para que los servicios de aviación civil internacional puedan ser explotados en forma acertada y económica;

Reconociendo que el análisis de datos de aviación se encuentra en transformación por la velocidad y el incremento de los datos, así como las innovaciones de datos que permiten el análisis avanzado de dichos datos;

Reconociendo la colaboración continua en materia de análisis de macrodatos con los Estados miembros en el suministro continuo de análisis de las repercusiones operacionales y económicas con el uso de instrumentos de análisis empresarial; y

Reconociendo las importantes dificultades operacionales y financieras que plantea la pandemia de COVID-19 y la necesidad de disponer de datos oportunos, precisos y completos para orientar la política y la toma de decisiones de los Estados durante la recuperación, así como para aumentar la resiliencia;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que designen coordinadores para los datos y las estadísticas de aviación, y hagan todo lo posible para proporcionarlos a la OACI a tiempo y electrónicamente, cuando sea posible;
2. *Alienta* a los Estados miembros a que utilicen los tableros interactivos de macrodatos que son actualizados continuamente para sus procesos de decisiones basadas en datos, las estrategias de recuperación de la pandemia de COVID-19 y para las necesidades de planificación e implementación;
3. *Pide* al Consejo que, cuando sea necesario, recurra a expertos nacionales en las disciplinas pertinentes para examinar regularmente los datos y las estadísticas, incluidos los macrodatos, recopilados por la OACI, a fin de satisfacer más eficazmente las necesidades de la Organización y de sus Estados miembros, ~~y~~ establecer las mediciones necesarias para vigilar la eficacia de la Organización en el cumplimiento de sus Objetivos estratégicos, y para mejorar la uniformidad de los datos y las estadísticas y el contenido de los análisis; y
4. *Pide* al Consejo que:
 - a) continúe estudiando las formas de lograr una cooperación más estrecha con las Naciones Unidas (ONU), sus organismos y otras organizaciones internacionales en la recopilación y distribución de datos, estadísticas y análisis de aviación, incluidos los macrodatos, según proceda;

- b) tome las disposiciones apropiadas para que la OACI preste asistencia a los Estados miembros que la soliciten con el fin de mejorar los datos, las estadísticas y los análisis de aviación y la notificación estadística a la Organización;
- c) siga recopilando, procesando y analizando datos de aviación, incluidos los macrodatos, velando a su vez porque se armonicen los datos y estadísticas de aviación de diferentes fuentes a fin de facilitar el suministro de datos precisos, fiables y coherentes para que los Estados tomen decisiones fundamentadas; y
- d) divulgue entre los Estados miembros, e intercambie con ellos, datos de aviación que sean de interés común en la esfera del transporte aéreo de conformidad con los principios y disposiciones contenidas en el Convenio y en las decisiones pertinentes de la Organización.

APÉNDICE E

Pronósticos, planificación y análisis económicos

Sección I. Pronósticos y planificación

Considerando que los Estados miembros necesitan disponer de pronósticos mundiales y regionales de la evolución futura de la aviación civil, para diversos fines de planificación e implantación;

Considerando que el Consejo, en el desempeño de sus funciones permanentes en la esfera de los aspectos económicos del transporte aéreo, 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 para fines de planificación de aeropuertos y sistemas de navegación aérea, y de vigilancia medioambiental; y

Reconociendo la necesidad de actualizaciones más frecuentes de los pronósticos para facilitar la recuperación de la pandemia de COVID-19, y las necesidades futuras de planificación e implementación por parte de los Estados.

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que elabore y actualice pronósticos sobre las futuras tendencias y la evolución de la aviación civil, y que los facilite a los Estados miembros;
2. *Pide* al Consejo que siga actualizando un solo conjunto de pronósticos de tráfico a largo plazo a partir del cual puedan elaborarse pronósticos adaptados y más detallados para diversos fines, tales como planificación de sistemas de navegación aérea y análisis medioambientales; y
3. *Pide* al Consejo que siga aumentando la precisión de los pronósticos y lleve a cabo actualizaciones más frecuentes de los pronósticos mediante depuración de las metodologías de pronósticos y el uso de los macrodatos;

Sección II. Análisis económicos

Considerando que hay un interés permanente entre los Estados miembros, las organizaciones internacionales, las instituciones financieras y los sectores de la aviación, turístico, y comercial en los análisis económicos del transporte aéreo, incluida la contribución de la aviación a las economías mundial, regionales y nacionales;

Reconociendo la necesidad de medir la contribución económica de la aviación en las economías nacionales con el uso de un marco metodológico elaborado en consonancia con la norma acordada internacionalmente del *Sistema de cuentas nacionales*, 2008;

Considerando que los estudios económicos realizados por la OACI sobre los costos e ingresos del transporte aéreo internacional han fomentado la neutralidad y han tenido como resultado un régimen más equitativo para distribuir los ingresos de las líneas aéreas; *Considerando* que es preciso que la OACI cuente con análisis económicos a fin de ayudar al Consejo a evaluar la eficacia de las medidas propuestas para cumplir con los Objetivos estratégicos de la Organización, y para fines de planificación ambiental, estudios de inversiones y otras finalidades; y

Considerando que existe una creciente necesidad de los Estados miembros de medir su habilidad para crear y mantener valor desde el sector de aviación civil, lo que exige la formulación de metodologías para definir el índice de competitividad de la aviación mundial;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que continúe su labor de finalizar el documento sobre el marco metodológico de la Cuenta satélite de la aviación (ASA) elaborado en consonancia con el *Sistema de Cuentas Nacionales*, 2008
2. *Pide* al Consejo que publique periódicamente un estudio sobre las diferencias regionales en el nivel de los costos de explotación del transporte aéreo internacional, en el que se analice el modo en que las diferencias en las operaciones y precios básicos pueden afectar a sus niveles y las consecuencias que las variaciones de los costos pueden tener con respecto a las tarifas del transporte aéreo;
3. *Pide* al Consejo que elabore metodologías y procedimientos para llevar a cabo mediciones de las repercusiones indirectas e inducidas de la aviación en la economía nacional y orientación sobre estudios de rentabilidad, análisis de costos y beneficios, análisis de las repercusiones económicas y análisis de rentabilidad para satisfacer las necesidades de la Organización, los grupos regionales de planificación de la navegación aérea y otras actividades de la Organización;
4. *Pide* al Consejo que siga la marcha de los acontecimientos, lleve a cabo estudios acerca de las cuestiones principales de importancia mundial y comparta sus análisis con los Estados, las organizaciones internacionales y la industria; y
5. *Pide* al Consejo que elabore una metodología normalizada para establecer un índice de competitividad de la aviación mundial para que los Estados incrementen al máximo el rendimiento del mercado, la eficiencia económica y la productividad.

Sección III. Correo aéreo

Considerando que el correo aéreo es un componente integral del transporte aéreo internacional, y que se ve afectado cada vez más por el comercio electrónico;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros 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);
2. *Encarga* al Secretario General que suministre a la UPU, previa solicitud y según lo estipulado en los acuerdos de cooperación pertinentes entre la UPU y la OACI, la información fáctica de que disponga; y
3. *Pide* al Consejo que vigile y analice las limitaciones logísticas internacionales para el comercio electrónico en colaboración con la UPU.

Resolución A41-28: Presupuestos para 2023-2024-2025

A. *La Asamblea*, con respecto al presupuesto para 2023-2024-2025, *toma nota* de que:

1. de conformidad con el artículo 61 del Convenio, el Consejo ha presentado a la Asamblea las estimaciones presupuestarias para el presupuesto regular [y las cifras indicativas del presupuesto estimado correspondientes al Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) del Programa de Cooperación Técnica] para cada uno de los ejercicios económicos de 2023, 2024 y 2025, y la Asamblea las ha considerado;
2. de conformidad con los artículos 49 e) y 61 del Convenio, la Asamblea aprueba los presupuestos de la Organización.

B. *La Asamblea*, con respecto al **presupuesto regular**:

Reconoce la importancia del nuevo objetivo de transformación y su iniciativa.

Especifica que la financiación por medio de cuotas de los Estados por un monto de 14 977 000 CAD para iniciativas de alta prioridad seleccionadas del objetivo de transformación, para el trienio 2023-2024-2025, es una contribución única y extraordinaria que se tratará como monto no consolidado y no formará parte de la referencia utilizada para preparar las estimaciones presupuestarias para el trienio 2026-2027-2028.

Resuelve:

1. autorizar por la presente que se utilicen las cantidades que se presentan en la siguiente tabla, en dólares canadienses (CAD), para los ejercicios económicos de 2023, 2024 y 2025 de conformidad con el Reglamento financiero y con sujeción a las disposiciones de la presente resolución:

Presupuesto estimado para 2023-2024-2025				
<i>(en CAD)</i>				
	2023	2024	2025	Total
Objetivo estratégico				
SEGURIDAD OPERACIONAL	32 825 000	34 178 000	34 881 000	101 884 000
CAPACIDAD Y EFICIENCIA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA	21 460 000	22 241 000	22 630 000	66 331 000
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN	14 906 000	15 491 000	16 064 000	46 461 000
DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO	4 952 000	5 113 000	5 256 000	15 321 000
PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE	6 877 000	6 983 000	7 351 000	21 211 000
Objetivo de transformación	8 041 000	4 642 000	5 326 000	18 009 000
Apoyo a los objetivos estratégicos	13 909 000	14 398 000	16 215 000	44 522 000
Gestión y administración	14 062 000	14 658 000	15 101 000	43 821 000
CONSIGNACIÓN TOTAL PROPUESTA	117 032 000	117 704 000	122 824 000	357 560 000
Operacional	116 413 000	117 116 000	122 225 000	355 754 000
Capital	619 000	588 000	599 000	1 806 000

2. que la consignación total autorizada anual se financie como se presenta en la siguiente tabla, de conformidad con el Reglamento financiero:

Fuentes de financiación para 2023-2024-2025

(en CAD)

	2023	2024	2025	Total
a) Cuotas fijadas a los Estados	103 920 000	104 566 000	109 665 000	318 151 000
b) Transferencia del superávit del ARGF	8 082 000	8 082 000	8 081 000	24 245 000
c) Reserva operacional	2 364 000	2 364 000	2 364 000	7 092 000
d) Reembolso del Fondo AOSC	1 829 000	1 856 000	1 877 000	5 562 000
e) Ingresos varios	780 000	780 000	780 000	2 340 000
f) Plan de incentivos	57 000	56 000	57 000	170 000
TOTAL:	117 032 000	117 704 000	122 824 000	357 560 000

C. La Asamblea, con respecto al presupuesto estimado indicativo del Fondo AOSC para el Programa de Cooperación Técnica:

Reconociendo que el fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) se financia principalmente con las tasas procedentes de proyectos que se encomienda a la OACI ejecutar utilizando fondos de fuentes externas de financiamiento, como los gobiernos y otras fuentes;

Reconociendo que la magnitud del Programa de Cooperación Técnica no puede determinarse con gran exactitud hasta que los gobiernos de los países donantes y beneficiarios decidan sobre los proyectos pertinentes y la cantidad que deba ejecutarse en un año determinado;

Reconociendo que, a causa de la situación mencionada, las cifras netas anuales del presupuesto AOSC correspondientes a 2023, 2024 y 2025 que figuran a continuación en dólares canadienses (CAD) representan únicamente un presupuesto estimado indicativo:

	2023	2024	2025
Gastos estimados	9 300 000	9 570 000	9 780 000

Reconociendo que la cooperación técnica es un medio importante para promover el desarrollo, la seguridad operacional, la protección y la sostenibilidad de la aviación civil;

Reconociendo las circunstancias que enfrenta el Programa de Cooperación Técnica de la Organización y la necesidad de seguir adoptando medidas de gestión; y

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

Resuelve aprobar por la presente el presupuesto estimado indicativo de los gastos de los servicios administrativos y operacionales del Programa de Cooperación Técnica en la inteligencia de que los reajustes posteriores de dicho presupuesto estimado indicativo se harán dentro del marco de los presupuestos estimados anuales para AOSC y de conformidad con las disposiciones del Artículo IX del Reglamento financiero.

Resolución A41-29: Cuotas para el Fondo general propuestas para 2023, 2024 y 2025

La Asamblea resuelve:

1. que las cuotas de los Estados miembros para 2023, 2024 y 2025 en cumplimiento del artículo 61, capítulo XII, del Convenio se determinarán de conformidad con las escalas expuestas a continuación.

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2023, 2024, 2025
	%
Afganistán	0,06
Albania	0,06
Alemania	4,78
Andorra	0,06
Angola	0,06
Antigua y Barbuda	0,06
Arabia Saudita	1,07
Argelia	0,08
Argentina	0,52
Armenia	0,06
Australia	1,66
Austria	0,56
Azerbaiyán	0,16
Bahamas	0,06
Bahrein	0,08
Bangladesh	0,12
Barbados	0,06
Belarús	0,06
Bélgica	0,68
Belice	0,06
Benín	0,06
Bhután	0,06
Bolivia (Estado Plurinacional de)	0,06
Bosnia y Herzegovina	0,06
Botswana	0,06
Brasil	1,56
Brunei Darussalam	0,06
Bulgaria	0,06
Burkina Faso	0,06
Burundi	0,06
Cabo Verde	0,06
Camboya	0,06
Camerún	0,06
Canadá	2,17
Chad	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2023, 2024, 2025
	%
Chequia	0,24
Chile	0,44
China	13,71
Chipre	0,06
Colombia	0,30
Comoras	0,06
Congo	0,06
Costa Rica	0,06
Côte d'Ivoire	0,06
Croacia	0,06
Cuba	0,07
Dinamarca	0,41
Djibouti	0,06
Dominica	0,06
Ecuador	0,06
Egipto	0,19
El Salvador	0,06
Emiratos Árabes Unidos	1,98
Eritrea	0,06
Eslovaquia	0,11
Eslovenia	0,06
España	1,67
Estados Unidos	21,70
Estonia	0,06
Eswatini	0,06
Etiopía	0,42
Federación de Rusia	1,89
Fiji	0,06
Filipinas	0,27
Finlandia	0,38
Francia	3,43
Gabón	0,06
Gambia	0,06
Georgia	0,06
Ghana	0,06
Granada	0,06
Grecia	0,24
Guatemala	0,06
Guinea	0,06
Guinea-Bissau	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2023, 2024, 2025
	%
Guinea Ecuatorial	0,06
Guyana	0,06
Haití	0,06
Honduras	0,06
Hungría	0,29
India	0,99
Indonesia	0,51
Irán (República Islámica del)	0,32
Iraq	0,09
Irlanda	0,64
Islandia	0,06
Islas Cook	0,06
Islas Marshall	0,06
Islas Salomón	0,06
Israel	0,47
Italia	2,28
Jamaica	0,06
Japón	6,26
Jordania	0,06
Kazajstán	0,11
Kenya	0,07
Kirguistán	0,06
Kiribati	0,06
Kuwait	0,18
Lesotho	0,06
Letonia	0,06
Líbano	0,06
Liberia	0,06
Libia	0,06
Lituania	0,06
Luxemburgo	0,47
Macedonia del Norte	0,06
Madagascar	0,06
Malasia	0,42
Malawi	0,06
Maldivas	0,06
Mali	0,06
Malta	0,06
Marruecos	0,09
Mauricio	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2023, 2024, 2025
	%
Mauritania	0,06
México	1,05
Micronesia (Estados Federados de)	0,06
Mónaco	0,06
Mongolia	0,06
Montenegro	0,06
Mozambique	0,06
Myanmar	0,06
Namibia	0,06
Nauru	0,06
Nepal	0,06
Nicaragua	0,06
Níger	0,06
Nigeria	0,13
Noruega	0,52
Nueva Zelandia	0,30
Omán	0,11
Países Bajos	1,54
Pakistán	0,13
Palau	0,06
Panamá	0,11
Papua Nueva Guinea	0,06
Paraguay	0,06
Perú	0,15
Polonia	0,61
Portugal	0,34
Qatar	1,59
Reino Unido	3,73
República Árabe Siria	0,06
República Centroafricana	0,06
República de Corea	3,16
República de Moldova	0,06
República Democrática del Congo	0,06
República Democrática Popular Lao	0,06
República Dominicana	0,06
República Popular Democrática de Corea	0,06
República Unida de Tanzania	0,06
Rumania	0,23
Rwanda	0,06
Saint Kitts y Nevis	0,06

Estados miembros	Escalas de cuotas propuestas 2023, 2024, 2025
	%
Samoa	0,06
San Marino	0,06
Santa Lucía	0,06
Santo Tomé y Príncipe	0,06
San Vicente y las Granadinas	0,06
Senegal	0,06
Serbia	0,06
Seychelles	0,06
Sierra Leona	0,06
Singapur	0,76
Somalia	0,06
Sri Lanka	0,07
Sudáfrica	0,21
Sudán	0,06
Sudán del Sur	0,06
Suecia	0,61
Suiza	0,96
Suriname	0,06
Tailandia	0,45
Tayikistán	0,06
Timor-Leste	0,06
Togo	0,06
Tonga	0,06
Trinidad y Tabago	0,06
Túnez	0,06
Türkiye	1,37
Turkmenistán	0,06
Tuvalu	0,06
Ucrania	0,06
Uganda	0,06
Uruguay	0,06
Uzbekistán	0,06
Vanuatu	0,06
Venezuela (República Bolivariana de)	0,12
Viet Nam	0,17
Yemen	0,06
Zambia	0,06
Zimbabwe	<u>0,06</u>
	<u>100,00</u>

Resolución A41-30: Fondo de Capital Circulante

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que:

- a) de conformidad con la resolución A40-31, 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) 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 problemas de incertidumbre financiera;
- c) basándose en las tendencias del pasado, solo existe un riesgo limitado de que el nivel del Fondo de Capital Circulante no resulte suficiente para cubrir las necesidades en el futuro previsible;
- d) la experiencia demuestra que, por lo general, 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 aún a finales del año correspondiente, y que este hecho inaceptable de evitar retraso perjudicial del pago de sus obligaciones financieras en el marco del Convenio por parte de algunos Estados miembros está creando la posibilidad de una situación financiera grave en la Organización, que podría tener repercusiones para todos los Estados miembros;
- e) 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; y
- f) el Consejo examina periódicamente la situación financiera de la Organización y el nivel del Fondo de Capital Circulante.

2. *Resuelve* que:

- a) la cuantía del Fondo de Capital Circulante se mantenga en 8,0 millones USD;
- b) el Consejo continuará vigilando de cerca el nivel del Fondo de Capital Circulante cada año, a fin de determinar si es urgente la necesidad de un aumento;
- c) si el Consejo determina que se justifica, la cuantía del Fondo de Capital Circulante se establecerá en un nivel que no supere los 10,0 millones USD, 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, a cubrir las consignaciones ordinarias y suplementarias que no pueden financiarse con cargo al fondo general ni al Fondo de Capital Circulante, pidiendo prestadas en el exterior las cantidades necesarias para hacer frente a las obligaciones inmediatas de la Organización, y se exija al Secretario General que las remolse con la mayor rapidez posible; el total de tales deudas pendientes de la Organización no excederá en ningún momento de 3,0 millones CAD durante el trienio;
- e) el Consejo informará durante el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea:
 - i) si la cuantía del Fondo de Capital Circulante es suficiente;

- ii) si la situación financiera del fondo general y del Fondo de Capital Circulante indica la necesidad de aumentar las cuotas a los Estados miembros por los déficits de efectivo ocasionados por los atrasos en el pago de las cuotas; y
- iii) si el nivel de autorización para pedir préstamos es adecuado; y
- f) la resolución A40-31 queda anulada y reemplazada por la presente; y

3. *Insta:*

- a) a todos los Estados miembros a que paguen sus cuotas lo antes posible 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 miembros atrasados en el pago de sus cuotas a cumplir lo antes posible sus obligaciones para con la Organización, según lo previsto en la resolución A39-31.

Resolución A41-31: Enmienda del Reglamento financiero

Considerando que el Consejo respeta la postura de la Asamblea al aprobar presupuestos y consignaciones de la Organización;

Considerando que el Consejo puede reunirse regularmente para tratar las exigencias y novedades que afectan a las sumas consignadas;

Considerando que el Consejo necesita flexibilidad entre los períodos de sesiones de la Asamblea para responder a los cambios en las necesidades de financiamiento;

La Asamblea resuelve respecto del Reglamento financiero confirmar la enmienda de los subtítulos de los artículos I, IV, V, VI, X, y XI; la eliminación de las notas de pie de página del Doc 7515/16; la revisión de los párrafos 1.1, 4.3, 4.4, 4.10, 5.6, 5.9, 6.6, 7.2, 7.3, 8.1, 9.1, 9.3, 10.1, 10.2, 10.3, 11.1, 12.1, 13.4, y 13.8; la incorporación de los nuevos párrafos 1.2, 1.3, 7.9, y 13.9; y la transformación del anexo A en un nuevo artículo XV Definiciones, de conformidad con lo previsto en su párrafo 14.1.

Párrafo núm.	Cambios marcados	Nuevo texto revisado
Artículo I. Aplicación		
	Artículo 1. Aplicación ⁺ y rendición de cuentas Los Artículos IV, V y VI rigen el Presupuesto del Programa regular, su formulación, aprobación, ejecución y disposición de fondos, y no se aplican a los Fondos del Programa de cooperación técnica. Las disposiciones pertinentes se aplican al Fondo para los gastos de los servicios administrativos y operacionales, y en especial a los párrafos 4.1, 4.2, 4.4 a 4.9 inclusive, 5.1, 5.5, 5.7 y 5.8. Véase también el Artículo IX.	Artículo 1. Aplicación y rendición de cuentas

1.1	La gestión financiera de la Organización de Aviación Civil Internacional se regirá por el presente Reglamento ² . ² El Anexo A incluye un Glosario de términos que se utilizarán en la interpretación del presente Reglamento.	La gestión financiera de la Organización de Aviación Civil Internacional se regirá por el presente Reglamento.
1.2	Nuevo Reglamento	La Secretaria o Secretario General es responsable y rinde cuentas al Consejo por la gestión y actividad financieras de la OACI, y puede delegar su autoridad para la implementación de aspectos específicos del Reglamento financiero documentados en el mismo, en consonancia con el artículo XI.
1.3	Nuevo Reglamento	Las definiciones de los términos específicos utilizados en este reglamento se presentan en el Artículo XV.
Artículo IV. Presupuesto		
	Artículo IV. Presupuesto regular	Artículo IV. Presupuesto regular
4.3	El proyecto de Presupuesto del Programa regular de la Secretaria o el Secretario General presentará los recursos necesarios para alcanzar los resultados requeridos para cumplir con las obligaciones de la OACI en virtud del Convenio de Chicago y las resoluciones de la Asamblea que se hayan incorporado en el Plan de actividades para el período para el cual se presenta el proyecto de Presupuesto.	El proyecto de Presupuesto regular de la Secretaria o el Secretario General presentará los recursos necesarios para alcanzar los resultados requeridos para cumplir las obligaciones de la OACI en virtud del Convenio de Chicago y las resoluciones de la Asamblea que se hayan incorporado en el Plan de actividades.
4.4	El proyecto de Presupuesto del Programa regular del Secretario General se dividirá en Programa, Apoyo al Programa, y Gestión y Administración. Mientras que el Programa se relaciona con los Objetivos estratégicos, el Apoyo al Programa se relaciona con las Estrategias de apoyo. Para cada Resultado estratégico y Estrategia de apoyo, las previsiones presupuestarias comprenderán recursos requeridos así como los resultados previstos, la producción prevista y los indicadores clave de rendimiento para medir el avance hacia el logro de los resultados objetivos estratégicos y estrategias de apoyo, pudiendo incluir otros objetivos o estrategias que se vinculen con la estructura de gestión basada en resultados del Plan de actividades.	El proyecto de Presupuesto regular de la Secretaria o el Secretario General se dividirá en objetivos estratégicos y estrategias de apoyo, pudiendo incluir otros objetivos o estrategias que se vinculen con la estructura de gestión basada en resultados del Plan de actividades.
4.10	La Asamblea aprobará y adoptará la resolución del presupuesto, que se define en el párrafo 4.7 c), por Objetivos estratégicos y, Estrategias de apoyo y cualquier otro objetivo o estrategia que se relacione con la estructura de gestión basada en resultados del Plan de actividades, y por consignación total autorizada.	La Asamblea aprobará y adoptará la resolución del presupuesto, que se define en el párrafo 4.7 c), por Objetivos estratégicos, Estrategias de apoyo y cualquier otro objetivo o estrategia que se relacione con la estructura de gestión basada en resultados del Plan de actividades, y por consignación total autorizada.

Artículo V. Consignaciones		
	<p>Artículo V. Consignaciones del Presupuesto regular³</p> <p>³ Los gastos que no sean monetarios y que no requieran un desembolso de fondos, tales como la depreciación, la amortización y los bienes y servicios proporcionados por la Organización sin cargo alguno, no se incluyen en las consignaciones sino en el proyecto de Presupuesto para fines de autorización.</p>	<p>Artículo V. Consignaciones del Presupuesto regular</p>
5.6	<p>La Secretaria o el Secretario General podrá disponer el traspaso al siguiente ejercicio económico del saldo no utilizado de consignaciones, hasta un 10 % por consignación para cada Objetivo estratégico, e Estrategia de apoyo o cualquier otro objetivo o estrategia que haya sido votado y adoptado por la Asamblea, y, sobre este porcentaje, podrá disponerlo el Consejo, independientemente de la facultad que le concede el párrafo 5.9 para realizar transferencias entre Objetivo estratégico o Estrategia de apoyo, podrán traspasar al año siguiente el saldo no utilizado que arrojen las consignaciones en cualquier ejercicio económico. El total de consignaciones utilizadas y traspasadas no excederá de la consignación total autorizada más los montos traspasados del año anterior. Cualquier saldo de consignaciones no utilizadas y de consignaciones no traspasadas al año siguiente se cancelarán.</p>	<p>El Secretario General podrá disponer el traspaso al siguiente ejercicio económico del saldo no utilizado de consignaciones hasta el 10 % por consignación para cada Objetivo estratégico, Estrategia de apoyo o cualquier otro objetivo o estrategia que haya sido votado y adoptado por la Asamblea, y sobre este porcentaje podrá disponerlo el Consejo, independientemente de la facultad que le concede el párrafo 5.9. El total de consignaciones utilizadas y traspasadas no excederá de la consignación total autorizada más los montos traspasados del año anterior. Cualquier saldo de consignaciones no utilizadas y de consignaciones no traspasadas al año siguiente se cancelarán.</p>
5.9	<p>El Secretario General podrá hacer transferencias de un Objetivo estratégico, e Estrategia de apoyo o cualquier otro objetivo o estrategia que haya sido votado y adoptado por la Asamblea a otro(a) hasta una cantidad que no supere el 20 % por consignación anual para cada uno de los Objetivos estratégicos, e Estrategias de apoyo u objetivo o estrategia al (a la) cual se hace la transferencia. Por encima de este porcentaje, el Secretario General podrá hacer transferencias entre Objetivos estratégicos, Estrategias de apoyo o cualquier otro objetivo o estrategia, con la aprobación previa del Consejo, después de solicitar el parecer del Comité de Finanzas. Todas las transferencias se notificarán a la Asamblea, incluidas aquéllas que están bajo la autoridad del Secretario General.</p>	<p>El Secretario General podrá hacer transferencias de un Objetivo estratégico, Estrategia de apoyo o cualquier otro objetivo o estrategia que haya sido votado y adoptado por la Asamblea a otro hasta una cantidad que no supere el 20 % por consignación anual para cada uno de los Objetivos estratégicos, Estrategias de apoyo u objetivo o estrategia al cual se hace la transferencia. Por encima de este porcentaje, la Secretaria o el Secretario General podrá hacer transferencias entre Objetivos estratégicos, Estrategias de apoyo o cualquier otro objetivo o estrategia con la aprobación previa del Consejo, después de solicitar el parecer del Comité de Finanzas. Todas las transferencias se notificarán a la Asamblea, incluidas aquéllas que están bajo la autoridad del Secretario General.</p>
Artículo VI. Provisión de fondos		
	<p>Artículo VI. Provisión de fondos del presupuesto regular</p>	<p>Artículo VI. Provisión de fondos del presupuesto regular</p>
6.6	<p>Las cuotas de los Estados miembros deberán hacerse efectivas en dólares canadienses fijarse una parte en dólares canadienses y otra en</p>	<p>Las cuotas de los Estados miembros deberán fijarse una parte en dólares canadienses y otra en dólares estadounidenses según la proporción</p>

	<p>dólares estadounidenses según la proporción entre ambas monedas que se determine en atención a las necesidades. El Secretario General, en la medida en que estime posible aceptar otras monedas durante el ejercicio económico, puede invitar a ciertos Estados miembros a que remitan una parte de sus cuotas en tales monedas y en las cantidades que el Secretario General determine en la medida en que las cuotas así fijadas sean justas y equitativas.</p>	<p>entre ambas monedas que se determine en atención a las necesidades. El Secretario General, en la medida en que estime posible aceptar otras monedas durante el ejercicio económico, puede invitar a ciertos Estados miembros a que remitan una parte de sus cuotas en tales monedas y en las cantidades que el Secretario General determine en la medida en que las cuotas así fijadas sean justas y equitativas.</p>
<p>Artículo VII. Creación y administración de fondos</p>		
<p>7.2</p>	<p>El Secretario General podrá crear fondos o cuentas especiales dentro del marco del fondo de generación de ingresos auxiliares mencionado en el párrafo 7 c) del Reglamento financiero para la administración financiera eficiente de los fondos, reservas y cuentas especiales que se establezcan en virtud del párrafo 7.1.</p>	<p>El Secretario General podrá crear fondos o cuentas especiales para la administración financiera eficiente de los fondos, reservas y cuentas especiales que se establezcan en virtud del párrafo 7.1.</p>
<p>7.3</p>	<p>Por lo que respecta al fondo general, al fondo de capital circulante y al fondo de generación de ingresos auxiliares:</p> <p>a) se acreditarán al fondo general las cuotas (incluso las cantidades pendientes) de los Estados miembros, los ingresos varios y los anticipos procedentes del fondo de capital circulante, y se debitarán al fondo general todos los gastos generales de la Organización y reembolsos al fondo de capital circulante;</p> <p>b) el fondo de capital circulante se utilizará para hacer los anticipos necesarios:</p> <p>i) al fondo general, para financiar los déficits de efectivo temporales como resultado de las demoras en el recibo de ingresos, debiéndose reintegrar tales anticipos en cuanto se disponga de sumas para ello; y</p> <p>ii) al fondo de financiamiento colectivo correspondiente, para la ejecución de los proyectos previstos en los acuerdos concertados de conformidad con el Capítulo XV del Convenio, al objeto de sufragar gastos en tanto no se reciban las contribuciones que se hayan fijado a los Estados participantes en virtud de dichos acuerdos, pero el saldo de las sumas así anticipadas no deberá exceder en ningún caso de \$100 000 y deberá reintegrarse tan pronto como se disponga de sumas enviadas para ese fin por los Estados participantes; y</p> <p>iii) ii) al fondo especial correspondiente, creado de conformidad con el párrafo 8.4 y con sujeción al límite especificado en el mismo, en los casos</p>	<p>Por lo que respecta al fondo general, al fondo de capital circulante y al fondo de generación de ingresos auxiliares:</p> <p>a) se acreditarán al fondo general las cuotas (incluso las cantidades pendientes) de los Estados miembros, los ingresos varios y los anticipos procedentes del fondo de capital circulante, y se debitarán al fondo general todos los gastos generales de la Organización y reembolsos al fondo de capital circulante;</p> <p>b) el fondo de capital circulante se utilizará para hacer los anticipos necesarios:</p> <p>i) al fondo general, para financiar los déficits de efectivo temporales como resultado de las demoras en el recibo de ingresos, debiéndose reintegrar tales anticipos en cuanto se disponga de sumas para ello; y</p> <p>ii) al fondo especial correspondiente creado de conformidad con el párrafo 8.4 y con sujeción al límite especificado en el mismo, en los casos en que el Consejo haya autorizado consignaciones en virtud del párrafo 5.2 a) y b);</p> <p>c) el fondo de generación de ingresos auxiliares se utilizará para administrar productos y servicios autofinanciados y generadores de ingresos. En caso de incurrir en déficit al finalizar el ejercicio económico, el déficit se financiará con el superávit acumulado o se traspasará al siguiente ejercicio económico y se compensará mediante los ingresos obtenidos en dicho período y el déficit</p>

<p>en que el Consejo haya autorizado consignaciones, en virtud de los párrafos 5.2 a) y b);</p> <p>c) el fondo de generación de ingresos auxiliares se utilizará para contabilizar todos los ingresos y gastos relacionados con actividades autofinanciadas administrar productos y servicios autofinanciados y generadores de ingresos. En caso de incurrir en déficit al finalizar el ejercicio económico, el déficit se financiará con el superávit acumulado o se traspasará al siguiente ejercicio económico y se compensará mediante los ingresos obtenidos en dicho período y el déficit no será financiado con cargo al Presupuesto del Programa regular. Los cálculos presupuestarios del fondo de generación de ingresos auxiliares, en que figuran ingresos, gastos y sumas calculadas para transferirse al fondo general a fin de financiar el Presupuesto del Programa regular aprobado por el Consejo, se presentarán con el Presupuesto del Programa regular a la Asamblea para su examen y aprobación. El Secretario General podrá hacer los ajustes necesarios a los cálculos presupuestarios aprobados por la Asamblea durante el período presupuestario correspondiente a fin de incrementar la generación de ingresos y proporcionar servicios adecuados de administración y apoyo a las actividades de la Organización, dentro de los términos de este Reglamento financiero y dentro de los recursos disponibles en el fondo, pero sin reducir las sumas previstas para transferirse al fondo general. Todo superávit que no se prevea comprometer o gastar puede transferirse al fondo general;</p> <p>d) en el fondo de generación de ingresos auxiliares se establecerán las reservas siguientes establecerá una reserva operativa a los niveles que establezca el Consejo:</p> <p>1) una reserva operacional, cuyo propósito es para garantizar la viabilidad financiera y la integridad del fondo de generación de ingresos auxiliares. La reserva se consolidará plenamente y se mantendrá en activos líquidos irrevocables y prontamente disponibles. La decisión de retirar fondos de la reserva operacional corresponderá al Secretario General, quien notificará todo retiro al Comité de Finanzas en su período de sesiones ordinario siguiente. Los elementos que ha de cubrir y compensar la reserva se limitarán a:</p> <p>i) fluctuaciones descendentes o insuficiencia de recursos;</p>	<p>no será financiado con cargo al Presupuesto regular. Los cálculos presupuestarios del fondo de generación de ingresos auxiliares, en que figuran ingresos, gastos y sumas calculadas para transferirse al fondo general a fin de financiar el Presupuesto del Programa regular aprobado por el Consejo, se presentarán con el Presupuesto del Programa regular a la Asamblea para su examen y aprobación. El Secretario General podrá hacer los ajustes necesarios a los cálculos presupuestarios aprobados por la Asamblea durante el período presupuestario correspondiente a fin de incrementar la generación de ingresos y proporcionar servicios adecuados de administración y apoyo a las actividades de la Organización, dentro de los términos de este Reglamento financiero y dentro de los recursos disponibles en el fondo, pero sin reducir las sumas previstas para transferirse al fondo general. Todo superávit que no se prevea comprometer o gastar puede transferirse al fondo general;</p> <p>d) en el fondo de generación de ingresos auxiliares se establecerá una reserva operacional a los niveles que establezca el Consejo para garantizar la viabilidad financiera e integridad del fondo de generación de ingresos auxiliares. La reserva se consolidará plenamente y se mantendrá en activos líquidos irrevocables y prontamente disponibles. La decisión de retirar fondos de la reserva operacional corresponderá al Secretario General, quien notificará todo retiro al Comité de Finanzas en su período de sesiones ordinario siguiente. Los elementos que ha de cubrir y compensar la reserva se limitarán a:</p> <p>i) fluctuaciones descendentes o insuficiencia de recursos;</p> <p>ii) corrientes de efectivo irregulares;</p> <p>iii) aumentos en los gastos efectivos en comparación con los cálculos previstos o fluctuaciones en la ejecución; y</p> <p>iv) otros imprevistos que den como resultado una pérdida de recursos respecto de los cuales el fondo de generación de ingresos auxiliares ha establecido compromisos.</p>
---	---

	<p>ii) corrientes de efectivo irregulares; iii) aumentos en los gastos efectivos en comparación con los cálculos previstos o fluctuaciones en la ejecución; y iv) otros imprevistos que den como resultado una pérdida de recursos respecto de los cuales el fondo de generación de ingresos auxiliares ha establecido compromisos.</p> <p>La decisión de retirar fondos de la reserva operacional corresponderá al Secretario General quien notificará todo retiro al Comité de Finanzas en su período de sesiones ordinario siguiente.</p>	
7.9	Nuevo Reglamento	El Secretario General podrá aceptar las contribuciones voluntarias que respondan a los fines, objetivos, políticas, principios o funciones de la Organización. Dichas contribuciones se administrarán como fondos fiduciarios y se informará de su situación periódicamente al Comité de Finanzas.
Artículo VIII. Financiamiento colectivo de instalaciones y servicios de navegación aérea		
8.1	A no ser que la Asamblea destine partidas especiales a estos fines, los proyectos que en virtud del Capítulo XV del Convenio requieran financiamiento colectivo no se financiarán con el fondo general, sino mediante contribuciones fijadas u otras modalidades y convenidas por las partes interesadas.	A no ser que la Asamblea destine partidas especiales a estos fines, los proyectos que en virtud del Capítulo XV del Convenio requieran financiamiento colectivo no se financiarán con el fondo general, sino mediante contribuciones fijadas u otras modalidades convenidas por las partes interesadas.
Artículo IX. Cooperación técnica		
	<p>Artículo IX. Cooperación técnica⁴</p> <p>⁴La Asamblea ha aprobado la participación de la Organización en los programas de cooperación técnica financiados exclusivamente por fuentes extrapresupuestarias, tales como los suministrados por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y mediante fondos en fideicomiso provistos por gobiernos y otras entidades.</p>	Artículo IX. Cooperación técnica
9.1	La Asamblea ha aprobado la participación de la Organización en programas de cooperación técnica que se financian exclusivamente con fuentes extrapresupuestarias. De conformidad con el Artículo VII, párrafo 7.1, el Consejo autoriza la creación de los fondos que estime necesarios para la administración de los programas de cooperación técnica. Como se prevé en el párrafo 7.2, el Secretario General podrá crear y administrará dichos fondos en apoyo del Programa de cooperación técnica de acuerdo con las disposiciones aplicables de este Reglamento financiero y tomando debida cuenta de los requisitos de las organizaciones, gobiernos y	La Asamblea ha aprobado la participación de la Organización en los programas de cooperación técnica que se financian exclusivamente con fuentes extrapresupuestarias. De conformidad con el Artículo VII, párrafo 7.1, el Consejo autoriza la creación de los fondos que estime necesarios para la administración de los programas de cooperación técnica. Como se prevé en el párrafo 7.2, la Secretaria o el Secretario General podrá crear y administrará dichos fondos, en apoyo del Programa de Cooperación Técnica, de acuerdo con las disposiciones aplicables de este Reglamento financiero y

	otras entidades que aporten los fondos respectivos.	tomando debida cuenta de los requisitos de las organizaciones, gobiernos y otras entidades que aporten los fondos respectivos.
9.3	El costo de administración y ejecución de los programas de cooperación técnica de la Organización será sufragado por los organismos, gobiernos y otras entidades que aporten los fondos para cooperación técnica y se administrarán a través de un fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC). Para los proyectos del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), los gastos administrativos se determinarán en coordinación con el PNUD, y para todos los demás proyectos, se Se determinarán honorarios administrativos sobre la base de los costos estimados en que incurriría la Organización para la ejecución del proyecto, sujeto a lo previsto en el párrafo 7.7.	El costo de administración y ejecución de los programas de cooperación técnica de la Organización será sufragado por los organismos, gobiernos y otras entidades que aporten los fondos para cooperación técnica y se administrarán a través de un fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC). Se determinarán honorarios administrativos sobre la base de los costos estimados en que incurriría la Organización para la ejecución del proyecto, sujeto a lo previsto en el párrafo 7.7.

Artículo X. Depositarios e inversiones

	Artículo X. Depositarios Bancos e inversiones	Artículo X. Bancos e inversiones
10.1	El Secretario General designará el banco(s) o u otra(s) institución (instituciones) financiera(s) en los cuales se depositarán los fondos de la Organización. El Secretario General será responsable de la gestión efectiva de las disponibilidades e inversiones, siguiendo los criterios y las normas que se detallan en las reglas financieras y demás políticas aplicables.	El Secretario General designará el banco(s) u otra(s) institución (instituciones) financiera(s) en los cuales se depositarán los fondos de la Organización. El Secretario General será responsable de la gestión efectiva de las disponibilidades e inversiones, siguiendo los criterios y las normas que se detallan en las reglas financieras y demás políticas aplicables.
10.2	La Secretaria o el Secretario General, previa autorización del Comité de Finanzas, designará de cuando en cuando los valores garantizados para fines de inversiones podrá hacer inversiones a corto plazo de los fondos que excedan de las necesidades inmediatas e informará periódicamente al Comité de Finanzas de la situación de dichas inversiones. Las inversiones a largo plazo de los fondos requerirán la aprobación del Comité de Finanzas.	El Secretario General podrá hacer inversiones a corto plazo de los fondos que excedan de las necesidades inmediatas e informará periódicamente al Comité de Finanzas de la situación de dichas inversiones. Las inversiones a largo plazo de los fondos requerirán la aprobación del Comité de Finanzas.
10.3	El Secretario General podrá invertir cantidades en los valores garantizados que se hayan designado, e informará periódicamente al Comité de Finanzas acerca de dichas inversiones. Para la selección de los bancos y la gestión de las relaciones con las instituciones financieras se seguirán los criterios y normas que se detallan en las reglas financieras y las directrices establecidas por la OACI para la gestión de las disponibilidades y las inversiones.	Para la selección de los bancos y la gestión de las relaciones con las instituciones financieras se seguirán los criterios y normas que se detallan en las reglas financieras y las directrices establecidas por la OACI para la gestión de las disponibilidades y las inversiones.

Artículo XI. Control interno y auditoría interna

	Artículo XI. Control interno y auditoría supervisión interna	Artículo XI. Control interno y supervisión interna
11.1	El Secretario General: a) fijará con todo detalle las disposiciones reglamentarias y métodos aplicables en materia	El Secretario General: a) fijará con todo detalle las disposiciones reglamentarias y métodos aplicables en materia

	<p>de finanzas, con objeto de lograr una gestión financiera eficaz y económica;</p> <p>b) fijará y pondrá en aplicación un código de adquisiciones que regule el desenvolvimiento de todas las actividades de compras, incluyendo las solicitudes de oferta, su evaluación y la aprobación de todas las adquisiciones de bienes y servicios, incluidas las adquisiciones a favor de terceros;</p> <p>b)c) dispondrá que todos los pagos se realicen contra la entrega de los documentos justificantes que acrediten que los servicios o artículos objeto del pago han sido recibidos y todavía no se han pagado;</p> <p>e)d) designará a los funcionarios autorizados para el cobro de fondos y, ajustándose a lo dispuesto en el párrafo 11.2, incurrirá en gastos y efectuará pagos en nombre de la Organización; y</p> <p>e) se cerciorará de que los reembolsos de contribuciones, con los intereses aplicables, en su caso, se reintegren únicamente a la entidad que los haya aportado o a un fondo fiduciario legítimamente administrado en nombre de esa entidad;</p> <p>4)f) mantendrá un sistema de controles internos, con arreglo al Marco de gestión de los riesgos institucionales y control interno de la Organización y una función de auditoría y supervisión interna separada, como se describe en el Estatuto de la OIO.</p> <p>i) la regularidad de las operaciones de recaudación, custodia y empleo de todos los fondos y demás recursos financieros de la Organización;</p> <p>ii) la conformidad de los gastos con las consignaciones y demás disposiciones financieras, o con las finalidades y normas relativas a los fondos, reservas y cuentas especiales; y</p> <p>iii) la utilización económica de los recursos de la Organización.</p>	<p>de finanzas, con objeto de lograr una gestión financiera eficaz y económica;</p> <p>b) fijará y pondrá en aplicación un código de adquisiciones que regule el desenvolvimiento de todas las actividades de compras, incluyendo las solicitudes de oferta, su evaluación y la aprobación de todas las adquisiciones de bienes y servicios, incluidas las adquisiciones a favor de terceros;</p> <p>c) dispondrá que todos los pagos se realicen contra la entrega de los documentos justificantes que acrediten que los servicios o artículos objeto del pago han sido recibidos y todavía no se han pagado;</p> <p>d) designará a los funcionarios autorizados para el cobro de fondos y, ajustándose a lo dispuesto en el párrafo 11.2, incurrirá en gastos y efectuará pagos en nombre de la Organización;</p> <p>e) se cerciorará de que los reembolsos de contribuciones, con los intereses aplicables, en su caso, se reintegren únicamente a la entidad que los haya aportado o a un fondo fiduciario legítimamente administrado en nombre de esa entidad;</p> <p>f) mantendrá un sistema de controles internos, con arreglo al Marco de gestión de los riesgos institucionales y control interno de la Organización y una función de supervisión interna separada, como se describe en el Estatuto de la OIO:</p>
<p>Artículo XII. Contabilidad y estados financieros</p>		
<p>12.1</p>	<p>El Secretario General llevará los libros de contabilidad que sean necesarios y presentará los estados financieros anuales de conformidad con las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS) normas de contabilidad adoptadas por las organizaciones de las Naciones Unidas. Los estados financieros también incluirán:</p> <p>a) la situación de las consignaciones, incluyendo:</p>	<p>El Secretario General llevará los libros de contabilidad que sean necesarios y presentará los estados financieros anuales de conformidad con las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS) adoptadas por las organizaciones de las Naciones Unidas. Los estados financieros también incluirán:</p> <p>a) la situación de las consignaciones, incluyendo:</p>

	<p>i) las consignaciones aprobadas por la Asamblea;</p> <p>ii) las consignaciones mencionadas que se hayan modificado a consecuencia de cualquier transferencia y las nuevas consignaciones hechas de conformidad con el párrafo 5.2; y</p> <p>iii) las sumas imputadas a dichas consignaciones; y</p> <p>b) los créditos que la Asamblea no haya presupuestado.</p>	<p>i) las consignaciones aprobadas por la Asamblea;</p> <p>ii) las consignaciones mencionadas que se hayan modificado a consecuencia de cualquier transferencia y las nuevas consignaciones hechas de conformidad con el párrafo 5.2; y</p> <p>iii) las sumas imputadas a dichas consignaciones; y</p> <p>b) los créditos que la Asamblea no haya presupuestado.</p>
Artículo XIII. Auditoría externa		
13.4	La auditoría se efectuará de conformidad con las normas comunes de auditoría generalmente aceptadas y, con sujeción a cualesquiera directrices especiales de la Asamblea, de acuerdo con las atribuciones adicionales indicadas en el Anexo B al presente Reglamento.	La auditoría se efectuará de conformidad con las normas comunes de auditoría generalmente aceptadas y, con sujeción a cualesquiera directrices especiales de la Asamblea, de acuerdo con las atribuciones adicionales indicadas en el Anexo al presente Reglamento.
13.8	El informe del Auditor externo sobre la auditoría de los estados financieros y estados pertinentes relativos a las cuentas del período financiero correspondiente incluirán la información que el Auditor externo estime necesaria con respecto a asuntos a que se refiere el párrafo 13.5 y las atribuciones adicionales que figuran en el Anexo B.	El informe del Auditor externo sobre la auditoría de los estados financieros y estados pertinentes relativos a las cuentas del período financiero correspondiente incluirán la información que el Auditor externo estime necesaria con respecto a asuntos a que se refiere el párrafo 13.5 y las atribuciones adicionales que figuran en el Anexo.
13.9	Nuevo Reglamento	Como parte del marco común de control interno y auditoría en las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, se aplicará el principio de la auditoría única.
	Anexo B. Atribuciones adicionales que rigen la Auditoría externa	Anexo. Atribuciones adicionales que rigen la Auditoría externa
Anexo A. Glosario de términos		
	Anexo A. Glosario de términos Artículo XV Definiciones	Artículo XV. Definiciones
1	<p>Por “adjudicación” o “adjudicación de fondos”:</p> <p>a) cuando se utiliza respecto del Presupuesto regular, se entenderá el documento, electrónico o en otro formato, mediante el cual se habilitan o autorizan gastos con cargo a los fondos del Presupuesto regular;</p> <p>b) cuando se utiliza respecto de todos los demás fondos, reservas y cuentas especiales, se entenderá que los fondos están disponibles y han sido percibidos por la Organización, permitiendo efectuar gastos.</p>	<p>Por “adjudicación” o “adjudicación de fondos”:</p> <p>a) cuando se utiliza respecto del Presupuesto regular, se entenderá el documento, electrónico o en otro formato, mediante el cual se habilitan o autorizan gastos con cargo a los fondos del Presupuesto regular;</p> <p>b) cuando se utiliza respecto de todos los demás fondos, reservas y cuentas especiales, se entenderá que los fondos están disponibles y han sido percibidos por la Organización, permitiendo efectuar</p>

		gastos.
2	Por “Plan de actividades” se entenderá el documento en que se establece la orientación general y que constituye el marco por el que se guiará la OACI para la consecución de sus objetivos y estrategias Plan de actividades de la Organización, que representa el plan de operaciones para la ejecución de los Objetivos estratégicos de la Organización.	Por “Plan de actividades” se entenderá el documento en que se establece la orientación general y que constituye el marco por el que se guiará la OACI para la consecución de sus objetivos y estrategias.
3	Por “gastos de capital” se entenderá los activos tangibles (tales como propiedad, planta y equipo) y activos intangibles capitalizados (también denominados “activos fijos”), que la Organización posee y tienen una vida útil superior a un ejercicio.	
4	Por “compromiso” se entenderá un compromiso u obligación contraído para concluir una transacción con un tercero, mediante un contrato u otros medios durante el ejercicio en curso o los subsiguientes.	Por “compromiso” se entenderá un compromiso u obligación contraído para concluir una transacción con un tercero, mediante un contrato u otros medios durante el ejercicio en curso o los subsiguientes.
		Por “pago a título gratuito” se entenderá el pago que se efectúa cuando no existe obligación legal de pago pero sí una obligación moral que lo justifica.
5	Por “gasto” se entenderá la suma de los desembolsos y compromisos pendientes de pago, mientras que por “desembolso” se entenderá la suma pagada, y como tal es sinónimo de “pago”. la utilización de fondos por la Organización o el compromiso de pagar en una fecha posterior dinero en efectivo o su equivalente, para la adquisición de bienes y servicios, que generalmente se traducirá en gastos de funcionamiento o gastos de capital de la Organización.	Por “gasto” se entenderá la suma de los desembolsos y compromisos pendientes de pago, mientras que por “desembolso” se entenderá la suma pagada, y como tal es sinónimo de “pago”.
6	Por “gastos” se entenderá las reducciones de los beneficios económicos o del potencial de servicio acaecidos durante el ejercicio sobre el que se informa y que toman la forma de flujos de salida o consumo de activos o incremento de pasivos, produciendo una disminución en los activos netos/patrimonio neto, excepto los relativos a lo distribuido a los propietarios.	Por “gastos” se entenderá las reducciones de los beneficios económicos o del potencial de servicio acaecidos durante el ejercicio sobre el que se informa y que toman la forma de flujos de salida o consumo de activos o incremento de pasivos, produciendo una disminución en los activos netos/patrimonio neto, excepto los relativos a lo distribuido a los propietarios.
7	Por “activos fijos” se entenderá la propiedad, planta y equipo y activos intangibles capitalizados de acuerdo a las	Por “activos fijos” se entenderá la propiedad, planta y equipo y activos intangibles capitalizados de acuerdo a las

	IPSAS y a la política de la Organización.	IPSAS y a la política de la Organización.
8	Por “costo total” se entenderá todos los costos directos e indirectos atribuibles a la administración, operación y apoyo a los programas de la Organización.	Por “costo total” se entenderá todos los costos directos e indirectos atribuibles a la administración, operación y apoyo a los programas de la Organización.
9	Por “fondo” o “cuenta especial” se entenderá una cuenta o cuentas establecidas por separado para un fin específico el conjunto de los registros contables en los que se lleva registro y se da cuenta de las transacciones financieras, pudiendo usarse ambos términos como sinónimos. Los fondos pueden ser restringidos internamente por la Secretaría o externamente por un contribuyente, un Estado miembro, el Consejo o la Asamblea.	Por “fondo” o “cuenta especial” se entenderá el conjunto de los registros contables en los que se lleva registro y se da cuenta de las transacciones financieras, pudiendo usarse ambos términos como sinónimos. Los fondos pueden ser restringidos internamente por la Secretaría o externamente por un contribuyente, un Estado miembro, el Consejo o la Asamblea.
10	Los “ingresos” se relacionan con las fuentes de ingresos tales como los ingresos provenientes de la venta de activos fijos.	
11	Por “pasivos” se entenderá las obligaciones presentes de la entidad que surgen de hechos pasados, y cuya liquidación se espera represente para la entidad un flujo de salida de recursos que incorporen beneficios económicos o un potencial de servicios.	Por “pasivos” se entenderá las obligaciones presentes de la entidad que surgen de hechos pasados, y cuya liquidación se espera represente para la entidad un flujo de salida de recursos que incorporen beneficios económicos o un potencial de servicios.
12	Por “Ingresos varios” se entenderá los ingresos obtenidos por la Organización como resultado de ingresos devengados por intereses, derechos cobrados por servicios y costos indirectos y otros recibos varios.	Por “Ingresos varios” se entenderá los ingresos obtenidos por la Organización como resultado de ingresos devengados por intereses, derechos cobrados por servicios y costos indirectos y otros recibos varios.
13	Por “Ingresos” se entenderá la entrada bruta de beneficios económicos o potencial de servicio habida durante el período sobre el que se informa, siempre que tal entrada de lugar a un aumento en los activos netos/patrimonio neto, que no esté relacionado con las aportaciones de capital.	
		Por “ingresos” se entenderá el incremento del beneficio económico durante el período contable en forma de entradas o acrecentamientos del activo o disminución del pasivo que dan por resultado un aumento del patrimonio neto.
14	Por “Fondo rotatorio” se entenderá un Fondo establecido en virtud del Reglamento financiero con una finalidad específica y financiado en forma continua por diversas fuentes de financiamiento tales como transferencias y operaciones corrientes de	Por “Fondo rotatorio” se entenderá un Fondo establecido en virtud del Reglamento financiero con una finalidad específica y financiado en forma continua por diversas fuentes de financiamiento tales como transferencias y operaciones corrientes de

	otros Fondos. Puede utilizarse para financiar, en su totalidad o en parte, gastos específicos, déficits y déficits acumulados.	otros Fondos. Puede utilizarse para financiar, en su totalidad o en parte, gastos específicos, déficits y déficits acumulados.
		Por “principio de la auditoría única” se entenderá que, existiendo un sistema de control donde las funciones de control y auditoría usan métodos comunes, el personal de auditoría de una institución puede basarse en el trabajo del personal de auditoría de otra institución en lugar de repetir la auditoría.
15	Por “Objetivos estratégicos” se entenderá las unidades en que se subdividirán los elementos programáticos del Plan de actividades.	Por “Objetivos estratégicos” se entenderá las unidades en que se subdividirán los elementos programáticos del Plan de actividades.
16	Por “documentos justificantes” se entenderá un documento que justifica una transacción que es utilizado para fines de control y contabilidad. También incluye los formularios electrónicos utilizados para estos fines.	Por “documentos justificantes” se entenderá un documento que justifica una transacción que es utilizado para fines de control y contabilidad. También incluye los formularios electrónicos utilizados para estos fines.
17	Por “Estrategias de apoyo” se entenderá todas las actividades de gestión y administrativas incluidas en el Presupuesto del Programa regular.	Por “Estrategias de apoyo” se entenderá todas las actividades de gestión y administrativas incluidas en el Presupuesto del Programa regular.
		Por “adquisiciones a favor de terceros” se entenderán las adquisiciones efectuadas por la OACI a pedido y en nombre de terceros.
18	Por “Valores garantizados” se entenderá aquellos instrumentos financieros aprobados por el Comité de Finanzas para que se utilicen para invertir los fondos de la Organización que no sean los depósitos a plazo en bancos e instituciones indicados en el párrafo 10.1 del Reglamento financiero.	
		Por “trienio” se entenderá el período de tres ejercicios económicos consecutivos que reflejan el ciclo de planificación y presupuesto de la Organización.
		Por “fondo fiduciario” se entenderá el fondo que se establece para administrar el dinero que recibe la OACI en nombre de un contribuyente para los fines que éste especifique. Si bien se los considera recursos extrapresupuestarios, su uso debe ajustarse a las políticas, fines y actividades de la OACI.

		Por “contribución voluntaria” se entenderán los recursos en efectivo o en especie que aporta un donante para colaborar con la misión de la OACI.
		Por “cancelación” se entenderá la operación contable por la que se reduce el valor de un activo, ya se trate de efectivo, existencias, cuentas a cobrar u otros activos.

Resolución A41-32: Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2019, 2020 y 2021 y examen de los respectivos informes de auditoría

Considerando que el Consejo ha examinado los estados financieros de la Organización y los informes del auditor externo correspondientes a los ejercicios económicos de 2019, 2020 y 2021 y los ha sometido a la Asamblea para su examen y aprobación; y

Considerando que, de conformidad con el párrafo f) del Artículo 49 del Capítulo VIII del Convenio, se han verificado los gastos;

La Asamblea:

1. *Toma nota* del informe sin reservas del auditor externo sobre los estados financieros, así como de los comentarios del Secretario General acerca del informe del auditor externo, correspondientes al ejercicio económico de 2019;
2. *Toma nota* del informe sin reservas del auditor externo sobre los estados financieros, así como de los comentarios del Secretario General acerca del informe del auditor externo, correspondientes al ejercicio económico de 2020;
3. *Toma nota* del informe sin reservas del auditor externo sobre los estados financieros, así como de los comentarios del Secretario General acerca del informe del auditor externo, correspondientes al ejercicio económico de 2021;
4. *Aprueba* los Estados financieros auditados correspondientes al ejercicio económico de 2019;
5. *Aprueba* los Estados financieros auditados correspondientes al ejercicio económico de 2020; y
6. *Aprueba* los Estados financieros auditados correspondientes al ejercicio económico de 2021.

Resolución A41-33: Nombramiento del Auditor externo

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que:
 - a) el Reglamento financiero prevé que, con sujeción a la confirmación de la Asamblea, el Consejo nombrará al auditor externo de la Organización; y
 - b) el Consejo aprobó la prórroga del nombramiento del presidente la Oficina Federal de Auditoría de Suiza (SFAO) (Suiza) como auditor externo de la OACI para 2023, 2024 y 2025.

2. *Confirma* la decisión del Consejo de nombrar al presidente de la Oficina Federal de Auditoría de Suiza (SFAO) (Suiza) como auditor externo de la OACI para los ejercicios financieros de 2023, 2024 y 2025.

— FIN —

